

УДК 656.7

А. Ю. Лихута

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Рассматриваются основные положения международных соглашений, регулирующих вопросы международных воздушных перевозок, налогообложения и взимания сборов за осуществление воздушных полетов, ответственности воздушных перевозчиков.

Международная торговля и международные перевозки являются главными причинами появления жизненных ситуаций (правоотношений), связанных с более чем одной государственной правовой системой. Такие ситуации либо правоотношения принято называть международными отношениями [1, с.10] – *sensu largo*, в широком смысле этого слова. В этих случаях всегда встаёт вопрос: какое право следует к ним применять?

Существуют два источника норм, регулирующих отношения по международным воздушным перевозкам: нормы международного права и внутренние нормы конкретной страны.

Основу правового регулирования международных воздушных перевозок составляют:

1 Конвенция о международной гражданской авиации, принятая в Чикаго в 1944 г., с последующими изменениями и дополнениями.

2 Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, принятая в Варшаве в 1929 г., дополненная Гаагским протоколом 1955 г. и Гвадалахарской конвенцией 1961 г.

Конвенцией о международной гражданской авиации (далее – Чикагской конвенцией) был создан единый правовой режим для регулирования международных полетов и коммерческой деятельности с использованием воздушного транспорта и учреждена Международная организация гражданской авиации (International Civil Aviation Organization – ИКАО/ИКАО). Основными целями ИКАО являются безопасность и упорядоченное развитие гражданской авиации, содействие осуществлению международных воздушных сообщений на основах равенства, рациональности и экономности, а также разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта. С

этой целью ИКАО принимает и вносит соответствующие изменения в международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся систем связи и аэронавигационных средств, характеристик аэропортов, правил полетов, квалификации летного персонала, годности воздушных судов к полетам, регистрации и идентификации воздушных судов, таможенных и иммиграционных процедур.

Чикагская конвенция закрепляет, что *регулярные международные воздушные сообщения* над территорией или на территории государства-участника этой конвенции могут осуществляться только по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции (ст. 6).

За каждым государством-участником конвенции закреплено право отказа воздушным судам других государств в разрешении принимать на борт на его территории пассажиров, почту и груз, перевозимых за вознаграждение или по найму и имеющих другой пункт назначения в пределах его территории. Таким образом, это право запрета относится к внутренним перевозкам (в пределах одного иностранного государства), осуществляемым перевозчиками из других стран. Эта норма дает каждому государству возможность защитить своих перевозчиков от конкуренции со стороны иностранных на внутренних линиях. Однако такие запреты должны распространяться на всех иностранных перевозчиков в силу принципа недискриминации, установленного вторым предложением ст. 7 Конвенции.

Воздушные суда иностранных государств, осуществляющие *нерегулярные полеты*, могут осуществлять их над территорией другого государства и совершать посадки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения. Они могут также совершать посадки с коммерческими целями при условии соблюдения правил, условий и ограничений соответствующего государства.

Чикагская конвенция затронула также *проблему размеров аэропортовых и аэронавигационных сборов*, устанавливаемых государствами-участниками Конвенции в отношении перевозчиков из иностранных государств. Любые такие сборы, согласно Конвенции, не могут превышать:

- в отношении воздушных судов, не занятых в регулярных воздушных сообщениях, — сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов того же класса, занятых в аналогичных сообщениях;
- в отношении воздушных судов, занятых в регулярных международных воздушных сообщениях, — сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов, занятых в аналогичных международных воздушных сообщениях.

ИКАО публикует и сообщает информацию о таких сборах, а также представляет по ним доклад и дает рекомендации для рассмотрения заинтересованным государствам (ч. 2, ст. 15).

Конвенция запрещает государствам взимать какие-либо платежи за транзит над их территорией, влет или вылет с его территории (ч. 3, ст. 15) [5, с. 194].

Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (далее – Варшавская конвенция), регулирует ответственность международных перевозчиков за вред, причиненный жизни, здоровью пассажира, грузу и багажу. Гаагский протокол к Варшавской конвенции определил *международную перевозку* как любую перевозку, по которой, в соответствии с соглашением сторон, место отправки, место назначения, независимо от того, предусмотрена ли остановка на территории двух других государств или одного государства, находятся на территории двух разных государств-участников Конвенции или одного государства-участника Конвенции. Перевозка между двумя пунктами в пределах территории одного государства без посадки на территории другого государства не является международной перевозкой по смыслу этой Конвенции.

Конвенция устанавливает *пределы ответственности перевозчика*:

- за вред, причиненный жизни, здоровью пассажира, – до 250 000 франков, если иное не предусмотрено договором перевозки;
- в отношении зарегистрированного багажа или груза – до 250 франков за килограмм, если владелец груза или багажа не задекларировал стоимость груза, багажа;
- в отношении багажа, перевозимого при пассажире, – до 5 000 франков.

Один франк (французский) для целей пересчета в национальные валюты, содержит 65,5 миллиграмм золота 900-й пробы.

В случае причинения ущерба багажу или грузу пассажир или грузоотправитель должен подать рекламацию перевозчику в течение 7 дней со дня его получения (в случае багажа) и в течение четырнадцати дней со дня его получения (в случае груза). В случае непоступления багажа или груза рекламация должна быть сделана в течение 21 дня с момента перехода багажа или груза в распоряжение перевозчика.

Вопросы международных воздушных перевозок регулируются в *двусторонних конвенциях о воздушных сообщениях*, заключаемых для установления права осуществления регулярных международных воздушных сообщений между двумя государствами, регулирования порядка выдачи разрешений на регулярные полеты, порядка освобождения от сборов и пошлин, а также тарифы на перевозки, вопросы трансферта чистой прибыли и обмена информацией [3, с. 143].

В рамках Европейского Союза Договор об образовании Европейского Союза устанавливает *обязательства стран ЕС* по достижению:

- 1) общих правил, применимых к международным транспортным перевозкам, отправляемым с территории или направляемым на территорию государ-

ства-члена или пересекающим территорию одного или нескольких государств-членов;

2) условия, на которых нерезиденты, предоставляющие услуги, могут оказаться на территории государств-членов;

3) все другие необходимые положения (ст. 75).

В марте 1960 г. была создана *Европейская организация по обеспечению безопасности полетов (EUROCONTROL)* путем принятия в Брюсселе конвенции по сотрудничеству в области безопасности полетов [4, с. 93].

Маастрихтский договор устанавливает также свободу оказания услуг, т.е. свободу резидентов стран ЕС оказывать транспортные услуги на территории других стран ЕС на равных условиях (без исключений) с национальными перевозчиками. Таким образом, внутри ЕС строго соблюдается принцип *национального режима*. В настоящее время ЕС осуществляет проект «*Открытое небо*», в рамках которого этот режим предоставляется перевозчикам из стран, не входящих в ЕС [2, с. 239].

Генеральное соглашение о тарифах и торговле, замененное впоследствии *Договором об учреждении Всемирной торговой организации*, основывается на принципе предоставления режима наибольшего благоприятствования, по которому странам-участникам Договора предоставляется такой же благоприятный таможенный и тарифный режим, какой государство-участник ранее применяло к какой-либо стране. Это означает, что если государство применяло ранее какие-либо таможенные или тарифные льготы в отношении любого государства, то оно должно предоставить их государствам-участникам Договора ВТО [6, с. 45].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Звеков В. П. Международное частное право. – М.: Норма, Москва, 1999. – 288 с.
- 2 Damian Lasok, *Zarys prawa Unii Europejskiej*, C.H. Beck, Toruń, 1995.
- 3 Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. — М.: Юридическая литература, 1981. – 154 с.
- 4 Maciej Lis, *Prawo Europejskie, Część I*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, 1998. –
- 5 Международное воздушное право: Кн. 2. — М.: Наука, 1981. – 476 с.
- 6 Peter Craig, *WTO Agreement*, Kluwer Law, London, 1998.

Получено 18.01.2001