



УДК 340, 347

А.А. Тыртышный-младший<sup>1</sup>

A.A. Tyrtysnyy-junior

## ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

## LEGAL REGULATION OF INTERNATIONAL AIR TRANSPORT

*В статье автор проводит анализ современных национальных и наднациональных нормативно-правовых актов в сфере регулирования международных авиаперевозок. Рассматривается правоприменительная практика в сфере регулирования авиаперевозок на международном уровне, рекомендации ИКАО в контексте добровольного соблюдения указанных стандартов и их правовое соотношение.*

**Ключевые слова:** международные авиаперевозки, ИКАО, источники воздушного права.

*The author analyzes the current national and supranational legal acts in the field of regulation of international air transport. We consider the law enforcement practice in the regulation of international air transport, ICAO's recommendations in the context of voluntary compliance with these standards and their legal relationship.*

**Keywords:** international air transport, ICAO, sources of air law.

Воздушный транспорт, способный быстро и с комфортом доставить пассажира в любую точку земного шара, появился в XX в. Теперь это самый скоростной вид транспорта для перевозок пассажиров и груза на ближние и дальние расстояния. С помощью воздушного транспорта неизмеримо расширились мировые транспортные связи между всеми членами мирового сообщества. Роль гражданской авиации в развитии мировой экономики исключительно велика. Мировая система транспорта немыслима без авиации: любая, даже временная его остановка практически равносильна стихийному бедствию, парализующему экономику и быт страны. Благодаря эффективной и стабильной деятельности международного воздушного транспорта сложилась и успешно функционирует глобальная сеть международных воздушных сообщений. Сегодня практически во всех странах мира существует национальная гражданская авиация. Ее главная цель – обеспечить международные и внутренние

авиаперевозки. В зависимости от географических масштабов государства национальная гражданская авиация осуществляет перевозки внутри страны и за границу или ограничивается только международными перевозками. За последние годы число авиаперевозок неуклонно растет как на внутреннем, так и на мировом рынке. Специалисты считают, что объем пассажиропотока будет ежегодно увеличиваться на 5–10%, а грузопотока – на 5–8%. Так, представители всемирно известной компании “Boeing” сообщили, что объемы грузовых авиаперевозок в течение ближайших 20 лет будут расти в среднем на 6,2% в год. При этом объем перевозимых грузов за два десятилетия возрастет по сравнению с текущим периодом в три раза. По данным Международной организации гражданской авиации (ИКАО), услугами международного воздушного транспорта в 2015 г. воспользовались около 1,8 млрд пассажиров; было перевезено 50 млн грузов. По данным ИКАО, воздушный транспорт России занимает девятое место в мире по выполненному грузообороту.

<sup>1</sup> Аспирант АНО ВО «Российский новый университет».

Итак, международной воздушной перевозкой признается всякая перевозка, осуществляемая на воздушных судах, при которой место отправления и место назначения, независимо от того, имелись ли перегрузка или перерыв в перевозке, расположены на территории двух государств или на территории одного и того же государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства. По своему прямому назначению гражданская авиация осуществляет перевозки пассажиров, груза и почты. Часть из них выполняется по внутренним воздушным линиям внутри государства и не выходит за пределы его государственной территории. Другие берут начало в одном государстве и завершаются в другом. Такая перевозка становится международной, и на нее распространяется действие международных воздушно-транспортных договоров и конвенций, условия и требования которых должны соблюдаться при осуществлении любой международной воздушной перевозки. С этой точки зрения гражданская авиация как международный воздушный транспорт составляет органичную часть мировой транспортной системы.

Российское государство располагает огромным воздушным пространством. В первую очередь российская гражданская авиация обеспечивает внутренние сообщения и перевозки пассажиров и грузов по всей необъятной территории России. Российские внутренние воздушные сообщения и перевозки начинаются и завершаются внутри российского государства. Регулируются эти перевозки исключительно российским законодательством, и международные договоры Российской Федерации в области воздушных сообщений на них не распространяются. Иным образом регулируются полеты и перевозки, выполняемые российскими авиакомпаниями в другие государства. Такие полеты и перевозки, осуществляемые за пределы российской территории, автоматически квалифицируются в качестве международных и подпадают под действие различных многосторонних и двусторонних международных договоров, условия и требования которых должны соблюдаться любой российской авиакомпанией, воздушные суда которой осуществляют международные полеты и перевозки [2]. На основе таких договоров создан особый международно-правовой режим воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами, установлен порядок осуществления международных воздушных сообщений, обеспечивающий условия их регулярной, эффективной и безопасной эксплуатации в целях выполнения перевозок. Этот режим сложился давно. Начало ему было положено Па-

рижской конвенцией о воздушной навигации от 13 октября 1919 г. С этого момента начался процесс формирования и развития международного воздушного права. В результате длительной, почти вековой, эволюции в международном воздушном праве образовались две основные группы специфических принципов и норм. Одна предназначена исключительно для регулирования международной аэронавигации и устанавливает режим международных полетов над государственной территорией и за ее пределами, а также определяет порядок их управления органами обслуживания воздушного движения (ОВД). Задачей другой является правовое обеспечение межгосударственных воздушных сообщений и содействие их практической эксплуатации [5].

Действующее международное воздушное право, помимо публично-правовых вопросов, связанных с использованием суверенного воздушного пространства в целях международной аэронавигации, все больше вовлекается в совместное с национальным правом регулирование доступа авиaperевозчиков на рынок международного воздушного транспорта. Такая тенденция связана с активным переходом к либерализации международных воздушных перевозок, начавшейся в конце 1990-х гг. и ставшей главной стратегией политики и практики в этой сфере многих государств в XXI в. Международно-правовые нормы определяют режим международных воздушных сообщений и выполняемые в их рамках регулярные и нерегулярные полеты и авиaperевозки [6]. Национальные законы и правила способствуют их применению, а коллизионные нормы разрешают вопросы международного частного воздушного права.

Говоря об источниках правового регулирования международных авиaperевозок, следует отметить, что сегодня сотрудничество между государствами по самым разнообразным вопросам международных полетов, международных авиaperевозок и международных воздушных сообщений реализуется, как правило, в форме международного договора и обычая [7]. В международном воздушном праве используются различные наименования такого соглашения: договор, конвенция, соглашение, протокол к конвенции, меморандум, обмен нотами и т.д. [8]. Международные договоры (соглашения) подразделяются на многосторонние и двусторонние. Примеры первых – Варшавская конвенция 1929 г., Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г., Монреальская конвенция 1999 г. и Кейптаунская конвенция 2001 г. [1]. Особую группу образуют многосторонние Конвенции по борьбе с актами незаконного вмешательства: То-

кийская конвенция 1963 г., Гагская конвенция 1970 г., Монреальская конвенция 1971 г. и протокол к ней 1988 г. К двусторонним относятся соглашения о воздушном сообщении. Большинство из них охватывает только регулярные международные воздушные сообщения, но в некоторых случаях они могут регулировать нерегулярные международные воздушные сообщения [4, с. 71].

К вспомогательным источникам международного воздушного права следует отнести стандарты и рекомендуемую практику, принимаемые Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в целях обеспечения единообразия правил, касающихся международной авиации и международного воздушного транспорта. Хотя международные стандарты ИКАО не являются строго обязательными и государства вправе по своему усмотрению выборочно применять или не применять их в своей национальной практике, заложенные в них параметры безопасности, основанные на мировом опыте гражданской авиации, побуждают государства широко ими пользоваться. Длительная практика применения стандартов ИКАО свидетельствует о сложившемся обычае, в соответствии с которым государства придают стандартам ИКАО обязательный характер. Важное значение в правовом регулировании деятельности международных воздушных сообщений имеют соглашения между авиакомпаниями (назначенными перевозчиками) по вопросам эксплуатации международных воздушных сообщений. Такие соглашения регулируют вопросы коммерческого и технического обслуживания полетов и авиационных перевозок, а также конкретизируют порядок пользования коммерческими правами, предусмотренными соглашениями о воздушном сообщении. С помощью этих соглашений общие двусторонние договоренности государств по поводу установления международных воздушных сообщений на уровне перевозчиков обретают конкретный характер, что позволяет им перейти к непосредственной эксплуатации таких сообщений на практике [10, с. 43].

Режим международных полетов в суверенном воздушном пространстве основывается на полном и исключительном суверенитете государства и вытекающих из него суверенных правах [15]. Регулирование международных полетов относится к области внутренней компетенции государства. Из признания этого факта исходит Чикагская конвенция 1944 г. В соответствии со ст. 11 Чикагской конвенции, законы и правила, «касающиеся допуска на его территорию или убытия с его территории воздушных судов, занятых в международной авиации»,

применяются «к воздушным судам всех Договаривающихся государств без различия их национальности и соблюдаются такими воздушными судами при прибытии, убытии или во время пребывания в пределах территории этого государства». Этим государства – участники Чикагской конвенции установили, что законы каждой из стран, регулирующие полеты в суверенном воздушном пространстве, взаимно признаются и соблюдаются при международных полетах воздушных судов их регистрации в пределах территории других государств [11]. Так, национальным воздушным законодательством регулируются следующие вопросы международных полетов: а) допуск иностранных воздушных судов в пределы суверенного воздушного пространства; б) осуществление авионавигации; в) вылет национальных и иностранных воздушных судов за пределы государственной территории; г) обеспечение безопасности международных полетов; д) пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации; е) управление и авионавигационное обслуживание международных полетов [13]. В основе российского законодательства, регулирующего авиационные перевозки, лежит система законодательных актов, отличающихся большим разнообразием по содержанию и форме. Систему указанных актов возглавляет Гражданский кодекс РФ, глава 40 которого посвящена перевозке грузов и пассажиров. В ГК РФ включены лишь основные, принципиальные положения, регулирующие договор перевозки, которые представляют собой правила, применимые ко всем видам перевозок. Тем самым обеспечивается единообразное регулирование сходных по существу отношений, складывающихся при перевозках грузов, пассажиров и багажа, осуществляемых всеми видами транспорта. Остальной массив правоотношений, связанных с перевозками, подлежит регулированию иными федеральными законами, в первую очередь – транспортными уставами и кодексами [3, с. 143]. Следующим по «иерархии» в системе законодательства на авиационном транспорте является Воздушный кодекс РФ. Следует иметь в виду, что если ГК РФ – это отраслевой акт гражданского права, то ВК РФ – кодификационный акт комплексного характера, содержащий не только гражданско-правовые нормы, но и нормы других отраслей права [14; 15]. Большое значение в рассматриваемой сфере имеют Федеральные законы. Помимо ВК РФ, здесь, прежде всего, следует назвать Федеральный закон от 08.01.1998 № 10-ФЗ (ред. от 18.10.2007) «О государственном регулировании развития авиации».

Всего в настоящее время на воздушном транспорте действует целый ряд актов, которые регулируют и развивают отношения, не вошедшие в ВКРФ или регулируемые им недостаточно полно. Так, в порядке, определяемом Правительством РФ, т.е. по существу одним или несколькими ведомствами, утверждается структура воздушного пространства, которая предопределяет ограничения использования воздушного пространства России; осуществляется организация использования воздушного пространства, включающая обеспечение разрешительного порядка использования воздушного пространства и контроль за его использованием; вводятся запрещения или ограничения использования воздушного пространства. В целом, подзаконные источники транспортного права в сфере воздушной перевозки разделены на две группы: 1) постановления и распоряжения Правительства РФ и 2) инструкции, постановления и правила, исходящие от министерств и ведомств. Также в наши дни распространено мнение о том, что источниками транспортного права можно считать также постановления Пленумов Верховного суда и Высшего арбитражного суда, которые обеспечивают единообразие судебной практики и которым предоставлено право давать руководящие разъяснения судебным органам по вопросам применения действующего транспортного законодательства при рассмотрении судебных споров» [12, с. 43; 16; 17; 18].

Таким образом, под системой законодательства об авиационных перевозках следует понимать построение нормативных актов в субординации, определяемой компетенцией издавших их органов, их содержанием и структурой. И очевидно, что чем более совершенна структура и система данного законодательства, тем яснее его содержание и легче его применение.

### Литература

1. Ануфриева Л.П. Об источниках международного частного права (некоторые вопросы теории) // *Международное частное право*. – 2012. – № 4. – С. 21.
2. Брагинский М.И., Витрянский В.В. *Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта*. – М. : Статут, 2013. – 910 с.
3. Брагинский М.И., Витрянский В.В. *Договорное право: Общие положения. Книга*. – М. : Статут, 2011. – 896 с.

4. Бордунов, В.Д. *Международное воздушное право / В.Д. Бордунов*. – М., 2010.
5. Витрянский В.В. *Договор перевозки*. – М. : Статут, 2008. – 526 с.
6. Витрянский В.В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки // *Хозяйство и право*. – 2007. – № 1. – С. 60–74.
7. Впечатляющий рост грузовых авиаперевозок / *Avia. ru*. 2013. – 20 сентября.
8. *Воздушные перевозки: нормативные акты, комментарии и рекомендации. Судебная практика, образцы документов / Б.П. Елисеев*. – М. : Право и закон, 2011. – 350 с.
9. Егизаров В.А. *Транспортное право : учебник*. – М. : ЗАО Юстицинформ, 2009. – 552 с.
10. Залесский В.В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией-перевозчиком // *Право и экономика*. – 2010. – № 9. – С. 22–27.
11. Карташкин В.А. Государство и личность в международных правоотношениях // *Юрист-международник. International Lawyer*. – 2010. – № 4.
12. Каламкарян Р.А. *Международное право : курс лекций / Р.А. Каламкарян, Ю.И. Мигачев*. – М., 2006.
13. Карро Д. *Международное экономическое право / Д. Карро, П. Жюйар*. – М., 2012.
14. Кечекьян С.Ф. О понятии источника права // *Ученые записки МГУ*. – 2006. – Вып. 116. – С. 43.
15. *Защита прав потребителей в Российской Федерации / под ред. С.И. Помазковой : учебник для вузов*. – М., 2008.
16. Создание института досудебного урегулирования споров в Фонде социального страхования / С.Ю. Кашкин, В.В. Субочев, Н.В. Кручинина, Л.Б. Ситдикова, Р.С. Джинджолия, Н.С. Морозова, Т.М. Регент, М.А. Морозов, С.И. Помазкова, Е.А. Коновалова, А.В. Криеренко, А.Н. Агаркова, Т.А. Кожанов, Н.С. Зернова, Д.А. Орлов; под общ. ред. Тыртышного А.А. // *Отчет о НИР № 375 от 07.10.2016 (Фонд социального страхования Российской Федерации)*.
17. Проблемы интегративного взаимодействия государств на постсоветском пространстве в сфере здравоохранения / С.И. Помазкова // *Международное публичное и частное право*. – 2011. – № 5. – С. 31–35.
18. Тыртышный А.А., Понаморенко В.Е., Коровяковский Д.Г. О правовом исследовании интеграционных процессов на постсоветском пространстве // *Вестник Российского нового университета*. – 2010. – № 4. – С. 5–6.