

ГОСУДАРСТВО И ПРАВО

Правовая культура авиационного персонала и пассажира воздушного судна при международной воздушной перевозке в контексте ответственности воздушного перевозчика

Атаманов А.К., аспирант

Санкт-Петербургский гуманитарный университет профсоюзов

На сегодняшний день Международная организация гражданской авиации (ИКАО) в своих стратегических целях [1] до 2010 года установила наивысшие приоритеты в числе которых: обеспечение безопасности полётов воздушного судна, авиационная безопасность, охрана окружающей среды, эффективность авиационной деятельности, непрерывность авиационной деятельности. В настоящей статье подробнее рассмотрена правовая культура пассажира и авиационного персонала при международной воздушной перевозке в контексте ответственности воздушного перевозчика (авиакомпания). Поскольку именно правовая культура авиационного персонала и пассажира воздушного судна часто влияет на безопасность воздушной перевозки. Важно отметить, что правовая культура может быть реализована всеми участниками общественных отношений, в том числе пассажирами, авиационным персоналом, членами экипажа воздушного судна, перевозчиком (авиакомпанией) и т.д.

Отношения между перевозчиком (авиакомпанией) и пассажиром воздушного судна при международной воздушной перевозке регулируются многосторонними соглашениями наднационального характера. Поэтому правовой режим международной воздушной перевозки пассажира преимущественно во всех частях мира в основе своей регулируется международными соглашениями. Такие многосторонние соглашения содержат унифицированные гражданско-правовые нормы об условиях договора международной перевозки, в рамках которого достигается цель транспортных операций — перемещение пассажира в пункт назначения. Эти отношения являются предметом регулирования международного частного права. Такая унификация была осуществлена сначала Варшавской конвенцией [2, с. 326–339] 1929г., а затем Монреальской конвенцией [3, с. 314–399] 1999г. Важно отметить, что полеты за пределами государственной территории являются предметом регулирования ст. 12 Конвенции о международной гражданской авиации [4, с. 280 – 316] (далее — Чикагская Конвенция) от 7 декабря 1944 года. Международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы и согласно п.4. ст. 15 Конституции Российской Фе-

дерации, п. 2 ст. 7 Гражданского Кодекса РФ (далее — ГК РФ), ст. 3 Воздушного Кодекса Российской Федерации [5] (далее — ВК РФ), *если международным договором установлены иные правила, чем предусмотренные внутренним законом, то применяются правила международного договора*. Правовая культура пассажира заключившего договор воздушной перевозки, является в целом неотъемлемым показателем правовой культуры всего населения. В научной литературе часто можно встретить упоминание правовой культуры государства, а также его народа [6, с. 128]. При рассмотрении правовой культуры пассажира воздушного судна, важно отметить, что пассажиром является лицо имеющее билет, а следовательно заключившее договор воздушной перевозки. Поскольку список субъектов правовой культуры бесконечно широк, следует различать между собой правовую культуру целого населения и отдельных лиц — участников общественных отношений.

Правоотношения, возникающие из договора воздушной перевозки пассажира являются имущественными и регулируются нормами ГК РФ, а также нормами других законов и подзаконных нормативных правовых актов, в частности ВК РФ и Федеральными авиационными правилами «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» [7] (далее — Общие правила). Перевозчик при выполнении воздушных перевозок обязан соблюдать Общие правила (п.1 ст. 102 ВК РФ), и вправе устанавливать свои правила воздушных перевозок. Эти правила не должны противоречить Общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей (п.1 ст. 102 ВК РФ). По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик (авиакомпания) обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа — доставить также этот багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа — и за его провоз. Договор воздушной перевозки пассажира является публичным договором, а также договором присо-

единения и носит консенсуальный характер. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа — багажной квитанцией (ст. 786 ГК РФ). Билет, багажная квитанция, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, могут быть оформлены в электронном виде (электронный перевозочный документ) с размещением информации об условиях договора воздушной перевозки в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок (п.3 ст.105 ВК РФ). Поскольку билет, бумажный или электронный, является документом, подтверждающим юридический факт заключение договора воздушной перевозки, за его достоверность несет ответственность перевозчик (авиакомпания). Воздушная перевозка пассажира включает в себя период с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром (статья 117 ВК РФ). Авиационный персонал при международной воздушной перевозке в соответствии с Приложением 1 к Чикагской Конвенции «Выдача свидетельств авиационному персоналу» (далее — Приложение) подразделяется на *летный экипаж и остальной авиационный персонал*. В соответствии с Приложением к летному экипажу отнесены:

- *пилот-любитель (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);*
- *пилот коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);*
- *пилот многочленного экипажа (самолет);*
- *линейный пилот авиакомпании (самолет, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);*
- *пилот-планерист;*
- *пилот свободного аэростата;*
- *штурман;*
- *бортинженер.*

К остальному авиационному персоналу в соответствии с Приложением относятся

- *лица, отвечающие за техническое обслуживание воздушных судов (техник, инженер, механик);*
- *диспетчер воздушного движения;*
- *сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер;*
- *оператор авиационной станции.*

Установленная выше группа лиц, является авиационным персоналом. Кроме требований международных стандартов, ВК РФ в главах VII «Авиационный персонал» и VIII «Экипаж воздушного судна» устанавливает требования которым должны соответствовать лица управляющие воздушным судном. В статье 52 ВК РФ определено, что к авиационному персоналу относятся лица, имеющие

специальную подготовку и сертификат (свидетельство) и осуществляющие деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности а также деятельность по организации, выполнению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов и других работ по обслуживанию воздушного движения. При отсутствии сертификата (свидетельства) авиационный персонал к указанной деятельности не допускается (ст. 53 ВК РФ).

Требования к членам летных экипажей воздушных судов гражданской авиации России при подготовке к выполнению международных полетов установлены также приказом Минтранса РФ от 09 июля 2007 г. №90 [8], в частности, данный приказ устанавливает требования к первоначальной подготовке членов летных экипажей для выполнения международных полетов. Необходимым требованием является знание воздушного права членами летного экипажа, а также знание: *воздушного законодательства; документов ИКАО; основ международного воздушного права; таможенных правил и пограничного контроля; международных воздушных перевозок; безопасности полетов; организации поиска и спасения*. Таким образом, знание воздушного права, является одной из важнейших составляющих правовой культуры авиационного персонала в целом. Правовая культура при международной воздушной перевозке также важна и для пассажира, поскольку от нее не редко зависит безопасность полета.

Ответственность авиакомпании (перевозчика) перед пассажиром по договору воздушной перевозки может определяться нормами национального законодательства, а также общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами. Статья 117 ВК РФ регулирует *ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна*, которая отсылает к гл. 59 ГК РФ, если законом или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрена повышенная ответственность перевозчика (ст. 800 ГК РФ). Ответственность авиаперевозчика подпадает под ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих. Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной, связанной с ней деятельности, и др.), *обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего* (статья 1079 ГК РФ).

Для приведения в соответствие с международными стандартами развитых стран национального законодательства и снижения риска воздушной перевозки пассажира, законодателью необходимо ратифицировать Мон-

реальскую конвенцию, регламентирующую возмещение вреда при международных авиаперевозках. По состоянию на 29 июня 2010 года Монреальскую Конвенцию ратифицировали 97 партий различных государств Мира [9].

В заключении хотелось бы отметить, что по статистическим данным Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) по состоянию на 30 июня 2010 года, количество жертв погибших в авиакатастрофах по срав-

нению с 2006 годом сократилось почти на треть, однако возросло число авиационных происшествий связанных с травматизмом и иным повреждением здоровья пассажиров и авиационного персонала [10]. В судебной практике сегодняшнего дня имеет смысл в части обоснования цифр возмещения вреда использовать заключения ученых, специализирующихся на оценке экономического эквивалента стоимости жизни человека [11, с. 19–23].

Литература:

1. Стратегические цели Международной организации гражданской авиации (ИКАО) // http://www.icao.int/icao/en/strategic_objectives_2005_2010_ru.pdf
2. Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. VIII.- М., 1935.
3. ICAO Doc. 9740; DCW Doc No 57, 28/5/99; русский текст Конвенции см.: Московский журнал международного права. 2001. №1.
4. ICAO Doc. 7300/9; Конвенция о международной гражданской авиации // Международное воздушное право. Кн. 1. – М.: Наука, 1980.
5. СЗ РФ. 1997. №12.Ст.1383
6. Гуляихин В.Н. Правовая культура: Понятие и структура // Сб. науч. ст. М 641 Вып. 7, 8 / ВГПУ; Науч. ред. А.П. Горячев. Волгоград: Перемена, 2000.
7. Приказ Минтранса РФ от 28.06.2007 №82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» // Рос. газ. 2007. 10 октября.
8. Приказ Минтранса РФ от 09.07.2007 №90 Об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к членам летных экипажей воздушных судов гражданской авиации российской федерации при подготовке к выполнению международных полетов» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. №36. 2007. 3 сентября.
9. Информация о документе ICAO Doc. 9740; DCW Doc No 57, 28/5/99; Монреальская конвенция 1999 года. // <http://www.icao.int/icao/en/leb/mtl99.pdf>
10. Статистические данные Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) // http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Pages/safety.aspx
11. Трунов И. Возмещение вреда жертвам авиакатастроф // Законность 2006. №12.

ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ Пассажира в международном воздушном сообщении заключенный в форме электронного билета в сети Интернет

А.К. Атаманов

*аспирант кафедры гражданского и предпринимательского права
Санкт-Петербургского Гуманитарного университета профсоюзов*

Расширение глобальной сети Интернет¹ (далее – Интернет) сталкивается с новыми правовыми явлениями, которые нуждаются в особом правовом регулировании, как на национальном, так и на международном уровне. В научной литературе до сих пор нет единого определения понятия сети Интернет, что порождает массу юридических споров и дискуссий. Также открытым остается вопрос, касающийся правовой природы Интернет². В соответствии с действующим национальным законодательством и международными соглашениями, Интернет нельзя отнести к классическому субъекту права. Именно поэтому Интернет, вступая в различные общественные отношения *не обладает организационным единством, не инкорпорирован ни в одной из стран мира и не учрежден как международная организация*. В настоящей статье рассмотрен договор перевозки пассажира в международном воздушном сообщении заключенный в форме электронного билета в сети Интернет. Важно отметить, что *полеты за пределами государственной территории являются предметом регулирования ст. 12 Конвенции о международной гражданской авиации* (далее – Чикагская Конвенция³) от 7 декабря 1944 года. Также, при всякой международной перевозке пассажиров и багажа осуществляемой за вознаграждение, посредством воздушного судна применяются нормы Монреальской⁴ и Варшавской⁵ конвенций. Данные конвенции содержат *унифицированные гражданско-правовые нормы об условиях договора* международной перевозки, в рамках которого достигается цель

транспортных операций – *перемещение пассажира в пункт назначения*. Эти отношения являются предметом регулирования международного частного права. Правоотношения, возникающие из договора воздушной перевозки пассажира являются имущественными и регулируются на национальном уровне⁶ нормами Гражданского Кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ), а также нормами других законов и подзаконных нормативных правовых актов, в частности Воздушным Кодексом Российской Федерации⁷ (далее – ВК РФ и Федеральными авиационными правилами «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»⁸ (далее – Общие правила). Перевозчик при выполнении воздушных перевозок обязан соблюдать Общие правила (п.1 ст. 102 ВК РФ), и вправе устанавливать свои правила воздушных перевозок. Эти правила не должны противоречить Общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров (п.1 ст. 102 ВК РФ). По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик (авиакомпания) обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа - доставить также этот багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за его провоз. Договор воздушной перевозки пассажира является публичным договором, а также договором присоединения и носит консенсуальный характер. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа – багажной квитанцией (ст. 786 ГК РФ). Билет, багажная квитанция, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, могут быть оформлены

¹ Согласно сведениям, приведенным в Концепции развития рынка телекоммуникационных услуг, ожидается, что к 2010 году в России количество активных пользователей Интернет будет насчитывать более 26 млн. человек
// Концепция развития рынка телекоммуникационных услуг в Российской Федерации // Размещена на сайте Правительства Российской Федерации по адресу: <http://www.government.ru/>

² Истоки компьютерной сети Интернет отнесены к 1969 году, когда Агентством Министерства обороны США был инициирован проект ARPANET (Advanced Research Projects Agency Network), основной функцией которого было создание информационной сети способной функционировать в условиях атомной войны.

³ ICAO Doc. 7300/9; Конвенция о международной гражданской авиации // Международное воздушное право. Кн. 1. - М.: Наука, 1980. С. 280 - 316.

⁴ ICAO Doc. 9740; DCW Doc No 57, 2B/5/99; русский текст Конвенции см.: Московский журнал международного права. 2001. №1. С. 314-399.

⁵ Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. VIII. - М., 1935. С. 326 - 339.

⁶ Согласно п.4. ст. 15 Конституции Российской Федерации, п. 2 ст. 7 ГК РФ, ст. 3 ВК РФ, если международным договором установлены иные правила, чем предусмотренные внутренним законом, то применяются правила международного договора.

⁷ СЗ РФ. 1997. №12.Ст.1383

⁸ Приказ Минтранса РФ от 28.06.2007 №82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» // Рос. газ. 2007. 10 октября.

Юриспруденция

в электронном виде (электронный перевозочный документ) с размещением информации об условиях договора воздушной перевозки в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок (п.3 ст.105 ВК РФ). Поскольку билет, бумажный или электронный, является документом, подтверждающим юридический факт заключение договора воздушной перевозки, за его достоверность несет ответственность перевозчик (авиакомпания). Воздушная перевозка пассажира включает в себя *период* с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного *досмотра* для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика *покинул аэродром* (статья 117 ВК РФ).

В соответствии с Монреальской конвенцией перевозчик сам вправе выбирать *наиболее выгодные технические средства, пригодные для оформления перевозочной документации, чем обычно принято*. Если используются такие *другие средства*, перевоз-

чик предлагает представить пассажиру письменное изложение информации, сохраненной таким образом (п.2 ст. 3 Конвенции). Несоблюдение положений предыдущих пунктов не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который тем не менее подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности (п. 5 ст. 3 Конвенции).

Для приведения в соответствие с международными стандартами развитых стран национального законодательства и внедрению новейших технических и научных достижений, предлагается ратифицировать¹ Россией Монреальскую конвенцию. Перечень технических средств, пригодных для оформления перевозочной документации таким образом *остается открытым*. Это в свою очередь позволит перевозчику (авиакомпания) разработать и внедрить более совершенные механизмы для заключения договора воздушной перевозки с использованием самых совершенных научных исследований. ■

¹ По состоянию на 28 июня 2010 года Монреальскую Конвенцию ратифицировали 97 партий различных государств Мира// Источник в сети Интернет: <http://www.icao.int/icao/en/leb/mlt199.pdf>

Ответственность авиакомпании (перевозчика) перед пассажиром воздушного судна по договору перевозки

Правовое положение сторон по договору воздушной перевозки пассажира. Правоотношения, возникающие из договора воздушной перевозки пассажира, являются имущественными и регулируются нормами Гражданского Кодекса РФ (далее – ГК РФ), а также нормами других законов и подзаконных нормативных правовых актов, в частности Воздушным кодексом РФ от 19 марта 1997 г.¹ (далее – ВК РФ) и Федеральными авиационными правилами «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»² (далее – Общие правила). Перевозчики при выполнении воздушных перевозок обязаны соблюдать Общие правила (п.1 ст. 102 ВК РФ), и вправе устанавливать свои правила воздушных перевозок. Эти правила не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей (п.1 ст. 102 ВК РФ).

Договор воздушной перевозки пассажира является публичным договором и в части защиты прав пассажира применяется Закон РФ от 7 февраля 1992 г. «О защите прав потребителей»³.

По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик (авиакомпания) обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа – доставить также этот багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа – и за его провоз. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа – багажной квитанцией (ст. 786 ГК РФ). Билет, багажная квитанция, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, могут быть оформлены в электронном виде (электронный перевозочный документ) с размещением информации об условиях договора воздушной перевозки в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок (п.3 ст.105 ВК РФ). Воздушная перевозка пассажира ВК включает в себя *период* с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного *досмотра* для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика *покинул аэродром* (статья 117 ВК РФ).

Ответственность авиакомпании (перевозчика) перед пассажиром воздушного судна по договору перевозки. Она может определяться нормами национального законодательства, а также общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами. Статья 117 ВК РФ регулирует *ответственность перевозчика* за причинение *вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна*, которая отсылает к гл. 59 ГК РФ, если законом или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрена повышенная ответственность перевозчика (ст. 800 ГК РФ).

Ответственность авиаперевозчика подпадает под ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих. Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т. п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельности, и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего (статья 1079 ГК РФ)

Международные стандарты. По статистическим данным Международной ассоциации гражданской авиации (International Air Transport Association) в 2008 году количество жертв *погибших* в авиакатастрофах по сравнению с 2006 годом *сократилось почти на треть*, однако увеличилось число авиационных происшествий¹.

¹ СЗ РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

² Приказ Минтранса РФ от 28.06.2007 №82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» // Рос. газ. 2007. 10 окт.

³ СЗ РФ. 1996. № 3. Ст. 140.

¹ См.: <http://www.iata.org>.

А. К. Атаманов,

аспирант кафедры государственного права СПбГУП

ЧЕЛОВЕК, ЕГО ПРАВА И СВОБОДЫ КАК ВЫСШАЯ ЦЕННОСТЬ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА

10 декабря 1948 года впервые в истории человечества был принят универсальный международно-правовой документ *огромной важности* — Всеобщая декларация прав человека¹ (далее — Всеобщая декларация), утверждены общечеловеческие стандарты прав и свобод человека.

26 мая 2000 года 1350 представителей свыше тысячи неправительственных и других организаций гражданского общества из более чем 100 стран участвовали в глобальном форуме², и 8 сентября 2000 года в Нью-Йорке была принята Декларация тысячелетия Организации Объединенных Наций³. Участвующие государства-члены заявили о полном уважении и поддержке Всеобщей декларации, а также о признании следующих ценностей и принципов: *свобода, равенство, солидарность, терпимость, уважение к природе, общая обязанность*⁴. Данные принципы служат для выделения верховенства права, возможности иметь социальные блага для людей в любом обществе, носят наднациональный характер и подлежат контролю со стороны различных международных правозащитных институтов (например, ООН, ОБСЕ, Совета Европы и других международных организаций)⁵.

Что касается Европы, то 7 декабря 2000 года Европейский Союз принял Хартию основных прав Европейского Союза⁶ (далее — Хартия) о свободах человека и закрепил следующие принципы: *достоинство, свобода, равенство, солидарность, гражданство, правосудие*.

Россия ратифицировала Конвенцию 30 марта 1998 года¹ и уже в 2006-м вышла на *первое*² место по количеству обращений граждан в Европейский суд по правам человека, за последний квартал 2005 года Страсбургский суд назначил компенсационных выплат россиянам около 200 тыс. евро и 100 тыс. долларов³.

Права и свободы человека, а также способы их защиты — это длительный процесс преобразования общества. Необходимо создание надежной системы защиты прав и свобод населения, сочетающей в себе экономические, политические, юридические, административные средства и позволяющей минимизировать случаи нарушения прав человека. Признавать, соблюдать и защищать права и свободы человека и гражданина — главная и обязательная задача правового государства.

¹ Всеобщая декларация прав человека : принята 10 декабря 1948 г. Генеральной Ассамблеей ООН // Права человека : сб. междунар. договоров. Нью-Йорк, 1978. С. 1–3.

² Декларация и программа действий форума тысячелетия «Мы, народы : укрепление Организации Объединенных Наций в XXI веке» : приняты в г. Нью-Йорке 26 мая 2000 г. на 54-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН.

³ Декларация тысячелетия Организации Объединенных Наций : принята в г. Нью-Йорке 8 сентября 2000 г. Резолюцией 55/2 на 8-м пленарном заседании 55-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН.

⁴ Общая обязанность — это обязанность по управлению глобальным экономическим и социальным развитием. Центральную роль в этом должна играть Организация Объединенных Наций как наиболее универсальная и самая представительная организация в мире (см. абз. 6 п. 6 гл. 1 Всеобщей декларации).

⁵ Бороздина Я. А. Теория и практика защиты прав человека. М., 2004. С. 31.

⁶ Хартия основных прав Европейского Союза : принята в г. Ницце 7 декабря 2000 г. // Московский журнал международного права. 2003. № 2. С. 302–314.