

Правовое регулирование международной воздушной перевозки

Демидова Наталья Сергеевна

Хабаровский государственный университет экономики и права

Магистрант

Аннотация

В статье рассмотрена интернационализация хозяйственной деятельности государств, которая ведет к развитию международных перевозок, в частности международных воздушных перевозок. Цель исследования - определение источников правового регулирования международных воздушных перевозок.

Ключевые слова: международное воздушное право, транспорт, международная воздушная перевозка.

Legal regulation of the international air transportation

Demidova Natalia Sergeevna

Khabarovsk State University of Economics and Law

student

Abstract

The article deals with the internationalization of economic activities of states, which leads to the development of international transport, in particular international air traffic. The purpose of the study - the definition of sources of legal regulation of international air transport.

Keywords: international air law, transport, international air transport

Международное воздушное право представляет собой совокупность международно-правовых норм, регулирующих отношения между государствами в области использования воздушного пространства и режимы его использования в целях аэронавигации для 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 территорий. Правовой режим воздушного пространства государства определяется национальным законодательством, но государство, тем не менее, учитывает и международные обязательства, которые касаются международных воздушных связей.

Внутригосударственное и международное право – две самостоятельные системы права, но они не существуют изолировано друг от друга. На нормообразование в международном праве оказывают влияние

национальные правовые источники регулирования, а международное право, в свою очередь, влияет на национальное законодательство [2]. Для фактической реализации международных обязательств осуществляются меры по включению международно-правовых норм в национальные законы и правила. В ряде государств ратифицированные международные договоры автоматически становятся частью национального законодательства, так как в законах ряда государств установлено правило, согласно которому в случае расхождения между нормами внутреннего законодательства и международными обязательствами, преимущественную силу имеют последние [4].

Например, п. 4 ст. 15 Конституции РФ устанавливает, что «если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора». В то же время Воздушный кодекс РФ содержит нормы о применении международных правил, в частности ст. 3 содержит положение, 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 является Варшавская конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Гамбургские правила). В настоящей Конвенции дается определение международной перевозки, перечисляются основные перевозочные документы, ответственность перевозчика, а также нормы, касающиеся комбинированных перевозок. Текст данной конвенции был дополнен впоследствии Гаагским протоколом 1955 г. В некоторых монографиях можно столкнуться с ошибочным мнением о том, что все же Парижская конвенция 1919 г. является первым международным договором в области воздушного права, но однозначно сказать об этом нельзя [1]. Большинство положений данной Конвенции повлияли на становление и развитие международного воздушного права как самостоятельной отрасли, но закреплены они были гораздо позже уже в Конвенции о международной гражданской авиации, принятой в Чикаго в 1944 г.

На сегодняшний день важным международно-правовым документом, регулирующим деятельность международной гражданской авиации, является Чикагская конвенция, подписанная 07 декабря 1944 г. и вступившая в силу 04 апреля 1947 г. В рамках данной Конвенции были установлены соглашения относительно перевозки груза, пассажира и багажа (возможность высаживать пассажиров, выгружать груз и почту, взятые на территории государства, в котором зарегистрирован самолёт; возможность принимать на борт пассажиров, груз и почту, следующие на территорию государства, в котором зарегистрирован самолёт; возможность принимать на борт пассажиров, груз и почту, следующие на территорию любого из участвующих в Соглашении государств, возможность высаживать пассажиров, выгружать груз и почту,

следующих из одного из этих государств). Помимо соглашений в Чикагской конвенции содержатся приложения ИКАО относительно безопасной перевозки грузов по воздуху [5].

Участниками Конвенции являются более 160 государств, в том числе и Россия (с 1970 в качестве правопреемника бывшего СССР). Один из результатов подписания – создание Ассамблеи Организации Международной гражданской авиации (ИКАО, ИКАО). ИКАО является международной организацией, одним из специализированных учреждений ООН.

Следующим не менее важным документом в хронологической последовательности является Гаагский протокол 1955 г., о котором упоминалось выше. В нем определены уже основные требования к перевозочным документам, права отправителя на распоряжение грузом во время следования, порядок выдачи груза в пункте назначения, пределы ответственности перевозчика, порядок предъявления к нему претензий и исков.

Гвадалахарская конвенция 1961 г. вводит понятия «перевозчик по договору» и «фактический перевозчик», имея в виду перевозчика, заключившего договор перевозки, и перевозчика, уполномоченного им осуществлять всю перевозку или её часть. Фактический перевозчик приравнивается к перевозчику по договору (например, при аренде воздушных судов, по некоторым видам чартеров); устанавливается их солидарная ответственность перед пассажирами, отправителями и получателями.

Большое влияние на международное воздушное право оказал Монреальский протокол № 4 1975 г. Во-первых, Протокол ввел правила применения при грузовых воздушных перевозках электронно-вычислительных устройств. Суть этих правил сводится к отказу от использования авиагрузовых накладных на бумажном носителе информации и замене их электронными записями, содержащими необходимые сведения о грузе и его перевозке. В этом случае по требованию грузоотправителя ему выдается квитанция на груз. Во-вторых, принцип ответственности авиаперевозчика за несохранность груза согласно Монреальскому протоколу № 4 состоит в том, что эта ответственность наступает независимо от его вины. В соответствии с Протоколом авиаперевозчик не несет ответственности только в случае, если докажет, что уничтожение, утеря или повреждение груза произошли в результате присущего грузу дефекта, качества или порока, неправильной упаковки, а также акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза.

В целях усовершенствования норм международного частного воздушного права, признавая необходимость модернизации Варшавской конвенции, а также важность обеспечения защиты интересов потребителей при международных воздушных перевозках и необходимость справедливой компенсации на основе принципа наиболее полного возмещения, была принята Монреальская конвенция 1999 г. Усовершенствованный документ содержит положения о документации и обязанностях сторон, касаемо

перевозки пассажиров, багажа и груза, об ответственности за несоблюдения требований, о праве распоряжения грузом, об ответственности перевозчика и степени компенсации за вред. Помимо этого, Монреальская конвенция содержит положения о юрисдикции в случае судебного разбирательства, об основаниях для иска и сроках исковой давности.

Варшавская и Монреальская конвенции содержат относительно подробные и довольно ясные указания об ответственности перевозчика, устанавливая основания освобождения от нее и, в большинстве случаев, ограничивая ее размер, так называемые послабления в режиме ответственности воздушного перевозчика. При сравнении Варшавской и Монреальской конвенций, в частности нарушения обязательства по сохранности груза и багажа, то основываясь на содержании ст.18 Варшавской и ст.ст.17, 18 Монреальской конвенций перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери, повреждения багажа, личных вещей пассажира, груза, принятого к перевозке. Российское законодательство (ст.118 ВК РФ) употребляет термин «утрата», что означает невозможность выдать груз или багаж получателю или пассажиру в течение определенного срока. Из смысла Варшавской и Монреальской конвенции вытекает, что этот срок составляет 7 рабочих дней со дня, когда груз должен прибыть. Что касается багажа, то для признания его утраченным п.3 ст.17 Монреальской конвенции устанавливает 21-дневный срок, в то время как Варшавская конвенция не предусматривает в этом отношении каких-либо сроков.

Еще один вид нарушения обязательств – задержка при перевозке. Необходимо отметить, что Варшавская конвенция возложила на перевозчика ответственность за опоздание при воздушной перевозке (ст.19), Монреальская конвенция предусматривает ответственность перевозчика вследствие задержки при воздушной перевозке, затрагивающей все стадии авиаперевозки: при отправлении пассажира и груза, при опоздании их прибытия в пункт назначения, при задержках в пути. Следует подчеркнуть, что не применяется ни одна из конвенций, если речь идет об отмене рейса или отказе перевозчика осуществить перевозку, предусмотренную договором. В этом случае руководствуются внутренним законодательством.

К сожалению, Россия пока не присоединилась к Монреальской конвенции 1999. Скорейшее присоединение улучшит защиту прав и интересов пассажиров и грузовладельцев, устранив сложности с длительными судебными разбирательствами.

Необходимо также отметить значимость негосударственных объединений. К примеру, активное регулирование осуществляет Международная ассоциация авиаперевозчиков IATA, представляющая собой профессиональную ассоциацию авиационных компаний, осуществляющих международные авиационные рейсы. Главной функцией международной негосударственной организации является упорядочение международного коммерческого авиационного сообщения, а также установление

согласованных тарифов на пассажирские и грузовые перевозки на международных авиарейсах.

В заключение необходимо отметить, что национальное законодательство хоть и содержит нормы об организации международных авиационных перевозок, но, тем не менее, нельзя недооценивать влияние международных соглашений и конвенций в области авиаперевозок. На сегодняшний момент наиболее значимыми международными договорами являются Варшавская конвенция и ее дополнения в виде Гаагского протокола 1955 г., Гвадалахарской конвенции 1961 г., Монреальского протокола № 4 1975 г. и Чикагская конвенция 1944 г. Монреальская конвенция 1999 г. является также частью международного воздушного права, содержащего нормы о перевозке воздушным транспортом, но на данный момент Россия не присоединилась к данному соглашению. Большое влияние на правовое регулирование международной воздушной перевозки оказывают такие ассоциации как ИКАО и IATA, которые оказывают содействие в развитии международного воздушного транспорта, а также разрабатывают принципы и методы организации перевозки воздушным транспортом.

Библиографический список

1. Международное право: учеб. для вузов / отв. ред. проф. Г.В. Игнатенко и проф. О.И. Тиунов. М.: НОРМА, 2000. 111 с.
2. Елисеев Б.П., Сvirкин В.А. Воздушное право: учеб. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс», 2012.
3. Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) (с изм. от 26.10.1990) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс», 2016.
4. Соловьева Т.Л. К вопросу государственного регулирования на воздушном транспорте // Научный вестник МГТУ ГА. 2011. № 170.
5. Тальцева Л.А. Коллизионные нормы в области договорных отношений международной воздушной перевозки // Журнал российского права. 2010. с.56.