



Правовые источники регулирования международной воздушной перевозки

Аннотация. В статье рассмотрена интернационализация хозяйственной жизни государств, которая ведет к развитию международных перевозок, в частности международных воздушных перевозок, преимуществом которых является высокая скорость. Воздушный транспорт обеспечивает развитие потоков интеграции, расширение торговли, экономически эффективное распространение товаров и услуг.

Ключевые слова: товар, закон, транспорт, имущество, государство.

Раздел: (03) философия; социология; политология; правоведение; науковедение.

Международное воздушное право представляет собой совокупность международно-правовых норм, регулирующих отношения государств в сфере использования воздушного пространства, организации воздушных сообщений, коммерческой деятельности, обеспечения безопасности гражданской авиации [1].

Каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством, находящимся в пределах его сухопутной и водной территории. Иначе говоря, воздушное пространство в указанных пределах является неотъемлемой частью территории государства.

Правовой режим воздушного пространства государства определяется национальным законодательством. Однако при этом государство учитывает и те международные обязательства, которые касаются международных воздушных связей.

Характерной особенностью правового регулирования в сфере международных воздушных перевозок является то, что основные вопросы перевозок решаются в международных соглашениях (конвенциях), содержащих унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов.

При отсутствии единообразных материально-правовых норм обращаются к нормам национального права в соответствии с коллизионными нормами конвенций или национального законодательства.

Так, в ходе исполнения международной воздушной перевозки при отправлении груза руководствуются законом страны отправления, при выдаче груза в конечном пункте – законом страны назначения. В других случаях применяется закон страны перевозчика или же закон страны суда.

Международное право и внутригосударственное право – две самостоятельные системы права не существуют изолированно друг от друга. На нормообразование в международном праве оказывают влияние национальные правовые системы, которые находят отражение и учитываются во внешней политике и дипломатии государства. Международное право, в свою очередь, влияет на национальное законодательство [2].

Нормы международного права создают права и обязанности для его субъектов, т. е. прежде всего для государств и государственно подобных образований. Официальные органы государства, его юридические и физические лица непосредственно нормам международного права не подчиняются. Чтобы обеспечить фактическую ре-



ализацию международных обязательств, на внутригосударственном уровне осуществляются меры по включению международно-правовых норм в национальные законы и правила.

Субъекты международного права не могут ссылаться на свое законодательство для оправдания несоблюдения ими международных обязательств. Принятые государствами международные обязательства должны ими добросовестно соблюдаться [3].

В ряде государств ратифицированные международные договоры автоматически становятся частью национального законодательства, так как в законах многих государств установлено правило, согласно которому в случае расхождений между положениями внутреннего законодательства и международными обязательствами государства преимущественную силу имеют международные обязательства.

К примеру, п. 4 ст. 15 Конституции РФ устанавливает, что общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются частью ее правовой системы, а их положения имеют преимущественную силу в случае расхождения с национальными законами.

Статья 3 Воздушного кодекса РФ также устанавливает, что, «если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим Кодексом, применяются правила международного договора».

Первым в истории многосторонним международным договором, установившим основы международного воздушного права, стала Парижская конвенция 1919 г. Она определила полный исключительный суверенитет государства над своим воздушным пространством. В то же время эта Конвенция установила право «мирного пролет» иностранных воздушных судов в воздушном пространстве [4].

Особое место в современном международном воздушном праве занимает Конвенция о международной гражданской авиации, подписанная в г. Чикаго 7 декабря 1944 г. (Чикагская конвенция) [5].

На сегодняшний день это основной международно-правовой документ, регулирующий деятельность международной гражданской авиации. Участниками Чикагской конвенции являются 190 государств, в том числе и Российская Федерация, в качестве правопреемника бывшего СССР, присоединившегося к данной Конвенции в 1970 г., а также все государства – участники СНГ [6].

Во второй части Конвенции содержатся положения об учреждении Международной организации гражданской авиации ICAO, основной целью деятельности которой является разработка принципов и методов функционирования международного воздушного транспорта, с тем чтобы обеспечить упорядоченное развитие международной гражданской авиации, поощрять развитие воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств, избегать дискриминации в отношении участников Конвенции, способствовать безопасности полетов, и другие подобные цели.

Более чем за шесть десятилетий существования ICAO ее участники внесли в содержание Чикагской конвенции ряд изменений и поправок.

К примеру, в 1984 г. в Конвенцию было внесено положение, согласно которому стороны признают, что каждая из них должна воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских судов в полете, и что в случае перехвата не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна [7].

Вместе с тем государство, исходя из своего суверенитета, имеет право требовать посадки в каком-либо указанном аэропорту гражданского воздушного судна, если оно совершает полет над его территорией без разрешения или если имеются ра-



зумыные основания полагать, что оно используется в каких-либо целях, не совместимых с целями Конвенции.

Под эгидой ICAO также был разработан и принят ряд международных конвенций и дополнений к ранее принятым конвенциям по вопросам борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, об ответственности перевозчика и эксплуатанта воздушных судов и некоторым другим.

Условия воздушных перевозок пассажиров и грузов определяются Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, принятой в 1929 г. в Варшаве (Варшавская конвенция). Текст данной Конвенции впоследствии был дополнен Гаагским протоколом 1955 г.

Участниками данной Конвенции являются более 100 государств, большинство из которых ратифицировало также вышеупомянутый Гаагский протокол. СССР присоединился к данной Конвенции в 1934 г. и ратифицировал Гаагский протокол в 1957 г. Российская Федерация в порядке правопреемства продолжает участвовать в данной Конвенции и в Гаагском протоколе.

В Конвенции определены основные требования к перевозочным документам, права отправителя на распоряжение грузом во время следования, порядок выдачи груза в пункте назначения, пределы ответственности воздушного перевозчика, порядок предъявления к нему претензий и исков.

В целях замены Варшавской конвенции новым международно-правовым документом 28 мая 1999 г. на Международной конференции ICAO по воздушному праву в Монреале была принята Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция). К сожалению, Россия пока не присоединилась к Монреальской конвенции 1999 г.

Скорейшее присоединение Российской Федерации к Монреальской конвенции 1999 г. значительно улучшит защиту прав и интересов пассажиров при осуществлении международных воздушных перевозок и приведет к более плодотворному сотрудничеству с другими государствами в сфере гражданской авиации.

В то же время острая борьба за рынки авиаперевозок между авиапредприятиями не позволила договориться на многосторонней основе по ряду существенных вопросов организации международных воздушных сообщений, и эти вопросы решаются, как правило, в двусторонних соглашениях между заинтересованными государствами.

Это относится прежде всего к установлению маршрутов полетов и обмену коммерческими правами на осуществление воздушных перевозок («свободы воздуха»), к распределению объемов перевозок между перевозчиками при эксплуатации договорных линий и к порядку установления тарифов на воздушные перевозки [8].

Большое влияние на международное воздушное право оказывают другие взаимодействующие с ним отрасли права. Так, в частности, международные конвенции по морскому праву определяют режим воздушного пространства над открытым морем, экономическими зонами, международными проливами и архипелажными водами. Договор по Антарктиде определяет режим полетов в этом регионе. Конвенции по вопросам перевозок опасных грузов, борьбы с распространением наркотиков, борьбы с инфекционными болезнями и тому подобные также затрагивают интересы авиаперевозчиков [9].

Межправительственные соглашения о воздушном сообщении ограничиваются определением лишь основных принципов и норм, регулирующих воздушные перевозки между соответствующими странами, а их конкретизация происходит в коммерческих соглашениях.



Благодаря этому процесс правового регулирования отношений, связанных с международным воздушным правом, приобретает большую гибкость и практическую оперативность, что позволяет в пределах остающихся стабильными положений конвенций о воздушном сообщении варьировать конкретные методы и формы проведения в жизнь достигнутых договоренностей.

Коммерческие соглашения позволяют также быстрее реагировать на меняющиеся факторы в процессе выполнения международных договоров. Благодаря этому центр тяжести при решении некоторых вопросов конкретной реализации прав на осуществление международных воздушных перевозок имеет тенденцию к перемещению в сферу коммерческих соглашений, заключаемых самими авиакомпаниями [10].

Между тем в течение всей истории развития международного воздушного транспорта государствами неоднократно предпринимались попытки урегулировать вопросы, связанные с эксплуатацией воздушных линий, с обменом коммерческими правами, в рамках многостороннего договора. Однако подобные попытки большого успеха не имели.

В рамках Содружества Независимых Государств координацию различных вопросов, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляет Межгосударственный совет по авиации и использованию воздушного пространства, учрежденный в декабре 1991 г. уполномоченными глав правительств 12 государств, ранее входивших в состав СССР, на основании Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства 1991 г. [11]

Согласно этому документу в сферу совместного ведения и регулирования государств – членов данного Соглашения входят, в частности, разработка и координация согласованной политики в области международных воздушных сообщений, координация межгосударственного расписания воздушного движения, координация общей политики в области авиационных тарифов и сборов.

В соответствии с Соглашением и решением Совета глав правительств СНГ, принятым в Минске 30 декабря 1991 г., исполнительным органом Межгосударственного совета является Межгосударственный авиационный комитет [12].

Активное регулирование международных авиаперевозок также осуществляет Международная ассоциация авиаперевозчиков IATA, основанная в 1919 г. и реорганизованная по окончании Второй мировой войны, представляющая собой профессиональную ассоциацию авиационных компаний, осуществляющих международные рейсы, в отличие от ICAO, являющейся межгосударственной организацией.

Главной функцией IATA является упорядочение международного коммерческого авиационного сообщения, введение единых для всех членов этой организации правил и процедур и установление согласованных тарифов на пассажирские авиаперевозки на международных авиарейсах.

В ходе своей деятельности IATA условно делит всю территорию земного шара на три больших региона или конференции и пытается добиться установления согласованных тарифов на авиаперевозки и единых стандартов сервиса как в рамках каждой конференции, так и между ними.

Необходимо расширять участие российских авиакомпаний в деятельности IATA, так как на сегодняшний день только 6 из 35 российских авиакомпаний, выполняющих основной объем пассажирских воздушных перевозок, являются членами IATA.

В заключение следует отметить, что национальное воздушное законодательство Российской Федерации, регулирующее воздушные перевозки, к сожалению, пока не во всем соответствует нормам и стандартам ICAO и IATA.



Поэтому следует также ускорить разработку и принятие качественно нового Воздушного кодекса РФ, который должен включить в себя новые международные правовые стандарты в области правового регулирования пассажирских воздушных перевозок.

Ссылки на источники

1. Международное право: учеб. для вузов / отв. ред. проф. Г. В. Игнатенко и проф. О. И. Тиунов. – М.: НОРМА, 2000. – С. 111.
2. Елисеев Б. П., Смиркин В. А. Воздушное право: учеб. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс», 2012.
3. Соловьева Т. Л. К вопросу государственного регулирования на воздушном транспорте // Научный вестник МГТУ ГА. – 2011. – № 170.
4. Международное право: учеб. для вузов / отв. ред. проф. Г. В. Игнатенко и проф. О. И. Тиунов. – М.: НОРМА, 2000. – С. 513.
5. Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) (с изм. от 26.10.1990) (документ не опубликован). – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс», 2014.
6. Тальцева Л. А. Коллизионные нормы в области договорных отношений международной воздушной перевозки // Журнал российского права. – 2010. – № 8. – С. 56.
7. Елисеев Б. П. Воздушные перевозки: законодательство, комментарии, судебная практика, образцы документов. – Подготовлен для системы «КонсультантПлюс», 2012.
8. Бордунов В. Д. Международное воздушное право: учеб. пособие. – М.: Авиабизнес: Научная книга, 2007.
9. Грязнов В. Международно-правовое регулирование воздушных перевозок // Закон. – 1997. – № 8. – С. 90.
10. Грязнов В. С. Некоторые тенденции международно-правового регулирования транспорта // Московский журнал международного права. – 1996. – № 1. – С. 113–140.
11. Соглашение о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (Заключено в г. Минске 12.12.1991 – 25.12.1991) // Бюллетень международных договоров. 2000. – № 7. – С. 3–7.
12. Сапрыкин Ф. И. Международно-правовые проблемы использования воздушного пространства государств – участников СНГ // Московский журнал международного права. – 1993. – № 4. – С. 14.

Vsevolod Lobe,

Candidate of Legal Sciences, Associate Professor, Department of Criminal Law, Procedure and Criminalistics, branch FGBOU VPO "Kuban State University" in Tikhoretsk, Tikhoretsk
vsevolodka@inbox.ru

Legal sources of regulation of international air transport

Abstract. The article deals with the internationalization of economic life, which leads to the development of international transport, in particular to international carriage by air, the advantage of which is high speed. Air transport provides for the development of integration flows, trade expansion, cost-effective distribution of goods and services.

Key words: commodity, law, transport, property, state.

Рекомендовано к публикации:

Сирик М. С., кандидатом юридических наук, доцентом, зав. кафедрой уголовного права, процесса и криминалистики филиала ФГБОУ ВПО «Кубанский государственный университет» в г. Тихорецке, г. Тихорецк

ISSN 2304-120X



9 772304 112014 2

4 3

