

ВВЕДЕНИЕ

Претворяя в жизнь ленинские принципы внешней политики, нашедшие дальнейшее отражение в документах партии и правительства и закрепленные в Основном Законе СССР – Конституции СССР 1977 г., Советский Союз активно сотрудничает с другими государствами в различных областях, в том числе в области развития международных воздушных сообщений. СССР – крупнейшая авиационная держава, занимающая одно из ведущих мест в мире по объему авиaperевозок. Воздушные суда Аэрофлота осуществляют полеты более чем в 90 государств мира, а его международные линии превысили 300 тыс. км.

XXVII съезд КПСС поставил перед Аэрофлотом новые большие задачи как в области освоения передовой авиационной техники, так и в развитии воздушных сообщений, в том числе международных [1]. Участие СССР в развитии международных воздушных сообщений представляет интерес не только для нашего государства. Десятки авиакомпаний других стран осуществляют полеты в СССР и через СССР. Международные воздушные сообщения представляют собой межгосударственную связь через воздушное пространство. Их развитие находится в прямой зависимости от прогрессирующей тенденции к интернационализации производства и экономического сближения народов. Как отмечено в Заключительном акте Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе, «улучшение условий, перевозок является одним из существенных факторов развития сотрудничества», а поэтому «следует содействовать развитию транспорта и решению существующих проблем, используя соответствующие национальные и международные средства».

Имеющий место процесс развития сотрудничества в области – международных воздушных сообщений неизбежно повышает роль и значение международного воздушного права, регламентирующего различные аспекты этого сотрудничества.

На протяжении последних сорока лет Координационным центром государств по модификации старых и разработке новых правил международных воздушных сообщений является Международная организация гражданской авиации, участниками которой являются практически все государства мира, имеющие авиакомпании, в том числе и Советский Союз.

Первостепенное значение в ее работе отводится правовым проблемам международных воздушных сообщений. По инициативе государств, входящих в ИКАО, под эгидой этой организации разработан и действует целый ряд международных межправительственных соглашений. Вместе с тем правовой режим международных воздушных сообщений определяется множеством соглашений, принимаемых государствами, по различным аспектам международной аэронавигации, безопасности полетов и коммерческой деятельности авиапредприятий. Кроме того, часть национального воздушного права в зависимости от развития международных воздушных сообщений государства посвящена правовому – регулированию этих сообщений. Таким образом, правовой режим международных воздушных сообщений определяется как международными многосторонними и двусторонними соглашениями, так и национальным правом государств.

Глава 1. ПОНЯТИЕ И ПРИМЕНЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА

1.1. Определение международного воздушного права

К настоящему времени между государствами действуют многосторонние и двусторонние межправительственные соглашения, направленные на регулирование

международных воздушных сообщений. На основе этих соглашений ряд юристов определили международное воздушное право как совокупность или систему норм, регулирующих отношения между государствами в связи с использованием воздушного пространства в целях осуществления международных воздушных сообщений и обеспечения их безопасности [2]. Однако такое определение затрагивает лишь часть норм международного воздушного права.

И.Е. Тарханов и В.Н. Михалев отмечают, что «международное воздушное право должно регулировать международные отношения не только в процессе использования воздушного пространства для воздушных передвижений и коммерческой деятельности», но и для военной авиации, в частности, над открытым морем [3]. Следует, однако, добавить, что речь должна идти о правовой регламентации мирного использования военной авиации.

Вопиющим нарушением мирного использования военной авиации явилось воздушное нападение на Ливию в ночь с 14 на 15 апреля 1986 г. самолетов США. Оно должно рассматриваться как акт государственного терроризма.

К отрасли международного воздушного права относится, например, Соглашение между правительствами СССР и США о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве, над ним в части, касающейся деятельности военной авиации. И.Е. Тарханов и В.Н. Михалев к международному воздушному праву относят и нормы, затрагивающие межгосударственные отношения по поводу использования, летательных аппаратов в любых целях. Такая позиция имеет своих сторонников. В.Н. Миронов, считает, что международное воздушное право следует рассматривать как совокупность норм, регулирующих права и обязанности государств при использовании ими воздушного пространства для международных воздушных передвижений, исследовательских и иных целей.

Итальянский юрист А.А. Амброзини определил, что предметом регулирования международного воздушного права (обозначаемого им как аэронавтическое) является статус воздушного пространства и международные полеты. Такого же мнения придерживаются английские юристы Шоукросс и Бьюмонт, а также многие их последователи. Иногда отмеченная совокупность международно-правовых норм обозначается как международное авиационное или, как уже отмечалось, аэронавтическое право [4]. В советской доктрине и практике такое обозначение не привилось, хотя, очевидно, оно точнее отражало бы приведенное определение. Кроме того, из авиационного права нельзя исключать, нормы, регламентирующие международные отношения в связи с использованием военной авиации, хотя такие нормы и не составили до сих пор специального межправительственного соглашения.

Проблемы, возникающие в связи с использованием военной авиации в международных отношениях, решаются в настоящее время как на основе общих принципов, международного права, так и отдельных норм международных соглашений, выходящих за рамки авиационных правоотношений. В качестве примеров можно привести ст.25 Гагской конвенции 1907 г. о законах и обычаях войны, ст.14 Женевской конвенции 1949 г. о защите гражданского населения во время войны, положения Женевских соглашений о восстановлении мира в Индокитае 1954 г.

Соответствующие нормы содержатся и в соглашениях по международному морскому праву, например, в Конвенции об открытом море 1958 г., где определены правила преследования летательными аппаратами иностранных невоенных судов, Конвенции по морскому праву 1982 г. Не случайно авторы книги «Международное воздушное право» обращаются к Конвенциям 1958 и 1982 гг., а также к другим международным соглашениям, затрагивающим отношения государств по использованию военных воздушных судов [2]. Военное и гражданское применение воздушных судов в международных отношениях имеет различные цели, но одну

основу – полет воздушного судна, по поводу которого государства вступают во взаимоотношения. Еще на Брюссельском конгрессе в 1902 г, французский юрист Фошиль указал на возникающие в связи с военным и гражданским воздухоплаванием проблемы международно-правового порядка [5].

Однако в настоящее время авиация используется в международных отношениях не только для осуществления международных воздушных сообщений и военных целей. Например, посредством воздушных судов гражданской авиации осуществляется контроль за выполнением соглашений о секторальном вылове рыбы в открытом море. Международные полеты выполняются с соблюдением международных соглашений и прежде всего Чикагской конвенции.

Таким образом, для определения международного воздушного права нет необходимости в идентификации целей использования воздушного пространства. Международное воздушное право вполне определимо основной специфической особенностью – межгосударственными отношениями по поводу использования воздушного пространства.

Исходя из предмета регулирования международное воздушное право можно определить как совокупность международно-правовых норм и принципов, регулирующих отношения субъектов международного права в процессе использования ими воздушного пространства в мирных целях.

Основной составной частью современного международного воздушного права являются правовые нормы и принципы, регулирующие межгосударственные отношения в связи с использованием гражданской авиации в международных воздушных сообщениях.

1.2. Этапы развития международного воздушного права

1.2.1. Возникновение и развитие международного воздушного права

Окончание первой мировой войны ознаменовалось началом эпохи интенсивного развития международных воздушных сообщений, что в свою очередь настоятельно требовало принятия соответствующих международных соглашений. Первое послевоенное многостороннее соглашение о воздушных передвижениях было заключено на Стокгольмской конференции в апреле 1918 г. между нейтральными скандинавскими государствами Швецией, Норвегией и Данией.

13 октября 1919 г. в Париже во исполнение положений ст.23 Устава Лиги Наций 27 государств подписали Конвенцию о воздушных передвижениях, сыгравшую важную роль в установлении основ международного воздушного права. Парижская конвенция включала общие принципы международных воздушных передвижений, постановления о национальности воздушных судов, удостоверениях о пригодности судов к полетам, свидетельствах летного состава, полетах над иностранной территорией, правилах взлета, полета и посадки, запретных грузах, государственных воздушных судах, а также содержала ряд организационных положений. В качестве приложений были включены технические правила. По единодушному мнению комментаторов, Парижская конвенция сделала крупный шаг в регламентации международных воздушных сообщений и оказала «могущественное влияние на дальнейшее развитие международного права» [5].

Важнейшие принципы, лежащие в основе Конвенций, были вскоре общепризнаны. К основным из них относятся: суверенитет государства над своим воздушным пространством (ст.1) (вместе с тем допускалась возможность, безвредных полетов (passageinoffensif); национальная принадлежность воздушного судна государству регистрации; ответственность государства регистрации за нарушение правил, международной аэронавигации и т. д.

25-30 октября 1926 г. на Международном конгрессе в Мадриде представители 21 страны, собравшиеся по инициативе Испании и Португалии, не являвшиеся участниками Парижской конвенции, выработали текст и подписали так называемую Иберо-Американскую (Мадридскую) конвенцию, практически повторившую правила Парижской конвенции за исключением дискриминационных положений, а также ссылок на Лигу Наций и ее органы. Кроме того, по Иберо-Американской конвенции устанавливался открытый порядок присоединения. Конвенция не вошла в силу, однако получила известность как проявление политической демонстрации против дискриминационных положений Парижской конвенции 1919 г.

20 февраля 1928 г. в Гаване на шестой международной конференции американских государств принимается разработанная в Вашингтоне Пан-Американская конвенция, также взявшая за основу позитивные правила Парижской конвенции [2]. Подписавшие конвенцию США и большинство латиноамериканских стран были заинтересованы в организации коммерческих международных перевозок между Северной и Южной Америкой. С этой целью под давлением США, имевших тогда уже самый мощный гражданский воздушный флот на американском континенте, вводилось право «безвредного полета» между государствами-участниками. Пан-Американская конвенция действовала вплоть до вступления в силу основного соглашения современного международного воздушного права – Чикагской конвенции 1944 г.

Парижская, Иберо-Американская и Пан-Американская конвенций были первыми многосторонними международными соглашениями по воздушному праву. Основная цель, преследуемая государствами-участниками, заключалась в разработке международных правил, регламентирующих осуществление международной аэронавигации. Кроме этих важнейших соглашений, проблемам международной аэронавигации уделялось внимание в таких известных международно-правовых документах многостороннего характера, как договоры, заключенные победителями в первой мировой войне. Понятно, что эти договоры в основном содержали права победителей и обязанности побежденных при осуществлении полетов воздушных судов.

Первым многосторонним соглашением, содержащим правила международных полетов, в котором принял участие Советский Союз, явилась Конвенция о режиме Черноморских проливов (Конвенция в Монтре 1936 г.). В Конвенции в числе прочих были определены правила пролета воздушных судов (торговых и военных) в воздушном пространстве над Черноморскими проливами.

Кроме международной аэронавигации, одной из важнейших проблем международных воздушных сообщений является проблема правового регулирования международных воздушных перевозок.

26 октября 1925 г. на Дипломатической конференции в Париже представители 41 государства рассмотрели проект соглашения по международным воздушным перевозкам, представленный Францией. Проект, однако, не был принят и на протяжении ряда лет подвергался существенной переработке Международным техническим комитетом юристов-экспертов по воздушному праву (СИТЕЖА). К октябрю 1929 г. работа над проектом в основном была закончена, и 12 октября на Конференции по воздушному праву в Варшаве представители 23 государств подписали соглашение, получившее наименование – Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок.

В 30-х гг. продолжалась разработка в многосторонних соглашениях проблем правового характера, возникающих в связи с осуществлением воздушных сообщений. Так, 29 мая 1933 г. в Риме принимаются два соглашения – Конвенция для унификации некоторых правил о возмещении вреда, причиненного воздушным судном третьим

лицам на поверхности, Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся предупредительного ареста воздушного судна. Были приняты также Балканская конвенция по воздушным передвижениям от 24 января 1936 г., Брюссельская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся помощи и спасания воздушных судов на море, от 28 сентября 1938 г., Лондонская конвенция об освобождении от взимания сборов с горючего и смазочного материалов при воздушных перевозках от 16 мая 1939 г.

Несмотря на то, что, кроме Римских конвенций, эти соглашения не вступили в силу, уже сама их разработка свидетельствует о том, что государства стремились унифицировать как можно более широкий комплекс правил международных воздушных сообщений.

Решить многие аспекты правовых проблем в многосторонних соглашениях оказалось практически невозможно. Уже на первом этапе развития международного воздушного права включение в важнейший международно-правовой документ (Парижскую конвенцию) дискриминационных положений негативно повлияло на возможность более детальной регламентации международных воздушных сообщений, а затяжной период вступления в силу Конвенции, в то время как интересы взаимовыгодного сотрудничества диктовали необходимость скорейшей международно-правовой регламентации сообщений, привел к возникновению системы двусторонних, соглашений о международных воздушных сообщениях. Первые соглашения, как уже упоминалось, были заключены сразу после окончания первой мировой войны. В соглашениях содержались основные положения Парижской конвенции, отражающие права победителей и обязанности побежденных.

По мере развития международных воздушных сообщений соглашения претерпевали определенные изменения по содержанию. Так, большинство государств уже в 30-х гг. отказалось от предоставления национального режима иностранным судам на своей территории главным образом из-за нежелания санкционировать допущение внутригосударственных перевозок (каботаж) на воздушных судах иностранных авиакомпаний. Также был ограничен или вообще исключен режим безвредных полетов.

С начала 20-х гг. складывается правовой механизм регулирования международных воздушных сообщений с участием Советского Союза. Впервые о международных воздушных сообщениях упоминается в мирном договоре между РСФСР и Финляндией от 14 октября 1920 г. Согласно п.4 ст.8 «при соблюдении действующих общих положений российские невооруженные летательные аппараты имеют право поддерживать воздушное сообщение через Печенгскую область между Россией и Норвегией», т. е. предоставление права транзитных нерегулярных перелетов через Финляндию на Шпицберген по предварительной договоренности с официальными властями Норвегии. Вскоре устанавливаются и первые регулярные воздушные сообщения нашей страны. 28 февраля 1922 г. в письме торгового представителя РСФСР в Германии Председателю Совета Народных Комиссаров (СНК) В.И. Ленину отмечалось, что в числе прочих в Берлине достигнуто соглашение об основании Русско-германского общества воздушных сообщений, получившего наименование «Дерулуфт». Соглашение было подписано руководством группы Аэро-Унион. На основании постановления СНК Дерулуфту предоставлялось право осуществлять перевозки между РСФСР и Германией.

В 20-х гг. осуществляются и разовые, преимущественно демонстрационные международные полеты советских воздушных судов. Так, в 1926 г. по предварительному согласованию с компетентными властями Германии, Франции, Италии, Австрии и Польши воздушное судно «Пролетарий» системы АНТ-3, пилотируемое М.М. Грозовым, с 31 августа по 2 сентября совершило первый в

истории советской авиации круговой перелет по Западной Европе, осуществив посадки в Берлине, Париже, Риме, Вене, Варшаве. Летом этого же года была достигнута договоренность с Персией и Турцией и совершены демонстрационные перелеты самолета «Искра» в Тегеран и самолета «Красная звезда» в Анкару. Впервые в мире полет на самолете осуществлялся над Черным морем.

8 июля 1926 г. СССР заключил соглашение об организации регулярных воздушных сообщений с Монгольской Народной Республикой.

Важно отметить, что зарождение международных воздушных сообщений нашей страны приходится на период первого (1920-1923 гг.) и второго (середина 20-х гг.) этапов признания Советского государства. Это свидетельствует, что международные воздушные сообщения самым тесным образом связаны со всей системой межгосударственных общений. Завершением периода явилось подписание Первого межправительственного соглашения 28 ноября 1927 г. о международном воздушном сообщении между СССР и Афганистаном. Особо следует подчеркнуть, что соглашения, заключенные СССР, основывались на принципе равенства сторон. Советский Союз неукоснительно придерживался этого принципа и при заключении последующих соглашений о международных воздушных сообщениях.

Вторая половина 20-х и начало 30-х гг. отмечены качественными и количественными изменениями в гражданской авиации СССР. На III съезде Советов в 1925 г. М.В. Фрунзе отметил, что если раньше воздушные суда в основном закупались за границей, «в этом году мы не покупали ни одного самолета... и в следующем году мы вполне будем обеспечены растущей продукцией наших самолетостроительных заводов» [6]. В январе 1931 г. постановлением Совнаркома СССР гражданская авиация была отнесена к особо важным отраслям народного хозяйства. Советский Союз приступил «к выполнению широкой программы аэрофикации страны» [6].

В течение нескольких лет воздушный флот превратился в высокоразвитую отрасль народного хозяйства, а к середине 30-х гг. по протяженности и оснащенности внутригосударственных воздушных сообщений СССР вышел на третье место в мире вслед за США и Великобританией.

В 30-х гг. заключаются межправительственные соглашения с Чехословакией, Болгарией, Швецией и рядом других государств. В этот период сложилась стройная система довоенных соглашений о международных воздушных сообщениях с участием СССР, которая базировалась прежде всего на принципах уважения полного и исключительного суверенитета государств-участников в своем воздушном пространстве, равенства сторон, взаимной выгоды и безопасности воздушных передвижений.

1.2.2. Современные основы международного воздушного права

Многосторонние соглашения

11 сентября 1944 г. правительство США разослало приглашения 55 государствам принять участие в международной конференции в Чикаго по выработке многостороннего межправительственного соглашения. СССР не участвовал в работе конференции.

После длительных обсуждений на Конференции было принято решение разработать наряду с проектом международной многосторонней конвенции о гражданской авиации проекты отдельных соглашений о свободах воздуха. По предложению представителя Франции пять свобод были разделены на две группы:

- 1-2 (политические свободы);
- 3-5 (экономические свободы);

Эти группы вошли в проекты двух многосторонних соглашений – о двух и пяти свободах воздуха.

3 декабря тексты проектов Конвенции и перечисленных международных документов получили одобрение в Первом комитете. На следующий день в трех основных комитетах Чикагской конференции (Первом, Втором по техническим и процедурным вопросам и Третьем по разработке текста о Временном многостороннем соглашении) окончательно согласовываются проекты:

- Временного соглашения о международной гражданской авиации;
- Конвенции о международной гражданской авиации;
- Соглашения о международном воздушном транспорте;
- Соглашения о транзите по международным воздушным линиям.

7 декабря представители государств, участвовавших в работе Чикагской конференции, подписали. Заключительный акт и четыре соглашения в качестве приложений к Акту. Между подписанием основного документа (Конвенции) и вступлением в силу правовой вакуум в организации международных полетов, должно было заполнить Временное соглашение о международной гражданской авиации, состоящее из 17 статей и Положения об образовании Временной организации международной гражданской авиации (PICAО).

Соглашение распространялось на международные полеты в воздушном пространстве государств-участников, регламентировало меры безопасности воздушной навигации, условия, которым должны отвечать воздушные суда, аэропорты и аэронавигационное оборудование, определяло совместные организационные мероприятия государств. В общих чертах оно отражало сущность Чикагской конвенции, состоящей из 96 статей. Она может быть разделена на четыре части:

- Воздушная навигация;
- Организация международной гражданской авиации (международная организация гражданской авиации (ИКАО), имеется в виду международный характер организации, а не авиации);
- Международный воздушный транспорт;
- Заключительные положения.

Несколько позднее были разработаны 12 приложений к Конвенции, не требовавшие их подписания государствами-участниками. К 1985 г. Чикагская конвенция имела уже 18 приложений. Основным их назначением является обеспечение наибольшего единообразия правил международной аэронавигаций. В отличие от приложений Парижской конвенции, принятых одновременно с самой Конвенцией, стандарты и рекомендации Чикагской конвенции принимаются Советом ИКАО и представляются на рассмотрение государств-участников Конвенции. «Государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо Международных стандартов или процедур, либо приводит свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо международными стандартами или процедурами после изменения последних, либо которое сочтет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены международным стандартом», правомочно поступать так, хотя и должно при этом незамедлительно уведомлять ИКАО «о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом». Исключением из этого правила является обязанность государств соблюдать положения стандартов и рекомендаций Совета ИКАО при полетах воздушных судов над открытым морем.

Кроме 4,5 тысяч стандартов и рекомендаций, содержащихся в этих приложениях, существуют два других документа ИКАО по аэронавигации:

Правила аэронавигационного обслуживания (ПАНС), разрабатываемое на специализированных совещаниях ИКАО;

Дополнительные региональные процедуры (СУППС), разрабатываемые на региональных совещаниях ИКАО.

К действующим многосторонним соглашениям по проблемам правового статуса воздушного пространства, международной аэронавигации и воздухоплавания и связанным с международной аэронавигацией коммерческим вопросам относятся также целый ряд многосторонних соглашений, менее значимых, чем Чикагская конвенция, и по субъектам, и по предмету регулирования. Среди них можно отметить:

- Соглашение о совместном финансировании некоторых видов аэронавигационного обслуживания в Исландии 1956 г. (Исландское);
- Соглашение о совместном финансировании некоторых аэронавигационных служб в Гренландии и на Фарьерских островах 1956 г. (Датское).

С начала 50-х гг. на международных воздушных линиях западных государств большое значение приобретают нерегулярные полеты, причем образовались и специальные авиакомпании, эксплуатирующие воздушные суда в нерегулярных воздушных сообщениях. Уже к началу 80-х гг. «нерегулярные» авиакомпании только европейских государств, такие как Стэрлинг (Дания), Спантакс (Испания), Каледониан (Англия), Кондор (ФРГ), перевозили ежегодно до 20% пассажиров воздушного транспорта региона. Развитие нерегулярных международных сообщений привело к подписанию западными странами в 1956 г. в Париже многостороннего Соглашения о коммерческих правах в нерегулярных международных воздушных сообщениях в Европе, Участниками Соглашения являются Австрия, Бельгия, Дания, Финляндия, Франция, ФРГ, Исландия, Ирландия, Люксембург, Голландия, Норвегия, Португалия, Испания, Швеция, Турция, Швейцария и Великобритания.

Важное значение на воздушном транспорте придается проблемам борьбы с незаконными актами, направленными против безопасности аэронавигации. Особую роль в регулировании этих проблем играют многосторонние соглашения, в частности, Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (Токийская конвенция 1963 г.), Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаагская конвенция 1970 г.) и Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреальская конвенция 1971 г.).

Другая группа многосторонних международных соглашений направлена на регулирование разнообразных имущественных и, некоторых неимущественных отношений, возникающих при осуществлении международных сообщений. К этой группе относятся такие соглашения, как Конвенция о международном признании прав на воздушные суда, заключенная в Женеве в 1948 г., Римская конвенция 1952 г. о вреде, причиненном иностранным воздушным судном третьим лицам на поверхности, и Монреальский протокол 1978 г. об изменении Конвенции 1952 г., Брюссельская конвенция 1933 г. для унификации некоторых правил, касающихся помощи воздушным судам и их спасении на море посредством воздушных судов [2]. Но наиболее важным и значительным из этой группы соглашений является Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 г.) [2].

Условно Конвенцию можно разделить на пять разделов:

- сфера применения и определение международной воздушной перевозки;
- оформление договора перевозки; основные права и обязанности перевозчика, пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей;
- ответственность авиаперевозчика;
- постановления о комбинированных перевозках;
- общие и заключительные постановления.

Варшавская конвенция вступила в силу в 1933 г., а уже во второй половине 30-х гг. ее основные положения становятся объектом пристального внимания СИТЕЖА, других международных органов и организаций, а также Отдельных специалистов. Развитие международных воздушных перевозок, с одной стороны, и внутригосударственные экономические факторы, с другой, заставили обратиться прежде всего к положениям о пределах материального возмещения, причиненного авиаперевозчиком вреда, о документации, удостоверяющей заключение договора перевозки. Однако вторая мировая война приостановила работу над Конвенцией.

В сентябре 1955 г. проект документа об изменении ряда основных положений Варшавской Конвенции был обсужден на Дипломатической конференции по воздушному праву в Гааге и принят в виде Протокола.

К началу 80-х гг. участниками Гаагского протокола были около 100 государств, в том числе СССР.

В послевоенный период получила развитие практика предоставления воздушных судов одними авиапредприятиями другим, во временное пользование за определенную плату, что оформляется договором аренды [17]. К началу, 50-х гг. договоры аренды приобрели международный характер. С 70-х гг. участниками арендных отношений стали практически все крупные авиапредприятия мира, в том числе Аэрофлот. Постоянная договорная практика сдачи советских воздушных судов в аренду уже в течение многих лет имеет место с авиапредприятиями социалистических государств.

Договор аренды позволяет авиапредприятию-арендодателю использовать воздушное судно, при отсутствии коммерческих прав на конкретном маршруте или недостаточном спросе на авиаперевозки. Этот договор выгоден обеим сторонам, но более выгоден арендатору. Аренда помогает ему эксплуатировать воздушное судно при отсутствии или недостаточности средств на приобретение судна или нецелесообразности закупки его по каким-либо мотивам. Однако при осуществлении международных перевозок на арендованных судах возникла проблема применения права, поскольку в перевозке участвуют два авиапредприятия: арендодатель, воздушное судно которого осуществляет перевозку (фактический перевозчик), и арендатор, который заключает договор на эту перевозку с пассажирами или грузоотправителями (договорной перевозчик). Таким образом, от имени договорного перевозчика международную воздушную перевозку осуществляет фактический перевозчик. Но по Варшавской конвенции и

Гаагскому протоколу перевозчик лишь в том случае подпадает под действие унифицированных в этих документах правил, если он заключает договор с пассажирами или грузоотправителями и его выполняет или же, не заключая договора, является последовательным перевозчиком. При перевозке на арендованных судах, как уже упоминалось, договорный перевозчик перевозку не выполняет, а фактический не подпадает под понятие «последовательный».

Эта проблема первоначально рассматривалась на конференции по координации воздушного транспорта в Европе, проходившей в апреле-мае 1954 г. в Страсбурге. Однако представители европейских авиакомпаний-участников Страсбургской конференции так и не пришли к единому мнению. В середине 50-х гг. к этой проблеме обращается и Международная организация гражданской авиации. В 1956 г. создается, специальный, подкомитет Юридического комитета ИКАО, который на первой же сессии в том же году в Каракасе приступил к изучению вопросов, возникающих при международных перевозках на арендованных воздушных судах. В течение последующих лет подкомитет и Юридический комитет подготовили проект международного соглашения и в 1961 г. в Гвадалахаре (Мексика) на Дипломатической конференции под эгидой ИКАО соглашение было принято под

следующим, названием: Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок; осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору [2].

Гвадалахарская конвенция распространила основные принципы Варшавской конвенции на международные перевозки, выполняемые на арендованных воздушных судах, и на другие случаи международных воздушных перевозок, когда «договорный и фактический перевозчики не совпадают в одном лице». Советский Союз является участником Гвадалахарской конвенции.

Юридический комитет ИКАО, кроме Гаагского протокола и Гвадалахарской конвенции, разработал проекты ряда других дополняющих и изменяющих Варшавскую конвенцию документов, рассмотренных и в качестве соглашений, принятых на двух конференциях по международному воздушному праву. В 1971 г. в Гватемале подписаны Протокол об изменениях Варшавской конвенции и Гаагского протокола, а в 1975 г. в Монреале четыре дополнительных протокола.

Двусторонние типовые соглашения о воздушных сообщениях

В основе открытия: регулярных, международных воздушных линий, как правило, лежит заключение двусторонних соглашений о международных воздушных сообщениях. Согласно ст.6 Чикагской конвенции 1944 г. никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией договаривающихся государств, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции. Разрешение и условия осуществления международных воздушных сообщений содержатся в двусторонних соглашениях. Еще на Чикагской конференции 1944 г. был выработан типовой проект двустороннего соглашения, нашедший широкое применение в послевоенной практике международных воздушных сообщений,

В 1959 г. в Страсбурге Европейской конференцией гражданской авиации (ЕСАС) [3], постоянной межправительственной организацией западноевропейских государств, по вопросам координирования воздушного транспорта, утверждены «Типовые положения административного и технического характера», рекомендованные для включения в соглашения о воздушных сообщениях государствам-участникам ЕСАС. Страсбургский типовой проект, широко применяемый по рекомендации ИКАО с начала 60-х гг., состоит из тринадцати статей. По сравнению с Чикагским проектом введен ряд дополнительных положений, в частности, о согласовании тарифов, о свободном переводе доходов от эксплуатации линий, о порядке консультаций между ведомствами гражданской авиации. Кроме того, даются обновленные формулировки некоторых положений соглашения Чикагского типа. Вместе с тем в Страсбургском проекте принцип согласования не был распространен на такие важные условия эксплуатации договорных линий, как частота движения, объем перевозок, расписание.

В 1946 г. США и Великобритания в ходе переговоров на Бермудских островах заключили соглашение о международных воздушных сообщениях, которое послужило в качестве Магна Карты соглашений США почти со всеми государствами мира. Соглашение, состоящее из четырнадцати статей, представляло собой определенный позитивный шаг в регламентации международных воздушных сообщений. Так, впервые на двусторонней основе закреплялись пять свобод воздуха, согласовывались воздушные линии, определялись правила назначения авиакомпаний и требования к ним, предусматривалось утверждение пассажирских и грузовых тарифов ведомствами гражданской авиации. Бермудское соглашение явилось типичным примером несправедливого урегулирования коммерческой

деятельности в области воздушных сообщений, устанавливающего односторонние преимущества более сильной авиационной Державы, в данном случае США.

Соглашения о воздушных сообщениях с участием СССР в основе своей имеют типовое стандартное двустороннее соглашение, изложенное в восьмой редакции заключительного акта Чикагской конференции. Структурные элементы также взяты из «Типовых положений административного и технического характера», утвержденных в 1959 г. ЕСАС. В соответствии с этими документами и сборниками по двусторонним соглашениям ИКАО 1962 и 1965 строится современное соглашение с участием СССР, т. е. само соглашение и приложение к нему.

Несмотря на некоторые различия, все соглашения имеют общие черты по форме. Обычно соглашение состоит из 15-20 статей. Приложение к соглашению состоит, как правило, из положений, определяющих: наименование назначенных авиапредприятий, имеющих право на эксплуатацию договорных линий, и таблицы маршрутов, по которым должны, выполняться полеты; обеспечение информацией экипажей воздушных судов; требования к воздушным судам и другие положения, связанные с осуществлением международных воздушных сообщений.

В первой главе рассмотрены основные многосторонние соглашения в области международных воздушных сообщений: Парижская и заменившая ее Чикагская конвенция, а также Варшавская. Эти документы наряду с двусторонними соглашениями о воздушных сообщениях определяют основы современных воздушных сообщений. Вместе с этой важнейшей функцией Чикагская и Варшавская, конвенции в значительной степени влияют на формирование национального воздушного права. Можно утверждать, что Чикагская конвенция, особенно стандарты и рекомендации ее восемнадцати приложений, служат прообразом создания национальных норм по аэронавигации, причем не только международной, но и внутригосударственной. Варшавская конвенция, а также дополняющие и изменяющие ее документы определяют контуры национального законодательства по вопросам международных и внутригосударственных воздушных перевозок. То же самое относится и к другим важнейшим межправительственным многосторонним соглашениям.

В процессе формирования международное воздушное право приобретает все более демократичные черты. Это нетрудно заметить, сопоставив Положения основных международных соглашений – Парижской конвенции 1919 г. и заменившей ее Чикагской конвенции 1944 г., Варшавской конвенции 1929 г. и дополняющих ее положений Гаагского протокола 1955 г., а также Гвадалахарской конвенции. Однако важно отметить то обстоятельство, что основные многосторонние соглашения, особенно Чикагская и Варшавская конвенции, в определенной степени устарели, а это вызывает соответствующие проблемы их применения.

Глава 2. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ АЭРОНАВИГАЦИИ

2.1. Правовое регулирование международных полетов

2.1.1. Принцип полного и исключительного суверенитета как основа правового регулирования полётов над государственной территорией

Международные полеты над государственной территорией осуществляются прежде всего с соблюдением принципа полного и исключительного суверенитета государств в своем воздушном пространстве.

Согласно ст.1 Чикагской конвенции «Договаривающиеся государства признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией». Вместе с тем нельзя не отметить, что в современном международном воздушном праве делаются попытки ограничить

суверенные права государств на свое воздушное пространство. Эти попытки объясняются «интересами международной авиации». Причиной же тенденции к ограничению суверенитета на воздушное пространство является стремление некоторых, западных государств и их авиакомпаний добиться международного признания права «мирного пролета» в воздушном пространстве иностранных государств в своих узкогосударственных целях. Для этого обычно выдвигается тезис о том, что в своем воздушном пространстве государства обладают якобы ограниченным суверенитетом (*suigeneris*). Среди буржуазных юристов до сих пор имеются сторонники концепции, выдвинутой в начале текущего столетия П. Фошилем, считавшим, что воздушное пространство за исключением защитной зоны «*zonedeprotection*» должно быть свободно для использования воздушными судами иностранных государств. «Воздушное пространство, – пишет американский юрист В. Вагнер, – представляет собой международное публичное владение. Оно должно служить всем народам, быть свободным, доступным им и должно управляться веем международным сообществом». В подтверждение подобных взглядов обычно приводится римское право, признававшее воздушное пространство «*rescommunis*», и делается вывод, что закрепление полного и исключительного суверенитета государств в воздушном пространстве над их территорией противоречит обычному праву, курсу на мирное международное сотрудничество, а также экономическим интересам мирового сообщества [7]. Однако подобные ссылки, на римское и обычное право (*CommonLaw*) неосновательны. Как справедливо отмечает польский юрист И. Березовский, «в римском праве речь шла о гражданско-правовых отношениях и о разрешении вопроса о том, могут ли воздух и другие пространства стать объектами права собственности, а теория свободы воздуха касается публично-правовых проблем и стремится разрешить вопрос о том, подлежит ли воздушное пространство какой-либо власти и какой именно» [8]. Но так как сами государства признают, что национальное воздушное пространство – это неотъемлемая часть государственной территории, то на него распространяется их полный и исключительный суверенитет. При этом не имеет значения, являются или нет государства участниками международных соглашений, в которых затрагиваются вопросы территории, поскольку и договорное, и обычное право может лишь закреплять, подтверждать, но не устанавливать полноту и исключительность прав государств на свою территорию. Эти права присущи государствам в силу факта их существования как суверенных территориальных образований.

Международное воздушное право содержит нормы, детализирующие принцип полного и исключительного суверенитета. По Чикагской конвенции государства имеют следующие права: устанавливать разрешительный порядок осуществления регулярных международных полетов; на единообразной основе ограничивать или полностью запрещать полеты воздушных судов других государств над определенными районами своей территории по соображениям военной необходимости или общественной безопасности; при исключительных обстоятельствах или в период чрезвычайного положения, или в интересах общественной безопасности немедленно вводить временные ограничения или запрещения над всей своей территорией или какой-либо ее частью; требовать от любого воздушного судна, вошедшего в одну из запретных зон, произвести посадку в возможно кратчайший срок в одном из указанных аэродромов в пределах своей территории; за исключением строго установленных случаев, когда по условиям Конвенции или специального разрешения воздушным судам разрешается пересекать территорию договаривающегося государства без посадки, требовать от воздушных судов, вошедших в воздушное пространство государств-участников Конвенции, совершать посадки в аэропортах, назначенных данными государствами, с целью

прохождения таможенного и иного досмотра; на единообразной основе применять, к воздушным судам всех договаривающихся государств национальные законы и правила, касающиеся допуска на свою территорию или выбытия из ее пределов воздушных судов, занятых в международных воздушных сообщениях, либо эксплуатации и навигации таких воздушных судов во время их пребывания в пределах территории государства-участника; требовать соблюдения правил, установленных государствами-участниками относительно въезда на свою территорию или выезда из ее пределов пассажиров, экипажей воздушных судов и грузов; производить без необоснованной задержки досмотр воздушных судов других договаривающихся государств при их прибытии или убытии и проверять удостоверения и другие документы, предусмотренные Конвенцией.

2.1.2. Предоставление права и соблюдение правил международных полетов над государственной территорией

Полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве над государственной территорией осуществляются по разрешительной системе. В отношении регулярных полетов разрешительная система предусмотрена и в ст.6 Чикагской конвенции. Однако сама Конвенция еще не является основанием для выполнения регулярных полетов. Это обычно предусматривается в соглашениях о международных воздушных сообщениях, содержащих разрешение на полеты и согласованные договорные воздушные линии. Сами же правила полетов в воздушном пространстве государства определяются в его внутреннем законодательстве. Например, согласно ст.66 ВК СССР «при международных полетах в воздушном пространстве СССР гражданских воздушных судов СССР, а также иностранных воздушных судов действуют общие положения, регулирующие полеты и эксплуатацию воздушных судов СССР, с изменениями и дополнениями, указанными в настоящей главе и в правилах полетов иностранных воздушных судов в воздушном пространстве СССР, издаваемых советскими компетентными органами и публикуемых в Сборнике аэронавигационной информации».

Исходя из принципа полного и исключительного суверенитета национальные правила полетов обязательны для всех, в том числе и иностранных воздушных судов. Согласно ст.11 Чикагской конвенции «все правила Договаривающегося государства, касающиеся допуска на его территорию или убытия с его территории воздушных судов, занятых в международной аэронавигации, либо эксплуатации и навигации таких воздушных судов во время пребывания в пределах его территории, применимы к воздушным судам всех участников Чикагской конвенции без различия национальности...». Данное правило основано на принципе полного и исключительного суверенитета государств в своем воздушном пространстве, а не на участии в каком-либо международном соглашении, в том числе Чикагской конвенции.

Национальные правила международных полетов регламентируют порядок и места пересечения государственных границ, международные воздушные трассы над государственной территорией, правила эшелонирования и пролета государственной территории, выпуска и приема воздушных судов, обеспечения международных полетов и т.д. Обязательность соблюдения правил корреспондируется правом государства «принимать меры, – как отмечено в ст.12 Чикагской конвенции, – для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов...». Ответственность за такое соблюдение несет государство регистрации воздушного

судна. Что же касается членов экипажа, то в отношении их большинство государств предусматривает различные меры наказания.

Разумеется, каждое государство правомочно создавать свои правила международных полетов в национальном воздушном пространстве. Вместе с тем в целях безопасности полетов участники Чикагской конвенции обязались «поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании Конвенции». Стандарты и рекомендации ИКАО, определяющие правила международных полетов, содержатся прежде всего в Приложении 2, а также в ряде других приложений. Так, общепринятым правилом Приложения 2 является предоставление флайт-плана (плана полета), содержащего информацию о планируемом Международном полете или его части, командиром воздушного судна пункту сбора донесений, либо другому соответствующему органу службы воздушного движения. Составляется флайт-план на специальном бланке в форме, разработанной и рекомендованной Советом ИКАО.

Экипажи воздушных судов согласно правилам международных полетов обеспечиваются необходимыми документами аэронавигационной информации. Для экипажей Аэрофлота такая информация содержится в сборниках информационных данных Службы аэронавигационной информации (САИ), сборниках иностранных изданий «Джепсен» и сообщениях об изменениях аэронавигационной обстановки (НОТАМ), публикуемых САИ.

К общепринятым правилам относятся, в частности, и правила эшелонирования, фразеологии обмена, рекомендованные в Приложении 2, и ряд других.

2.1.3. Особенности в предоставлении права нерегулярных (разовых) международных полетов

Право нерегулярных международных полетов и регулярных может быть предоставлено по международному соглашению как двустороннего, так и многостороннего характера. Примером многостороннего является Соглашение о коммерческих правах в нерегулярном воздушном сообщении в Европе, принятое западными странами в 1956 г. в Париже.

Участники Парижского соглашения предоставили друг другу право нерегулярных международных полетов без предварительного разрешения с одним условием: каждый участник имеет право отказать в таких полетах, если они ущемляют интересы национальных авиакомпаний, эксплуатирующих регулярные воздушные линии.

В основном многостороннем соглашении по воздушному праву (Чикагской конвенции) также имеются положения о нерегулярных международных полетах, вызывающие определенный интерес. Согласно ст.5 все воздушные суда государств-участников, не занятые в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право при условии соблюдения положений Конвенции осуществлять полеты на территорию государства-участника или транзитные беспосадочные полеты через его территорию и совершать остановки с некоммерческими целями без обязательного получения предварительного разрешения и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки. Если же такое судно намерено осуществлять полет над недоступными районами или районами, не имеющими надлежащих аэронавигационных средств, государство имеет право требовать от него придерживаться предписываемых маршрутов или получить специальное разрешение на такие полеты.

Закреплено ли в данной статье право «мирного пролета» подобно праву «мирного прохода» по международному морскому праву? Очевидно, нет. Право мирного

прохода морских судов, предоставленное согласно ст.14 Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г., не ограничено положениями ст.1 Конвенции, определяющими суверенитет государств на территориальном море. Этот вывод следует из положения ст.1 о том, что «суверенитет осуществляется с соблюдением постановлений настоящей статьи...» Конвенции 1958 г. и прежде всего упомянутой ст.14. Данные положения нашли отражение и в Конвенции по морскому праву 1982 г. Что же касается Чикагской конвенции, то ее ст.5 никакой аналогии со ст.14 Конвенции о территориальном море не имеет и должна толковаться ограничительно. Это объясняется тем, что ст.1 Чикагской конвенции закрепила не ограниченный другими статьями, а полный и исключительный суверенитет государств на свое воздушное пространство, что предполагает отсутствие прав на это пространство любого другого государства, включая и «право мирного полета».

Таким образом, воздушные суда государств-участников, не занятые в регулярных международных воздушных сообщениях, могут использовать право, предоставленное ст.5, только в случаях, когда соответствующее государство не установит разрешительный порядок осуществления нерегулярных полетов. Однако отсутствие разрешительного порядка встречается в государствах крайне редко.

Если разрешение на осуществление нерегулярных международных полетов не оговаривается в международных соглашениях о воздушных сообщениях, порядок его получения определяется национальным законодательством. Например, в СССР разрешение выдается Министерством гражданской авиации и оформляется в дипломатическом порядке через Министерство иностранных дел СССР. Запрос разрешения осуществляется по дипломатическим каналам в пределах определенного срока, причем в запросе должны быть изложены такие данные, как тип воздушного судна, бортовой опознавательный знак (номер воздушного судна) и т.д.

2.1.4. Правовое регулирование международных полетов за пределами государственной территории

Международные полеты за пределами государственной территории осуществляются главным образом в воздушном пространстве над открытым морем, всякая правомерная деятельность в котором базируется на одном из основных принципов международного морского права – принципе свободы открытого моря.

С первой половины 50-х гг. полеты над открытым морем становятся регулярными. Комиссия международного права ООН на двадцать второй сессии при рассмотрении вопросов кодификации международного воздушного права особо подчеркнула, что из принципа свободы открытого моря неизбежно вытекает и принцип свободы полетов над открытым морем. Это положение нашло отражение и в договорном праве. Согласно Женевской конвенции об открытом море 1958 г. в воздушном пространстве над открытым морем действует принцип «свободы полетов». Здесь ни одно государство не может устанавливать в отношении воздушного пространства свой порядок. Принцип, «свободы полетов» нашел подтверждение и в Конвенции по морскому праву 1982 г. Таким образом, принцип «свободы полетов» над открытым морем является составной частью принципа «свободы открытого моря», применительно к которому Постоянная палата международного правосудия высказала мнение: «В силу принципа свободы морей, т.е. отсутствия какого-либо территориального суверенитета над открытым морем, ни одно государство не может осуществлять там какую бы то ни было юрисдикцию над иностранными судами». Такое толкование принципа свободы открытого моря, нашедшее широкое применение в международных отношениях; неизбежно распространяется и на воздушное пространство над открытым морем. Между тем отдельные капиталистические государства нарушают принцип «свободы полетов»,

распространяя свой контроль над воздушными судами далеко за пределами территориальных вод в так называемых «зонах безопасности».

Установление указанных «зон безопасности» противоречит принципу «свободы полетов» над открытым морем, а также другим принципам и нормам, вытекающим из принципа открытого моря. Не существует также и допускающей установления таких зон обычной нормы. Она и не могла бы возникнуть, так как противоречила бы не только воздушному, но и общему международному праву. Исходя из принципа безопасности международной авиации государства по рекомендации ИКАО, придерживаются критериев по разграничению воздушного пространства на районы обслуживания международных полетов при необходимых формах контроля и обеспечения полетной информацией: контролируемое воздушное пространство, консультативное воздушное пространство, опасные зоны для полетов, зоны ограниченного режима для полетов. Но установление таких зон вовсе не означает признания каких-либо прав государств, на воздушное пространство над открытым морем. Это относится также к контролируемой воздушной и аэродромной зонам, представляющим собой выделенное воздушное пространство, которое необходимо для выполнения операций, связанных со снижением и заходом воздушных судов на посадку, а также взлетом и набором высоты. Такое пространство ограничено радиусом 50-60 миль от аэродрома. По международным стандартам ИКАО установление этих зон относится к компетенции прибрежных государств.

Принцип «свободы полетов» над открытым морем не означает отсутствие каких-либо правил осуществления полетов. Свободу здесь скорее нужно понимать как отсутствие необходимости запрашивать разрешение на такие полеты у какого-либо государства. Допуск осуществляется самим государством регистрации судна. Однако полеты подчинены определенному правовому режиму, установленному по согласованию государств в международных соглашениях, а также в национальном праве. Например, из двусторонних международных соглашений в литературе по международному праву нередко упоминается советско-американское соглашение о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним, заключенное в 1972 г. Участники соглашения обязались не допускать действий, которые могли бы создавать помехи для морских и воздушных судов этих стран в открытом море, предпринимать меры, направленные на обеспечение безопасности «полетов своих самолетов в воздушном пространстве над открытым морем». Вместе с тем, несмотря на то, что в соглашении детализируются эти обязательства, воздушные суда США и других стран НАТО продолжают создавать угрозу морской и воздушной навигации. Это выражается в преднамеренных и опасных облетах морских судов, действиях иностранных воздушных судов по сближению с ними на недопустимую дистанцию над открытым морем, что создает реальную угрозу безопасности прохода. В практике имело место объявление специальных воздушных зон в районах прохождения международных воздушных линий. Такая деятельность нарушает не только двусторонние соглашения, подобные советско-американскому, но и многосторонние, прежде всего Устав ООН, обязывающий государства воздерживаться «от угрозы силой или ее применения как против территориальной неприкосновенности или политической независимости любого государства, так и каким-либо другим образом, несовместимым с целями Объединенных Наций» (п. 4 ст.2).

Участники Чикагской конвенции согласились с тем, что «над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией». Речь идет о правилах и маневрах, определенных Советом ИКАО в Приложении 2 к Конвенции. Обязанность государств неукоснительно соблюдать правила Приложения 2 следует, конечно, рассматривать как исключение из общего

положения ст.38 Конвенции, согласно которому государства свободны в решении вопроса о принятии международных стандартов и процедур, установленных в остальных приложениях. Относительно соблюдения правил Приложения 2 между участниками Конвенции не возникает каких-либо трений, что объясняется стремлением к реализации принципа безопасности полетов. Унификация же правил о полетах и маневрах прежде всего и направлена на реализацию данного принципа. Это особенно важно в связи с интенсификацией воздушных передвижений, в том числе над открытым морем.

Сама технология полетов над открытым морем определяется также и на региональных конференциях ИКАО, созываемых для районов Карибского моря, Европы и Средиземного моря, Африки и Индийского океана, Северной Атлантики, Тихого океана, Южной Америки и Южной Атлантики.

Некоторые особенности в правовом режиме международных полетов в районе южнее 60-й параллели внес Вашингтонский договор об Антарктике 1959 г. Здесь в основном осуществляют полеты воздушные суда СССР и США. Цель полетов – исследование ледового континента и прилегающих водных районов, доставка полярников и необходимого оборудования на полярные станции.

Велико и потенциальное значение так называемого южного океана для осуществления транзитных воздушных сообщений через Антарктику, расположенных на кратчайших расстояниях между Австралией, Южной Америкой и Африкой (расстояние от Тасмании до Огненной Земли около 8500 км). В западной печати подчеркивается «геостратегическое» значение Антарктики как «перекрестка мировых морских и воздушных коммуникаций».

Одним из важнейших принципов, закрепленных Вашингтонским договором, является использование Антарктики только в мирных целях. Согласно ст.1 в этом районе запрещаются любые мероприятия военного характера.

В договоре нашел подтверждение и принцип «свободы полетов», однако военные летательные аппараты могут выполнить полеты над Антарктикой лишь для осуществления контроля за соблюдением положений договора, доставки и вывоза персонала и оснащения станций. Участники договора обязались заблаговременно информировать друг друга по всем экспедициям, направляемым в Антарктику, в том числе и о полетах воздушных судов.

Правовой режим международных полетов над открытым морем не исчерпывается правилами международных соглашений. Государства могут создавать нормы и в своем законодательстве, если они не противоречат положениям международных соглашений. Например, согласно Воздушному Кодексу Союза ССР 1983 г. командиру воздушного судна вменяется в обязанность в случае принятия сигнала бедствия от другого судна, воздушного, морского или речного или обнаружения судна, терпящего бедствие, либо находящихся в опасности людей, оказать возможную помощь и сообщить о бедствии службе руководства движением. Это положение в равной степени действует и в открытом море. В НППГА специальный раздел посвящен полетам «над полярными районами Северного и Южного полушарий». Аналогичные положения имеются в нормативных актах многих других государств.

Особый режим международных полетов установлен в воздушном пространстве над международными проливами. Согласно общепризнанному принципу международного права гражданские воздушные суда беспрепятственно, осуществляют международные полеты транзитом через воздушный коридор, расположенный над проливами, являющимися основными воздушными путями (Гибралтарский, Ла-Манш, Дуврский и др.). При этом должны соблюдаться правила, установленные Советом ИКАО и содержащиеся в Приложении 2 Чикагской конвенции. Однако правовой режим может включать также и правила прибрежных государств, такие как

определение границ воздушного коридора, высоты пролета над проливами и т.д. Пролет военных судов обычно осуществляется на разрешительной основе. Порядок осуществления полетов может быть определен и в специальных соглашениях, устанавливающих правовой режим проливов. Так, согласно ст.23 Конвенции о режиме Черноморских проливов «для обеспечения прохода гражданских воздушных судов между Средиземным морем и Черным морем турецкое правительство, будет указывать вне запретных зон проливов воздушные маршруты, предназначенные для этого прохода; гражданские воздушные суда могут использовать эти пути, делая турецкому правительству для эпизодических воздушных рейсов предупреждение за три дня, а для регулярных воздушных рейсов – общее предупреждение о датах прохода...».

2.2. Проблемы правового регулирования УВД

В обеспечении безопасности и регулярности международных полетов важное значение имеет унификация основных правил по управлению воздушным движением. В этом отношении разработка в рамках ИКАО и принятие государствами регламентов в виде стандартов, и рекомендации Приложения 11 к Чикагской конвенции («Обслуживание воздушного движения. Диспетчерское обслуживание. Обслуживание полетной информацией. Аварийное оповещение») бесспорно приносит значительные положительные результаты. Причем за последнее время в разработке международных стандартов УВД все более заметна роль СССР и других социалистических государств.

Положительное влияние оказывают и совместные мероприятия государств по обеспечению безопасности международной аэронавигации.

Наряду с бесспорным прогрессом в области сотрудничества государств в обеспечении безопасности полетов, в том числе и в отношении унификации в рамках ИКАО правил деятельности УВД, все большее значение приобретают проблемы унификации правил, определяющих ответственность за управление воздушным движением в международной аэронавигации. Эти проблемы возникли еще в 50-е гг., а с 1960 г. исследуются по общей программе работы Юридического комитета ИКАО двумя юридическими подкомитетами. На 23 сессии Ассамблеи большинство государств высказало мнение, что проблемы ответственности УВД следует сохранить в качестве основного пункта общей программы работы Юридического комитета. Но если существо данных проблем не подвергается сомнению, пути их решения могут быть различными. Некоторые эксперты ИКАО считают, что необходимо разработать международные, унифицированные правила услуг, предоставляемых органами УВД, а также ответственности УВД за нарушение данных правил и включить их в виде стандартов в приложения к Чикагской конвенции. Практически такое решение проблем довольно сложно, поскольку сам принцип отношений между органами УВД и экипажами воздушных судов различен. В СССР, как и в большинстве других социалистических стран, органы УВД в прямом смысле слова управляют воздушным движением в воздушном пространстве, находящемся под их юрисдикцией, а также в договорном порядке между соответствующими прибрежными государствами над открытым морем. В западных и многих развивающихся странах как трассовые центры АСС (Aria Control Center), так и аэродромные диспетчерские пункты подхода APP, а также аэродромного движения TWR, не осуществляют в нашем понимании управления движением. Соблюдение правил полетов по воздушной трассе и в районе аэродрома, выполнение процедур полета возлагается на командира воздушного судна. Необходимо иметь в виду и экономические факторы. Многие особенно развивающиеся государства из-за значительных затрат на УВД предоставляют обслуживание пребывающих и отбывающих воздушных судов лишь в районах

аэропортов, и наоборот, в некоторых регионах земного шара действуют мощные международные системы обслуживания воздушного движения, например, межправительственная организация Евроконтроль (Бельгия, Великобритания, Люксембург, Нидерланды, Франция, Исландия, ФРГ), обладающие дорогостоящими совершенными средствами наземного обеспечения безопасности аэронавигации над территорией государств-участников.

Все сказанное свидетельствует о невозможности, по крайней мере, в обозримом будущем выработать единые правила подхода к обслуживанию и ответственности за их нарушение при управлении воздушным движением на международных авиалиниях.

Проблему унификации правил ответственности УВД предлагается также решить путем сведения воедино Римской конвенции 1952 г. о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, проекта конвенции о столкновениях в воздухе и положений об ответственности органов УВД. Такое предложение, в частности, высказывали США в рамках ИКАО. США рекомендовали Юридическому комитету этой организации изучить возможность создания такого юридического кодекса по вопросам внедоговорной ответственности. Но в данном случае речь идет о рассмотрении вопроса консолидации не связанных между собой проблем – ответственности за вред, причиненный третьим лицам на земле, при столкновении и ответственности органов УВД. Принятие Конвенции о столкновении в воздухе решает проблему об ответственности эксплуатанта одного воздушного судна перед эксплуатантом другого, его пассажирами и грузовладельцами. Ответственность же государственных органов УВД не отделима от ответственности самих государств по международному праву. Именно поэтому большинство государств выступают против американского проекта унификации, не имеющей практического выхода. В рамках ИКАО было выдвинуто предложение об изучении возможности разработки отдельной конвенции по ответственности органов УВД. Действительно, разработка и принятие конвенции об ответственности органов УВД весьма актуальны для нашей страны, поскольку воздушные суда Аэрофлота осуществляют полеты почти в 100 государствах мира, причем особенно интенсивное воздушное движение проходит именно над более развитыми капиталистическими государствами, где применение национального законодательства в случае ответственности органов УВД весьма разнообразно, и в большинстве случаев пределы ответственности органов УВД очень высоки.

Что касается субъектов ответственности, то таковыми должны быть государства и международные межправительственные организации, осуществляющие, концентрированные усилия государств-участников по обеспечению безопасности в международной аэронавигации (Евроконтроль, АСЕКНА, КОСЕСНА и т.д.). В редких случаях управление находится в ведении частных организаций или отдельного лица. Обычно оно осуществляется органом государства и реже – международной межправительственной организацией, что и предопределяет вопрос о субъекте ответственности.

Основой для разработки такого соглашения должны служить межправительственные соглашения в области международной аэронавигации, а также международные соглашения в других областях межгосударственных отношений по проблемам ответственности, например, Конвенция от 29 ноября 1971 г. о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами. Кроме того, следует использовать и принципы национального права.

В соглашении об ответственности необходимо решить следующие проблемы:

различные системы УВД;

предоставляемое обслуживание (обязательное, консультационное);

учитываемая разница между применяющимися правилами ответственности, если воздушное судно находится в национальном воздушном пространстве; в РПИ над открытым морем или над территорией, суверенитет над которой не установлен; в делегированном воздушном пространстве;

- определение воздушных судов, по отношению к которым следует применять систему ответственности (гражданских, военных и т. д.);
- использование материалов расследования авиационных происшествий;
- система ответственности (виновная, объективная);
- основания освобождения от ответственности (например, следует ли в качестве такового рассматривать выход из строя оборудования - ЭВМ и т. д.);
- пределы ответственности;
- сроки исковой давности;
- урегулирование расхождений в подходах государств к толкованию соглашения.

Возможно и решение других вопросов, связанных с ответственностью за управление воздушным движением, например, ответственность в случае незаконного использования воздушного судна.

2.3. Правовые аспекты борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации

В советской и зарубежной литературе названным проблемам уделяется большое внимание, так как незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации наносит существенный вред интересам не только непосредственно авиакомпаний и лиц, пользующихся их услугами, но и государств. Поэтому государства стремятся объединить усилия по борьбе с актами незаконного вмешательства, результатом чего явилось в первую очередь принятие хорошо известных специальных многосторонних конвенций (Токийской 1963 г., Гаагской 1970 г., Монреальской 1971 г.), основное назначение которых состоит в том, что они обеспечивают эффективную совместную борьбу государств мира со всеми преступными действиями, нарушающими регулярную и безопасную эксплуатацию воздушного транспорта, и являются надежным международно-правовым средством неотвратимости наказания лиц – совершающих акты противоправного вмешательства в нормальное функционирование гражданской авиации [2]. Совместные действия государства предпринимают и на основе принятых документов международных организаций, в первую очередь – Организации Объединенных Наций и Международной организации гражданской авиации. В частности, в известных резолюциях Генеральной Ассамблеи ООН 2251 (XXIV) от 12 декабря 1969 г., 2645 (XXV) от 25 ноября 1970 г., резолюциях 262 1969 г., 286 1970 г., 337 1973 г. и решениях от 30 мая 1973 г., от 20 июня 1973 г. Совета Безопасности ООН государства призываются обеспечить все необходимые меры к недопущению любых актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации; а также к наказанию преступников. Особенно действенными явились мероприятия ИКАО по разработке стандартов и рекомендаций, относящихся к защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, объединенных как в специальном Приложении 17 (Безопасность), так и в других документах этой организации (приложениях 2, 6, 9, 10, 11, 13, 14, PANS- RAC и т.д.). Причем стандарты и рекомендации постоянно обновляются на основе принимаемых резолюций Ассамблеи ИКАО (в частности, резолюций А17-10 от 22 марта 1974 г., А22-17 от 15 декабря 1977 г.), решений Совета ИКАО (например, от 13 декабря 1978 г.), предложений государств и международных организаций (например, от 5 июня 1981 г.).

В приложении 17 к Чикагской конвенции внесены поправки относительно пересмотра государствами степени угрозы, разработки программ обучения,

изоляции пассажиров, прошедших контроль, безопасности при воздушной перевозке, проверки на воздушных судах спрятанного оружия, принятия мер по безопасности пассажиров и экипажей воздушных судов и пр. (поправки вступили в силу 29 ноября 1979 г.).

Кроме того внесены требования в отношении перевозки лиц, находящихся под стражей. Два требования пересмотрены с целью охвата арендованных, чартерных или взаимобменных воздушных судов. Внесены и другие изменения (вступили в силу 26 ноября 1981 г.).

Все отмеченные проблемы получили достаточное освещение в юридической литературе. Следует подчеркнуть, что авторы в своих исследованиях акцентируют внимание главным образом на квалификации характера преступления, решении вопросов неотвратимости наказания преступления, пресечения и в конечном итоге ликвидации этих преступлений из жизни общества. Это, действительно, важнейшие проблемы борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Однако если на первом этапе борьбы с подобными преступлениями, т. е. до вступления в силу международных многосторонних соглашений (Токийской, Гаагской и Монреальской конвенций) необходимо было акцентировать внимание на решении вышеупомянутых задач, теперь важнейшей проблемой является безопасность лиц, находящихся на воздушном судне, в случаях незаконного вмешательства.

Благодаря усилиям Советского Союза и других социалистических стран предприняты все возможные меры по разрешению проблемы безопасности пассажиров и экипажей. Действительно, решение проблемы безопасности связано с принятием указанных многосторонних соглашений и технических правил, содержащихся в документах ИКАО. Вместе с тем эта проблема должна разрешаться и национальными средствами, важнейшим из которых является сформированный правовой режим государства по борьбе с актами незаконного вмешательства. В СССР, как и в других государствах, предпринимаются важные шаги. В 1973 г. принят Указ Президиума Верховного Совета СССР «Об уголовной ответственности за угон воздушного судна», квалифицирующий угон как тяжкое уголовное преступление, подлежащее суровому наказанию. Согласно ст.91 Воздушного кодекса СССР 1983 г. досмотр пассажиров, ручной клади и багажа на линиях, в том числе и международных, производится в обязательном порядке.

Новым правилом в Кодексе является предусмотренное в ст.91 право перевозчика расторгнуть договор воздушной перевозки при отказе пассажира от досмотра.

На борту воздушного судна командир согласно ст.25 Воздушного кодекса имеет право применять «все необходимые меры вплоть до применения оружия к лицам, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета и не подчиняются его распоряжениям...». Это правило, разумеется, относится и к ситуации, возникающей при, незаконном вмешательстве в деятельность гражданской авиации. Важно подчеркнуть, что предпринимая против преступников, меры пресечения, командир воздушного судна обязан прежде всего исходить из безопасности пассажиров. Согласно ст.26 ВК СССР в случае, когда воздушному судну, находящемуся в полете, грозит опасность или если судно терпит или потерпело бедствие, «командир судна обязан принять все меры к сохранению жизни и здоровья людей, а также судна и находящегося на нем имущества», т. е. Кодекс ориентирует командира прежде всего на решение задачи сохранения жизни и здоровья людей, что на борту воздушного судна зависит прежде всего от командира и всего экипажа.

Глава 3. КОММЕРЧЕСКИЕ ПРАВА В МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЯХ

3.1. Коммерческая деятельность

В международном воздушном праве проблемам регулирования коммерческой деятельности авиапредприятий уделяется много внимания. Международные полеты, очевидно, не имели бы такого значения, которое им придается, если бы они не выполнялись с коммерческими целями (перевозка пассажиров, багажа, грузов и почты). Именно эти цели лежали в основе зарождения национальных авиапредприятий в начале 20-х гг. и использования воздушных судов в международных сообщениях.

Еще в соглашении между Швецией, Норвегией и Данией, заключенном в апреле 1918 г. в Стокгольме, правовым вопросам коммерческой деятельности отводилось значительное место. Определялись правила перевозок, таможенного досмотра, ответственности перевозчика и т.д. Коммерческие проблемы разрешались и в последующих соглашениях, в том числе многосторонних (Парижской, Иберо-Американской, Пан-Американской, Чикагской, Варшавской, Гвадалахарской и других). В одних коммерческая деятельность лишь частично была объектом нормативного применения. В других, в частности, Варшавской конвенции и ее дополнениях основное содержание определялось гражданско-правовыми правоотношениями в международных воздушных сообщениях.

В начале 20-х гг. в первых двусторонних соглашениях о воздушных сообщениях коммерческие проблемы авиапредприятий разрешались уже более детально. Заключая соглашения, большинство государств представляло право коммерческой деятельности иностранным авиапредприятиям – прежде всего право международных перевозок. Однако коммерческая деятельность только перевозками не ограничивается. Коммерческие отношения возникают и в сфере хозяйственного применения гражданской авиации – обработки сельскохозяйственных угодий, выявления рыболовных зон и т.д. Организационно-коммерческие связи авиапредприятий распространяются на авиапромышленные фирмы.

Существенную роль в коммерческой деятельности некоторых капиталистических авиакомпаний играют предприятия, не связанные с авиацией, например, судоходные. Наконец, неотъемлемой частью коммерческих предприятий является их участие в смежных отраслях, в частности, эксплуатации гостиниц и туристических фирм.

Например, одно из крупнейших объединений отелей США «Интеркон-тинентал Хотел Корпорэйшн», имеющее отели в Женеве, Банкоке, Монтевидео, Рио-де-Жанейро и многих других столицах государств – дочернее предприятие авиакомпании Пан-Америкэн. Аналогичные предприятия принадлежат шведско-датскоо-норвежской САС, британской Бритиш Эйруэйз и ряду других авиакомпаний.

В международных воздушных сообщениях коммерческие отношения поддерживаются авиапредприятиями и с заинтересованными организациями. Так, авиапредприятия, как правило, заключают коммерческие соглашения с туристическими фирмами, в частности, между Аэрофлотом и Главным управлением по иностранному туризму при Совете Министров СССР (Интуристом) действует Генеральный договор, основным назначением которого является регламентация совместного обслуживания иностранных туристов. Однако основным видом коммерческой деятельности авиапредприятий в международных воздушных сообщениях являются международные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты.

3.2. Правовые аспекты национальности авиаперевозчика

В связи с осуществлением коммерческой деятельности в международных воздушных сообщениях одной из основных является проблема контроля государством, допускающим авиакомпанию, ее деятельности, поскольку коммерческая деятельность в международных воздушных сообщениях непосредственно выражает интересы государства, которому реально принадлежит авиакомпания, и затрагивает интересы государства, где такая деятельность осуществляется. Таким образом, государству, прежде чем давать санкцию на осуществление перевозок в свои пункты, необходимо решить вопрос о национальности назначенной государством-партнером по соглашению авиакомпании, т. е. об эффективности контроля авиакомпании со стороны ее государства.

подавляющее большинство авиакомпаний имеет национальность одного государства и в силу этого связано определенными правами и обязанностями именно с этим государством. Однако международное право не запрещает эксплуатацию международных воздушных сообщений авиакомпаниями-многонациональными (ст.77 Чикагской конвенции). Более того Международная организация гражданской авиации предпринимает, попытки содействия совместным усилиям государств в создании многонациональных авиапредприятий типа САС и Эйр Африк.

Государства еще в период зарождения воздушного транспорта связывали национальность авиакомпаний с коммерческой деятельностью. Причем основной, принцип международного воздушного права – принцип полного и исключительного суверенитета в воздушном пространстве, закрепленный практически всеми государствами в своём, законодательстве, имея немаловажное политическое значение, защищает и экономические интересы государств в международных воздушных сообщениях. Основываясь на этом принципе, государства в состоянии реально осуществлять контроль в пределах своей территории за коммерческой деятельностью иностранных авиакомпаний, а за пределами – за деятельностью своих национальных авиакомпаний, акции которых принадлежат физическим или юридическим лицам государства национальности этой компании. Так, в США крупнейшие авиакомпании, например, Пан-Америкэн, ТВА, Америкэн Эйрлайнз, являются частными, большинство из крупнейших авиакомпаний европейских – государственные (за исключением швейцарской Свис-Эйр). Имеются также авиакомпании, акционерный капитал которых в той или иной степени принадлежит иностранным физическим и (или) юридическим лицам. Соответственно коммерческие интересы, кроме государства национальности этих авиакомпаний, имеют иностранные субъекты. Причем в данном случае речь идет не только, о коммерческих интересах. Бывший президент ИКАО Уорнер справедливо отметил: «мы ошибаемся, если думаем об истории, воздушного транспорта, как о чисто коммерческом предприятии. Нельзя забывать, что развитие транспорта в значительной степени определяется и политическими обстоятельствами» [10].

Естественно, что решение вопроса о том, какую долю участия принимает, например, авиакомпания БЕА (Великобритания) в акционерном капитале 34 зарубежных авиакомпаний – есть решение вопроса о том, чьи интересы выражает назначаемая авиакомпания – государства национальной принадлежности авиакомпании или Великобритании.

Для Советского Союза вопрос о контроле авиакомпаний имеет важное значение, поскольку в нашем воздушном пространстве осуществляют международные перевозки несколько десятков иностранных авиакомпаний и сотрудничество с другими государствами в области международных воздушных сообщений с каждым годом становится все более тесным.

Еще в Парижской конвенции 1919 г. придавалось существенное значение контролю деятельности авиакомпаний со стороны государств их национальности. Однако в Конвенции требования к национальности авиакомпании были объединены с требованиями к национальности воздушного судна. По правилам Конвенции воздушное судно должно было иметь национальность государства регистрации, причем оно могло быть зарегистрировано в государстве, если полностью принадлежало «подданным этого государства». Авиакомпания может быть зарегистрирована в качестве собственника воздушного судна лишь в том случае, «если она обладает национальностью государства, в котором воздушное судно зарегистрировано, если председатель общества и, по крайней мере, две трети управляющих принадлежат к подданству того же государства и если общество удовлетворяет всем другим условиям, которые могут быть предписаны законами этого государства», т. е. как воздушное судно, так и авиакомпания, его эксплуатирующая, должны иметь одну национальность.

Впоследствии правила регистрации авиакомпаний, содержащиеся в Парижской конвенции, стали восприниматься как устаревшие. Заменявшая Парижскую Чикагская конвенция содержит лишь требования к регистрации и национальности воздушных судов и не требует идентичности в национальности авиакомпаний и эксплуатируемых ими в международных воздушных сообщениях воздушных судов. Согласно ст.20, «каждое воздушное судно, занятое в международной авионавигации, имеет соответствующие национальные и регистрационные знаки». Основания для контроля национальной принадлежности воздушных судов и авиакомпаний, кроме ст.6, содержатся и в ст.5 Чикагской конвенции, касающейся нерегулярных полетов.

Любое государство-участник, где производится «выгрузка или погрузка, имеет право устанавливать такие правила, условия или ограничения, какие оно может считать желательными», т.е. правила контроля национальной принадлежности.

Совместный проект Конвенции, представленный на Чикагской конференции Великобританией, Канадой и США, содержал специальное положение, касающееся национальности авиакомпаний, согласно которому предоставление права полетов авиакомпании может иметь место, если основное владение и контроль деятельности авиакомпании находятся в ведении субъектов государства-участника соглашения. Что же касается самих положений о контроле национальной принадлежности авиакомпаний, участники Чикагской конференции постановили включить их не в Конвенцию, а в многосторонние соглашения о двух и пяти свободах воздуха.

Как в соглашении о транзите (о двух свободах воздуха), так и в соглашении о международном воздушном транспорте (о пяти свободах воздуха) содержится положение, согласно которому «каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой, право отказать в выдаче или взять назад, удостоверение или разрешение, выданное авиатранспортному предприятию другого Государства, в любом случае, когда оно не убеждено, что основное владение и действительный контроль принадлежат государствам Договаривающегося государства...». Форма стандартного двустороннего соглашения, принятая в 1944 г. в Чикаго, имеет аналогичное положение в ст.7 с одной важной модификацией. Преимущественное владение и действительный контроль должны принадлежать «субъекту государства, участвующего в Соглашении» [7].

По соглашению Страсбургского типа преимущественное владение и действительный контроль, а также меры, которые государство сочтет возможными, должны осуществляться на согласованных маршрутах. По мнению американского юриста Бина Ченга, эта детализация вполне оправдана, так как именно на согласованных маршрутах государства должны иметь право приостанавливать или

лишать возможности деятельности назначенных авиакомпаний либо предпринимать другие меры, которые необходимы.

Другим существенным дополнением относительно преимущественного владения и действительного контроля в соглашении Страсбургского типа является предоставление права определять действительность преимущественного владения и контроля государству-партнеру по соглашению о воздушных сообщениях. При этом анализ двусторонних соглашений, проведенный ИКАО, показывает, что государства в большинстве случаев закрепляют в соглашениях права каждого участника предпринимать определенные меры, если последний находит, что преимущественное владение и действительный контроль назначенной партнером по соглашению авиакомпании в действительности не принадлежат ему. Критерии, которыми пользуются государства определены в национальном законодательстве. Так, по законодательству США авиакомпания может быть национальным перевозчиком, если она обладает национальностью США и берет на себя обязательства прямо или косвенно либо посредством аренды или другим способом осуществлять воздушную перевозку. Национальностью же США имеют следующие субъекты:

- лица, являющиеся гражданами США или одного из его владений;
- товарищества, в которых каждый член является таким лицом;
- корпорация или организация, образованная или созданная согласно праву США или любого штата, территории или владения США, в которой президент и две трети или более членов директорского совета и других руководящих сотрудников являются такими личностями и в которой, по крайней мере, 75% голосов принадлежат или контролируются гражданами США или их владений.

В Канаде, как и в США, нет специального нормативного документа о возможности и долевом участии иностранных физических и юридических лиц в деятельности канадских авиакомпаний. Однако согласно канадским правилам, ни одно лицо не может осуществлять авиационную коммерческую деятельность на территории Канады без специального разрешения Транспортной комиссии (Министерства) Канады. При определении авиакомпании в качестве канадской во внимание принимается прежде всего критерий преимущественного владения и эффективного контроля, аналогичный американскому.

В Великобритании термин «британская авиакомпания» определен в Акте гражданской авиации 1971 г. как предприятие, осуществляющее воздушные перевозки и доказавшее гражданским авиационным властям, что оно имеет свое принципиальное место в бизнесе Великобритании или британских владений, и контролируемое лицами, являющимися подданными Великобритании или назначенными для данных целей Государственным Секретарем.

Согласно праву Франции критерием для определения национальности авиакомпаний являются следующие факторы:

- руководство авиакомпании должно находиться под контролем граждан Франции;
- размещаться на французской территории;
- большинство членов руководящего состава должны иметь французское гражданство.

Аэронавтический акт ФРГ связывает национальность ФРГ авиакомпании с национальностью ФРГ воздушного судна. В коммерческой лицензии может быть отказано, если воздушное судно зарегистрировано за пределами ФРГ. Для того, чтобы быть зарегистрированным в ФРГ, воздушное судно должно иметь владельцами граждан ФРГ. Большинство акционеров или членов руководящего совета также должны иметь национальность ФРГ.

Согласно Авиационному Акту и Королевскому декрету Голландии от 29 января 1970 г. лицензии на право считаться голландской авиакомпанией выдаются при условии, если основное владение и действительный контроль находятся у голландских подданных. Аналогичные положения содержатся в законодательных актах многих других государств. Эти примеры показывают, насколько значителен интерес государств к определению критериев национальности авиакомпаний. Однако следует отметить, что проблема национальности авиакомпании заключается не только в установлении заинтересованных субъектов в их деятельности на воздушных линиях.

В международных воздушных сообщениях государства прежде всего исходят из интересов своих национальных авиакомпаний в ряде случаев в ущерб авиакомпаниям других государств. Предпринимаемые меры помогают, авиакомпаниям в сложной конкурентной борьбе на рынках международных воздушных перевозок [12]. Несмотря на то, что в соглашениях о международных воздушных сообщениях закреплён принцип равенства возможностей, в действительности же авиакомпания государства, где производятся операции по международным перевозкам, как правило, имеет больше преимуществ, так как в международных отношениях за деятельность своих авиакомпаний ответственность несут государства их национальности и через коммерческую деятельность авиакомпании вносят определённый, с годами все более весомый вклад в национальную экономику своей страны. На выгоды от коммерческой деятельности авиакомпаний оказывает влияние не только режим предоставленных компании «свобод воздуха» на международных линиях, но и такие факторы, как доступ к рынкам международных воздушных перевозок, конкурентоспособность, уровень тарифов, политика в области аэропортовых и навигационных сборов, доступ к аэронавигационному оборудованию, наличие и стоимость авиационного топлива, налоговая политика и другие основные коммерческие параметры. Так, в обзоре имеющейся практики государств дискриминационных мер в отношении иностранных авиакомпаний, сделанном в 1980 г. сотрудниками Макгильского центра по изучению воздушного и космического права (Канада), отмечались такие меры, как установление различного уровня аэропортовых и аэронавигационных сборов, предпочтительное таможенное и иммиграционное, наземное обслуживание, скидки или специальные билеты у национальных перевозчиков в ущерб иностранным, разграничение возможностей в осуществлении рекламы международных авиаперевозок, монополии национальных перевозчиков при обслуживании на регистрации, бронировании, продаже билетов и борту [13]. Все это создает определённые проблемы в отношениях между государствами-участниками соглашений о международных воздушных сообщениях, а в ряде случаев и конфликты.

Подобные конфронтации, разумеется, нежелательное явление в международных отношениях. Причины же, их вызывающие, противоречат принципам международного права и в первую очередь – принципу запрещения, дискриминации в отношении иностранных авиакомпаний, закреплённому в 7, 15, 44 и ряде других статей Чикагской конвенции. Важно в связи с этим подчеркнуть, что одна из целей ИКАО – избегать дискриминации в отношении Договаривающихся государств.

3.3. Нормативное закрепление коммерческих прав в соглашениях между государствами. Особенности соглашения Бермудского типа

Как отмечалось, основным видом коммерческой деятельности в международных воздушных сообщениях являются международные перевозки. На Чикагской конференции 1944 г. коммерческие права на осуществление международных авиаперевозок были разбиты на пять основных свобод воздуха:

1) право осуществлять транзитный полет без посадки на территории государства, предоставившего такое право;

2) это же право, но уже с посадкой в некоммерческих целях (например, для заправки топливом);

3) право высаживать на иностранной территории пассажиров, выгружать грузы или почту, взятые на борт воздушного судна на территории государства регистрации;

4) право принимать на иностранной территории пассажиров, направляющихся на территорию государства, чью национальность имеет воздушное судно (регистрации), а также адресуемые туда же грузы и почту;

5) право принимать на иностранной территории пассажиров, направляющихся на территорию любого третьего государства, а также адресуемые туда же грузы и почту, и право высаживать пассажиров и выгружать грузы и почту, следующие с любой такой территории, в стране-партнере по соглашению.

К началу 60-х гг., когда рынок международных авиаперевозок был в основном распределен между авиакомпаниями мира, во многих двусторонних соглашениях появились дополнительные коммерческие права, так называемые шестая и седьмая свободы воздуха (вместе или же одна шестая, или одна седьмая):

6) право осуществлять перевозки между третьими странами через воздушное пространство своей территории;

7) право на перевозку между третьими странами, минуя свою территорию.

В самостоятельную восьмую свободу воздуха принято выделять и каботаж-право осуществлять перевозки между пунктами, расположенными на территории одного и того же государства. Чикагская конвенция, однако, существенно ограничила возможность предоставления такого права. Согласно положениям ст.7 любое государство-участник Конвенции имеет право отказывать воздушным судам других государств-участников в разрешении принимать на борт на своей территории пассажиров, почту и грузы, перевозимые за вознаграждение или по найму и предназначенные для доставки в другой пункт в пределах своей территории. На основании ч.2 ст.7 участники Конвенции обязались не вступать в какие-либо соглашения, которые специально предоставляют любую привилегию такого рода на исключительной основе любому другому государству или авиакомпании, и не получать любой из этих привилегий на исключительной основе от какого-либо государства. Однако бывают случаи, когда государства пытаются заключить соглашения, противоречащие ст.7 Чикагской конвенции.

Например, вскоре после Чикагской конференции 1944 г, Швеция заключила соглашение с Эфиопией, по которому шведскому авиапредприятию предоставлялись не только пять свобод воздуха, но и право на каботажные перевозки пассажиров, багажа и грузов между отдельными пунктами Эфиопии. Это соглашение едва ли могло отвечать принципам Чикагской конвенции, будучи явно дискриминационным актом «в отношении других государств» [7], в том числе и США, авиапредприятиям которых в силу монопольных прав Швеции нельзя было бы эксплуатировать внутренний транспортный рынок Эфиопии. Соглашение не вошло в силу, так как в ходе конкурентной борьбы внутренний каботаж в Эфиопии был доверен американской авиакомпании Транс Уорлд Эйруэйз.

Являясь участником Чикагской конвенции, Эфиопия в данном случае нарушила обязательство, принятое государствами-участниками в п.2 ст.7. Но на основании ст.7 государства обязались не только не предоставлять, но и не получать от какого-либо другого государства привилегии, указанные в статье, на исключительной основе. Следовательно, противоправно вели себя и государства, чьи усилия были направлены на получение привилегий.

Некоторые западные государства пытаются найти различные пути обхода ст.7. Так, представитель Швеции в Юридическом комитете ИКАО предложил вообще исключить ч.2 этой статьи, потому что якобы возникают трудности при интерпретации и применении, а также потому, что она является «неудовлетворительной с позиции. Скандинавских стран». Другими словами, предлагалось легализовать попытки получения права на каботаж на исключительной основе. Это предложение дважды обсуждалось в рамках ИКАО, но оба раза было отклонено подавляющим большинством государств-членов этой организации.

Основываясь на принципе полного и исключительного суверенитета, коммерческие права в международных воздушных сообщениях приобретаются на разрешительной основе – при регулярных перевозках, как правило, на основе, заключения соглашения о международных воздушных сообщениях, а нерегулярных (разовых, эпизодических) - специальных разрешений, выдаваемых государствами, либо соглашений, крупнейшим из которых является Парижское соглашение 1956 г. о коммерческих правах в нерегулярном воздушном сообщении в Европе. Участники Парижского соглашения, предоставили своим авиакомпаниям право осуществления посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки багажа, груза и почты, т. е. пятую свободу воздуха для нерегулярных полетов. Следует отметить, что Парижское соглашение не распространяет пятую свободу воздуха на любые нерегулярные полеты, уточняя, какие именно полёты могут осуществляться по этой свободе: в гуманитарных целях; воздушных такси и других, закрепленных в Соглашении.

Аналогичное соглашение было заключено в 1971 г. между участниками Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), в которую вошли Индонезия, Малайзия, Сингапур, Таиланд и Филиппины.

Как уже упоминалось, ст.5 Чикагской конвенции, хотя и предоставила права первых двух свобод без предварительного разрешения, а также других свобод с существенными оговорками в отношении нерегулярных полетов, однако практика государств в большинстве своем пошла я здесь по пути предварительного разрешения.

В отношении регулярных воздушных сообщений, кроме соглашений о двух и пяти свободах воздуха, а также некоторых региональных соглашений коммерческие права определяются на двусторонней основе межправительственных соглашениях, в первую очередь Чикагского, Страсбургского и Бермудского типов.

Бермудское соглашение о международных воздушных сообщениях, содержащее пять свобод воздуха, было заключено между США и Великобританией в 1946 г. и являлось примером несправедливого распределения коммерческих выгод в пользу авиакомпаний США. Американские авиакомпании получили возможности эксплуатировать международные авиалинии на весьма выгодных условиях. В частности, США приобрели право для своих авиакомпаний использовать в качестве принципа и для проведения коммерческих операций территорию Великобритании и всех ее колониальных владений, а также право полета через британские территории на всех направлениях, ведущих к странам восточного полушария. Такая ситуация вызвала критику и в Британской палате лордов во время дебатов по Бермудскому соглашению в декабре 1946 г. Хотя Британский парламент ратифицировал соглашение, оно явно не устраивало в полной мере английские авиакомпании [7], как, впрочем, и авиакомпании других государств, заключивших соглашение с США на бермудских принципах.

Основные споры развернулись вокруг пятой свободы воздуха. США выступали сторонниками этого вида коммерческой деятельности по отношению к другим странам только тогда, когда им нужно было получить свободу действий для своих

авиакомпаний. Одновременно США проводили протекционистскую политику недопущения полетов иностранных авиакомпаний через свою территорию в третьи страны и ограничивали им пятую свободу [14].

В конце 40-х годов не существовало крупных иностранных авиакомпаний, чьи воздушные суда совершали бы полеты через владения США [15].

Однако не только пятая свобода послужила объектом критики. Преимущества американских авиакомпаний закреплялись и в отношении частоты движения воздушных судов, в объеме перевозок и других важных областях. Бермудским соглашением определено тринадцать международных авиалиний для эксплуатации американскими авиакомпаниями и лишь семь - британскими.

Аналогичная ситуация сложилась с другими государствами, в том числе с европейскими партнерами США. Комитет по воздушному транспорту США внимательно следил за соблюдением приоритета американских авиакомпаний в отношениях с авиакомпаниями других стран.

Например, как только Пан-Америкэн обвинила голландскую авиакомпанию КЛМ «в чрезмерном» использовании пятой свободы воздуха при осуществлении перевозок между европейскими пунктами и пунктами США, Комитет по воздушному транспорту (САВ) потребовал от голландской авиакомпании предоставления для утверждения расписания рейсов и коммерческой загрузки, что не предусмотрено соглашением бермудского типа. По сути дела это был шаг *ex post facto* ограничения коммерческой деятельности авиакомпании другой стороны. Так на деле реализовывался «принцип справедливых и равных возможностей».

К 70-м гг. британские авиакомпании были уже далеко не так слабы, как в 40-х. По общему объёму перевозок на международных авиалиниях британские перевозчики вышли на второе место в мире, пропустив вперед лишь перевозчиков США. В этих условиях в Великобритании все настойчивее стали раздаваться требования о пересмотре Бермудского соглашения. Как подчеркивал государственный секретарь по торговле Великобритании Э. Дэлл, Бермудское соглашение «давно устарело и, по мнению Правительства Ее Величества, более не является приемлемым для Великобритании» [16].

Отмеченные обстоятельства и привели к денонсации 22 июня 1976 г. Великобританией Бермудского соглашения, действие которого согласно ст.13 прекращалось «через двенадцать календарных месяцев со дня получения предупреждения другой договаривающейся стороны».

Переговоры о заключении нового соглашения, проходившие также на Бермудских островах, были весьма трудными для Соединенных Штатов и Великобритании. Достаточно сказать, что новое Бермудское соглашение, или как его называют Бермуды-2, было подписано лишь через указанный в ст.13 Бермуд-1 срок в 12 месяцев – 22 июня 1977 г.

Бермуды-2 в западной юридической литературе рассматриваются в качестве крупной победы Великобритании в Двустороннем регулировании международных воздушных сообщений. Оценивая в целом Бермудское соглашение 1977 г., можно сделать вывод, что его положения больше отвечают, принципам справедливых и равных, возможностей, чем положения Бермудского соглашения 1946 г. США остались далеко не удовлетворенными, потеряв ряд преимуществ для своих авиакомпаний, в частности, относительно пятой свободы воздуха, свободы конкуренции и т. д. Заключая соглашение о международных воздушных сообщениях на базе старых бермудских принципов, США привыкли к тому, что они должны получать для своих авиакомпаний за участие в подобных соглашениях различного рода коммерческие привилегии. Государства, участвующие в соглашениях с США, шли на такие уступки главным образом из-за слабого развития национального

авиатранспорта, которому трудно было конкурировать с американскими авиакомпаниями. Однако в 60-х и особенно 70-х гг. авиакомпании ряда государств-партнеров США по соглашениям международных воздушных сообщениях вполне окрепли для борьбы за рынки международных авиаперевозок. Из капиталистических государств, кроме США и Великобритании, к ведущим в области международных авиаперевозок относятся Франция, Япония, ФРГ и Голландия, которые к 80-м годам вышли соответственно на 3, 4, 5, 6-е места. Значительный прогресс в осуществлении международных авиаперевозок наблюдается также в Канаде, Италии, Швейцарии и некоторых других государствах капиталистического мира.

Естественно, что эти государства все настойчивее требуют пересмотра старых бермудских принципов. Однако США всячески пытаются этого не допустить, представляя Бермуды-2 в качестве исключения, а не возможного прецедента для новых соглашений. Иногда им это удается. Правда, в большинстве случаев такая политика удается в отношении государств, не относящихся к числу ведущих по объему международных воздушных перевозок или находящихся в экономической зависимости от США, на которых легче оказывать политическое и экономическое давление. Вместе с тем, поскольку бермудские принципы принято считать в качестве первоосновы соглашений, их пересмотр в 1977 г. значительно повлиял на содержание подобных соглашений. И, действительно, вслед за Великобританией и другие, в первую очередь, ведущие по международным воздушным перевозкам государства стали требовать пересмотра заключенных с США соглашений на новых бермудских принципах. Например, вскоре после вступления в силу Бермуд-2 начались переговоры о пересмотре соглашения о международных воздушных сообщениях между Японией и США. В таких случаях особенно с сильными партнерами Соединенным Штатам весьма сложно аргументировать отказ рассматривать Бермуды-2 в качестве прецедента.

Многие американские авиакомпании считают, что компромисс США с Великобританией 1977 г. наглядно показал, что «в отношении США можно заниматься шантажом» путем угрозы денонсации действующих соглашений, как это сделала Великобритания. Но не только будущее подобных отношений тревожит американские авиакомпании. Лишь только Бермуды-2 вступили в силу, в февралемарте 1978 г. английские власти согласно с предоставленной по новому Соглашению возможностью отказали в разрешении американской авиакомпании Бранниф (в настоящее время прекратившей существование) установить уровень тарифа на перевозки ниже действующего на маршруте Даллас (Форт-Уорт) – Лондон (Хитроу). Кроме того, Браннифу было отказано в осуществлении посадок в Хитроу. Из-за возникшего разногласия полеты на этом маршруте были временно прекращены.

3.4. Особенности двустороннего регулирования коммерческой деятельности Аэрофлота

В первые годы послевоенного десятилетия воздушные суда советского авиапредприятия Аэрофлот выполняли международные перевозки пассажиров, багажа и грузов в одностороннем порядке – из СССР и в СССР. Международные перевозки в нашу страну на судах иностранных авиакомпаний осуществлялись эпизодически и были крайне редки. Обычно коммерческие права Аэрофлоту предоставлялись компетентными властями заинтересованного государства и лишь в отдельных случаях – на основе заключения двусторонних межправительственных соглашений, например, советско-польского от 20 марта 1946 г. об организации регулярных воздушных сообщений между этими странами. Основным содержанием соглашений СССР с другими странами, если таковые заключались, являлась

регламентация мероприятий по обслуживанию воздушных судов Аэрофлота на территории соответствующей страны.

К 1954 г. в социалистических государствах на базе смешанных обществ воздушных сообщений с долевым участием советского авиапредприятия стали образовываться национальные авиакомпании, что оформлялось соглашениями о передаче соответствующим социалистическим странам советской доли участия. Появилась возможность приступить к двусторонним международным полетам первоначально между Москвой и столицами социалистических государств, что, естественно, требовало, более детальной правовой регламентации наряду с осуществлением полетов и коммерческих прав. В период с 1954 по 1956 гг. заключаются межправительственные соглашения о регулярных воздушных сообщениях со всеми социалистическими странами, кроме ДРВ, воздушные сообщения с которой осуществлялись через КНР. По соглашениям авиапредприятия получали право на перевозки по предусмотренным договорным линиям, а также наделялись соответствующими правами и обязанностями в связи с осуществлением таких перевозок, в частности, относительно взаимного соблюдения соответствующих правил страны пребывания, например, таможенных, карантинных, паспортных и т.д. Впервые предусматривалось право учреждения представительств, авиапредприятий на территории государства - другой стороны договора.

К середине 50-х гг. развитие экономических, политических и культурных отношений с рядом капиталистических государств привело к заключению межправительственных соглашений. Одним из первых среди них было советско-финляндское. Еще в начале 50-х гг. по предварительной договоренности между правительствами СССР и Финляндии было открыто сообщение Москва – Хельсинки. В столицу Финляндии пассажир доставлялся воздушным судном Аэрофлота, а далее, в нужный ему пункт – судном западной авиакомпании, в основном шведской АБА. Конечно, Финляндия была заинтересована в предоставлении финской авиакомпании Аэро права на осуществление перевозок в СССР, что и было оформлено в 1955 г. по межправительственному соглашению. Аналогичное право получила авиакомпания АБА по соглашению с правительством Швеции.

В 1954 г. в результате предварительных переговоров в Москве с президентом авиакомпании Эр-Франс было разработано и 29 июня 1954 г. заключено межправительственное соглашение с Францией, предусматривающее стыковку рейсов Аэрофлота и Эр-Франс в Праге целью перевозки пассажиров между СССР и Западной Европой.

Вскоре соглашения были подписаны с Австрией (1955 г.), Данией (1956 г.) и Норвегией (1956 г.). Поскольку шведская авиакомпания АБА наряду с датской ДДЛ и Норвежской ДНЛ входила в консорциум САС (Скандинавией Эрлайнз Систем), по предложению правительств Швеции, Дании и Норвегии считался назначенным для эксплуатации договорных линий консорциум САС.

Таким образом, 1954-1956 гг. стали поворотными в договорно-правовом отношении для развития международных воздушных сообщений СССР. Главной особенностью этого периода является то, что в пределах воздушного пространства СССР приступили к осуществлению регулярных международных полетов не только воздушные суда Аэрофлота, но и суда назначенных по соглашениям с СССР иностранных авиакомпаний в основном социалистических государств. В коммерческом отношении международные воздушные сообщения со странами социализма строились на принципах братской взаимопомощи и социалистического интернационализма. Это, в частности, проявлялось и в организации национальных авиапредприятий социалистических стран.

С капиталистическими государствами основными принципами международных воздушных сообщений являлись общедемократические принципы. Здесь нельзя не отметить, что в коммерческом отношении в деятельности Аэрофлота и капиталистических авиакомпаний на первом этапе отсутствовала острая конкурентная борьба. Полеты осуществлялись на поршневых судах типа Ил-12, Ил-14, Ли-2, «Метрополитен». Частота рейсов была незначительной. Однако с ростом деловых и культурных обменов, с появлением на трассах вместительных реактивных самолетов возможности нашего сотрудничества значительно расширились. С появлением на международных линиях реактивных судов большой вместимости (50, 70, а затем и 100 кресел) произошли и изменения качественного характера в международных воздушных сообщениях, что повлекло некоторую структурную перестройку межправительственных и иных соглашений. Естественно, что открытие новых международных авиалиний одновременно Аэрофлотом и такими опытными в коммерческом отношении компаниями, как Сабена (Бельгия), КЛМ (Голландия), Эр-Фране (Франция), САС и другие, требовало более детальной правовой регламентации прежде всего коммерческой деятельности авиакомпаний. Для усиления контроля за выполнением соглашений и решения соответствующих организационных вопросов обеспечения международных воздушных сообщений в межправительственных соглашениях стало предусматриваться образование представительств, в ряде ведущих государств – генеральных представительств Аэрофлота, а в СССР – иностранных авиалиний. В целях координации работы нескольких представительств в некоторых странах или географических районах авиакомпании, в том числе и Аэрофлот создают региональные представительства, что также предусматривается межправительственными соглашениями о воздушных сообщениях. Кроме того, право иностранных авиапредприятий «открывать представительства на территории СССР в соответствии с законодательством Союза ССР» прямо предусмотрено в Воздушном кодексе Союза ССР 1983 г. (ст.132).

Правовой регламентации стали подвергаться те стороны деятельности авиакомпаний, которые ранее решались самими авиакомпаниями в одностороннем порядке или по соглашению между собой либо ведомствами гражданской авиации. Например, если согласно советско-австрийскому соглашению о международных воздушных сообщениях 1955 г. такие коммерческие вопросы, как установление расписания полетов, частота движения, проблема тарифов на перевозки и т.д., должны были разрешаться ведомствами гражданской авиации (п.3 ст.2) в советско-французском, как и в других соглашениях конца 50-х гг., уже содержались основные принципы их решения.

В 60-х и начале 70-х гг. открываются новые международные и межконтинентальные линии. В этот период складывается современная структура межправительственных соглашений СССР, к основным особенностям которой относится получение Аэрофлотом пятой и шестой свобод воздуха, что явилось качественно новым и потребовало соответствующего усиления коммерческой и финансовой деятельности Аэрофлота за рубежом. СССР заключает в настоящее время межправительственные соглашения о международных воздушных сообщениях, в основе которых заложены типовое стандартное соглашение, изложенное в восьмой редакции заключительного акта Чикагской конвенции 1944 г., а также структурные элементы рекомендаций ЕСАС 1959 г. Используются и сборники ИКАО по двусторонним межправительственным соглашениям. Но сами межправительственные соглашения не решают всех задач коммерческого и организационного характера по обеспечению сообщений, поскольку осуществление международных сообщений зависит не только от регламентации правового положения государств, но и согласованных обязательств самих авиакомпаний между

собой. Детальное определение обязательств авиакомпаний, в основе своей имеющих межправительственные соглашения, содержится в заключаемых соглашениях между назначенными авиакомпаниями. К ним относятся соглашения: о взаимном предоставлении услуг, о генеральном агенте, о наземном обслуживании, о коммерческом сотрудничестве, об оформлении перевозок. Договоренность может быть достигнута и по другим вопросам, например, аренды (чартера) воздушных судов или пула.

В соглашениях о взаимном предоставлении услуг определяются порядок технического и коммерческого обслуживания, условия оформления перевозочных документов и перерасчеты по авиаперевозкам, о коммерческом сотрудничестве – взаимное признание авиапредприятиями перевозочных документов и правила расчетов по ним. Последние соглашения Аэрофлот обычно заключает с авиакомпаниями, не имеющими права полетов в СССР. Так, еще в 50-х начале 60-х гг. наряду с межправительственными соглашениями о воздушном сообщении Аэрофлотом были заключены соглашения о коммерческом сотрудничестве с авиакомпаниями Квонтас (Австралия), Олимпик Эйруэйз (Греция), Алиталия (Италия), Канадиен Пасифик Эрлайнз (Канада), Пан-Америкэн и ТВА (США), Эр-Ливан (Ливан) и рядом других. Значительно увеличилось число таких соглашений в 80-х гг. В соглашениях об оформлении перевозок и назначении агентов по Продаже партнерами Аэрофлота являются в основном туристические фирмы, например, «Райзбюро Виин» (Австрия), «Братья Караяниди» (Греция).

Сущность аренды или, как определено в Воздушном кодексе 1983 г., чартера воздушных судов раскрывается в отдельной главе Кодекса (IX). Согласно ст. 134 «по договору чартера (фрахтования воздушных судов) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне, (фрахтователю) за плату всю вместимость или часть вместимости одного или нескольких воздушных судов на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, багажа, грузов, почты или для иных целей...».

В международных воздушных сообщениях договоры чартера заключаются Аэрофлотом с авиакомпаниями или туристическими фирмами. Заключение таких договоров – «одно из характерных явлений послевоенного развития международных воздушных сообщений, объясняемое прежде всего» неравномерностью распределения пассажиропотоков, а также появлением дорогостоящих воздушных судов [17]. Аэрофлот является также участником Соглашения по вопросам сотрудничества в области эксплуатационной, коммерческой и финансовой деятельности, разработанного в секции №5 Постоянной комиссии СЭВ по транспорту и подписанного 27 октября 1965 г. в Берлине. Участниками Берлинского соглашения, кроме Аэрофлота, стали авиапредприятия Балкан (Болгария), Малев (Венгрия), Интерфлюг (ГДР), ЛОТ (Польша), МИАТ (МНР), Таром (Румыния), ЧСА (ЧССР) и Кубана де Авиасьон (Куба). Они осуществляют согласованные мероприятия, направленные на достижение высших экономических результатов в следующих областях: организация и выполнение полетов, летная и техническая эксплуатация парка воздушных судов и аэродромное обслуживание; организация и выполнение перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты; согласование тарифов, расписаний полетов на воздушных линиях; оказание взаимной помощи в целях улучшения деятельности авиапредприятий, повышения уровня подготовки кадров летного, технического и другого персонала авиапредприятий; организация взаимной информации, в частности, по вопросам техническим, экономическим, планирования, оплаты труда.

К основным принципам Берлинского соглашения относятся уважение суверенитета социалистического авиапредприятия в международных общениях,

полное равноправное участие, взаимная выгода и товарищеская взаимопомощь. Кроме того, каждое предприятие-участник Соглашения на территории своей страны является генеральным агентом для всех других участников.

Таковы основные черты сотрудничества СССР с другими государствами в развитии международных воздушных сообщений.

Глава 4. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА В МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Организация международных воздушных сообщений осуществляется прежде всего с целью выполнения международных воздушных перевозок. Под влиянием НТР и развития международных отношений наблюдается тенденция к постоянной модификации и расширению сферы унификации воздушного права, регулирующего международные воздушные перевозки. Одной из центральных проблем применения унифицированных в международных соглашениях Варшавской системы правил является проблема ответственности перевозчиков за вред, причиненный пассажирам и грузовладельцам, а также проблема консолидации многочисленных соглашений Варшавской системы.

4.1. Определение вреда, подлежащего возмещению

Кроме поведения перевозчика, нарушающего нормы права, важнейшим элементом оснований ответственности являются вредные последствия, заключающиеся в причиненном контрагентам материальном или моральном вреде.

Материальный вред имеет место в результате умаления личных прав потерпевших, влекущего потерю заработка, отсутствие возможности получать средства к существованию, которые предоставляло лицо, погибшее в результате причиненного ему вреда, а также другие материальные утраты. Этот вред именуется личным и связан, как правило, с лишением жизни или повреждением здоровья потерпевшего. При осуществлении международной воздушной перевозки лицами, которым такой вред может быть причинен, являются пассажиры или их правопреемники.

Материальный вред имеет место и в том случае, если перевозчик причинил ущерб имуществу контрагента, т. е. нарушил собственно имущественные права последнего. Такой вред называется собственно имущественным вредом и может быть причинен как пассажиру, так и грузовладельцу.

Согласно ст.17 Варшавской конвенции авиаперевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти, ранения, или всякого другого телесного повреждения, понесенного пассажиром. На основании Правил международных перевозок ответственность Аэрофлота возникает в случае смерти или любого телесного повреждения. Как видно, Правила не изменили по существу основание возложения ответственности, предусмотренное в ст.17 Конвенции, изложив его в несколько иной редакции.

В случае смерти пассажира основания для предъявления иска возникают у правопреемников погибшего пассажира, к которым относятся нетрудоспособные лица, состоявшие на иждивении у погибшего или имевшие ко дню его смерти право на получение от него содержания, а также дети умершего, родившиеся после его смерти. Круг правопреемников может включать и иных лиц, определяемых национальным правом, поэтому в Варшавской конвенции и других соглашениях Варшавской системы не определены лица, имеющие право на предъявление иска. Эта проблема в соответствии со ст.24 Варшавской конвенции должна рассматриваться национальным законодательством. Независимо от определения круга лиц, имеющих право на предъявление иска, он должен быть предъявлен в соответствии с

условиями, предусмотренными Конвенцией. По ст.28 Варшавской конвенции иск об ответственности должен быть возбужден по выбору истца в пределах территории одной из участвующих в Конвенции или Конвенции и Протоколе сторон (государств), в суде по месту жительства перевозчика, по местонахождению главного управления его предприятия или конторы, через которую был заключен договор, либо перед судом места назначения. В ст.29 Варшавской конвенции, в ст.130 Воздушного кодекса СССР и Правилах международных перевозок определено, что иск об ответственности должен быть возбужден в течение двух лет с момента прибытия по назначению воздушного судна или со дня, когда воздушное судно должно прибыть, или с момента остановки перевозки. Порядок исчисления срока определяется законом суда, в который предъявлен иск.

В случае причинения пассажиру «ранения или всякого другого телесного повреждения» (ст.17 Варшавской конвенции) авиаперевозчик обязан возместить потерпевшему вред с учетом утраченной трудоспособности и прежнего дохода. Суд может обязать причинителя оплатить стоимость ухода сверх возмещения за потерю прежнего заработка (дохода), а также все расходы, произведенные потерпевшим для восстановления нарушенного первоначального личного имущественного права. В Варшавской конвенции и дополняющих ее соглашениях установлены пределы возмещения личного материального вреда пассажиров. Согласно, ст.22 Конвенции ответственность перевозчика за каждого пассажира при перевозке ограничивается суммой в 125 000 франков (имеется в виду французский франк Пуанкаре, равный 65,5 мг золота 900 пробы). Если по закону суда, в который был предъявлен иск, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, капитализированная сумма этих платежей не может превышать указанного предела. Вместе с тем допускается заключение особого соглашения пассажира с перевозчиком об установлении более высокого предела ответственности.

Гаагский протокол 1955 г. вдвое увеличил предел материального возмещения вреда, причиняемого пассажиру. Этому послужила сложившаяся практика западных государств. Как правило, при исчислении материального выражения вреда получаемый результат превосходил пределы, закрепленные в Конвенции. После установления Гаагским протоколом предела в 250 000 франков Юридический комитет ИКАО вновь обратился к вопросу о пересмотре предела, поскольку постоянный рост стоимости жизни привел к необходимости возмещать вред в гораздо больших размерах.

Например, в Гарвардском юридическом обозрении были приведены следующие данные: в США с 1960 по 1964 гг. при возмещении личного материального вреда в случаях, не подпадающих под действие Варшавской конвенции и Гаагского протокола, средний уровень компенсации в расчете на одного пассажира составил 38 499 долларов (примерно 570 643 франка). И если в 1950 г. этот уровень составлял 11 852, в 1951 г. – 14350, в 1952 г. – 23301 доллар, то к 1964 г. уже 52000 долларов (примерно 780 000 франков), причем в 29,3% случаев было выплачено по 50 000, в 23,5% – 75 000 и в 17,9% – 100 000 долларов.

Естественно, что в этих условиях западные государства и прежде всего США настаивали на увеличении пределов, определенных в Гаагском протоколе. Это и послужило одной из причин принятия в 1966 г. Монреальского соглашения, в котором предел ответственности перевозчика за причиненный пассажиру личный материальный вред был увеличен до 75 000 долларов. Как отмечено в Правилах Аэрофлота, при перевозке, при которой пункты отправления, назначения или согласованной остановки, или хотя бы один из них находятся на территории США, ответственность Аэрофлота регулируется положениями Монреальского соглашения

1966 г., а следовательно, предел ответственности Аэрофлота в этом случае равен 75 000 долларов.

Указанные причины послужили основанием принятия в Гватемальском протоколе 1971 г. предела ответственности перевозчика до 100 000 долларов.

Согласно ст.18 Варшавской конвенции перевозчик несет ответственность «за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или грузов. Уничтожение или потеря являются двумя видами вреда, именуемого утратой груза или багажа полностью или частично. Частичная утрата багажа выражается в уменьшении количества или веса места багажа, а груза – в уменьшении объема или размеров по сравнению со сведениями, указанными в перевозочных документах.

Под повреждением груза или багажа понимается состояние, возникшее в результате транспортировки, которое делает невозможным использование груза или багажа по первоначальному назначению или же снижает эффективность свойств груза либо багажа при использовании. Повреждение может вызываться несвоевременной отправкой. Именно скорость воздушного транспорта заставляет в большинстве случаев обращаться к его услугам, поэтому большой процент международных воздушных перевозок грузов составляют такие, которые требуют быстрой доставки в пункты назначения.

Материальные пределы ответственности авиаперевозчика при перевозке зарегистрированного багажа или груза: 250 франков с килограмма; в случае особого заявления о заинтересованности в доставке, сделанного отправителем в момент передачи места перевозчику с оплатой возможного дополнительного сбора в сумме, не превышающей объявленной суммы, если только перевозчик не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

В отношении предметов, оставляемых пассажиром при себе, ответственность перевозчика ограничивается 5000 франков с пассажира.

На основании ст.19 Варшавской конвенции авиаперевозчик несет ответственность за вред, причиненный в результате опоздания при осуществлении международной воздушной перевозки пассажиров, багажа и грузов. В статье не раскрыто понятие вреда и, следовательно, можно предположить, что ответственность наступает за умаление любого блага в случае опоздания в международной перевозке. Столь общее понятие вреда без определения его сущности дается в Конвенции по той причине, что в различных государствах, участвующих в этом соглашении, сложилась неодинаковая практика возложения ответственности за причинение такого вреда. Например, некоторые правовые акты США предусматривают так называемую номинальную ответственность авиаперевозчика даже при отсутствии материального вреда в случае опоздания. Номинальная ответственность является своего рода санкцией в отношении авиаперевозчика, не исполнившего договор воздушной перевозки в установленные сроки, обязывающей возместить пострадавшему номинальные, т. е. символические убытки в небольших суммах. Аналогичные правила существуют в Великобритании, Швеции, Дании и ряде других государств.

По советскому законодательству возмещению подлежит лишь имущественный вред. Согласно ст.36 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик, ст.219 ГК РСФСР и соответствующим статьям гражданских кодексов других союзных республик в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательства должником (авиаперевозчик по договору перевозки является должником) он обязан возместить кредитору (в договоре перевозки пассажиру, грузоотправителю или грузополучателю) причиненные убытки. Убытки выражаются в уменьшении имущества, бывшего в наличии у потерпевшего так

называемые прямые убытки – произведенные расходы, утрата или повреждение имущества), либо в непоступлении того имущества, которое должно было поступить (неполученная прибыль). Следует отметить, что в ст.19 Варшавской конвенции нет обязательства авиаперевозчика возмещать неполученную прибыль. Таким образом, вопрос о том, должен ли он возмещать неполученную прибыль, решается внутригосударственным законодательством. В частности, Аэрофлот при опоздании несет ответственность только за прямые убытки. Неполученную прибыль Аэрофлот возмещать не обязан. Это правило распространяется как на пассажирские, так и на грузовые международные перевозки.

В Варшавской конвенции и Гаагском протоколе не разрешен вопрос об ответственности авиаперевозчика за опоздание, если сроки международной воздушной перевозки не определены. Эта проблема оставлена на разрешение национального законодательства. В период заключения этих международных соглашений трудно было выработать общую позицию. В настоящее время сложившаяся практика международных воздушных перевозок позволяет прийти к выводу, что поведение авиаперевозчика в таких ситуациях может быть признано противоправным. Еще полвека назад советский юрист И.С. Перетерский отмечал, что своевременная доставка пассажиров и грузов в пункты назначения составляет главнейшую задачу воздушно-транспортных предприятий [20]. Именно ради скорости контрагенты авиаперевозчика соглашались на целый ряд неудобств, в том числе и на оплату перевозки по более высоким тарифам, чем на других видах транспорта. При отсутствии сроков перевозки это преимущество воздушного транспорта должно использоваться в интересах кредиторов – пассажиров или грузоотправителей/грузополучателей.

В большинстве национальных законодательных актов разумно необходимое время как раз и является критерием оценки поведения авиаперевозчика, даже если срок перевозки и не определен. Понятие «разумно необходимое время» в приведенном значении было введено в Конвенцию о международной смешанной перевозке грузов.

В практике применения Варшавской конвенции и Гаагского протокола отсутствует единство взглядов по вопросу о том, должен ли наряду с физическим возмещаться и моральный вред, причиняемый при международных воздушных перевозках пассажирам. Моральный вред обычно связывается с психическим кратковременным или более продолжительным расстройством здоровья человека, вызываемым внешними явлениями – противоправным поведением авиаперевозчика. Расхождение по поводу возмещения морального вреда на основании Варшавской конвенции и Гаагского протокола объясняется, во-первых, различным толкованием положений этих международных соглашений относительно определения вреда, подлежащего возмещению пассажирам, и, во-вторых, установившейся практикой возмещения морального вреда во многих государствах мира. При этом, в одних государствах возмещение морального вреда допускается в случаях, прямо предусмотренных в законе этих государств, в других исходя из практики судов. Указанное расхождение взглядов касается положений ст.17 Варшавской конвенции «другие телесные повреждения». Входят ли в это понятие такие вредные последствия, как, например, нервное расстройство? Важно иметь в виду, что Варшавская конвенция составлена на французском языке и при расхождении взглядов относительно толкования тех или иных ее положений необходимо обращаться к французскому тексту, но и французское выражение (ст.17) *autre lesion corporell* не дает ясного ответа на поставленный вопрос. В связи с этим в 1951 г. Юридический комитет ИКАО на внеочередной сессии в Мадриде рассматривал оказавшуюся весьма сложной проблему единого понимания и

применения данного положения ст.17 Конвенции. В ходе дискуссии так и не удалось выполнить эту задачу.

В отношении Аэрофлота Правила международной перевозки не содержат определения вреда, подлежащего возмещению, на основании ст.17 Конвенции. Советская доктрина и судебная практика в основном отрицательно (до последнего времени) относилась к возможности возмещения морального вреда. По этой причине французское выражение *lesion corporell* в официальном переводе означало «телесные повреждения», хотя его можно перевести и как «повреждение личности» или «повреждение здоровья». Именно последнее выражение и вошло в ст.121 нового Воздушного Кодекса. Это ужедает основание говорить о возможности возмещения морального вреда. Противники материального возмещения морального вреда в качестве основного аргумента называют невозможность оценить моральный вред в материальном отношении и, то, что оценка морального вреда аморальна, свойственна лишь буржуазному праву. Действительно, законодательные акты США, Великобритании, Франции, Швеции, ФРГ и большинства других буржуазных государств – предусматривают возможность возмещения не только физического, но и морального вреда. Однако и право социалистических государств в некоторых случаях содержит положения, допускающие возможность возмещения морального вреда. Советское законодательство не дает достаточных оснований для вывода о необходимости возмещения лишь физического вреда, так согласно Основам гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения/обязательства должником он обязан возместить кредитору причиненные при этом убытки. Под убытками подразумеваются расходы, произведенные кредитором, утрата или повреждение его имущества, а также не полученные кредитором доходы, которые он получил бы, если бы должник исполнил обязательства. Но, очевидно, расходы, произведенные кредитором, не обязательно имеют место при причинении физических страданий. Под этими расходами понимаются и расходы, произведенные кредитором (потерпевшим пассажиром) в целях ликвидации нравственных лишений. Нужно возлагать ответственность на виновного, если для смягчения душевных переживаний необходима, например, перемена обстановки, требующая денежных затрат. Таким образом, и с позиции советского законодательства возмещение морального вреда не исключается. Следовательно, если к Аэрофлоту предъявляется претензия или иск о возмещении морального вреда, например нервного расстройства, на основании ст.17 Варшавской конвенции, необходимо иметь в виду, что толкование официального французского текста данной статьи включает и такой вред при условии соблюдения положений данной статьи. По советскому законодательству возмещаются лишь такие вредные последствия, которые по определению суда требуют, материальных затрат на их ликвидацию, независимо от того, являются ли они моральными или физическими. Действительно, применяя ст.17 Варшавской конвенции, следует исходить не из оценки нравственных страданий (такая оценка объективно невозможна), а оценки материальных затрат на ликвидацию морального вреда. Необходимость и размеры предполагаемых затрат суд всегда может установить. Если для ликвидации морального вреда или возможного его смягчения нет нужды в материальных затратах, следовательно, и нет необходимости возлагать на авиаперевозчика, причинившего этот вред, материальную ответственность.

4.2. Установление причинно-следственных связей и основания освобождения авиаперевозчика от ответственности

Объяснить, что противоправное поведение авиаперевозчика явилось причиной вредных последствий, – наиболее трудный и вместе с тем обязательный элемент

установления его ответственности. При отсутствии непосредственной связи между его поведением и вредными последствиями для пассажиров или грузоотправителей (грузополучателей) по Варшавской конвенции и Гаагскому протоколу нельзя возлагать на него ответственность за эти последствия. С позиции материалистического учения о причинности противоправное поведение авиаперевозчика можно тогда рассматривать в качестве объективного элемента правонарушения, когда оно непосредственно вызвало рассматриваемое явление – вредные последствия для пассажиров или грузоотправителей (получателей).

Явления в последовательной цепочке, предшествовавшие или вызвавшие непосредственную причину вреда – противоправное поведение авиаперевозчика – не имеют особого значения для возложения на него ответственности.

При выполнении международных воздушных перевозок вредные последствия для контрагентов авиаперевозчика – пассажиров и грузоотправителей (грузополучателей) – могут иметь место в результате непосредственного воздействия других причин, ряд из которых может быть прямо перечислен в национальном законодательстве или в международных соглашениях в качестве обстоятельств, освобождающих авиаперевозчика от ответственности. Так, Правила международных воздушных перевозок содержат положения об освобождении Аэрофлота от ответственности, если вред причинен из-за перечисляемых обстоятельств, например, если смерть пассажира или телесное повреждение явились результатом исключительно состояния здоровья пассажира.

В международных соглашениях также могут быть указаны причины вреда, при которых перевозчик не несет ответственности за этот вред. Согласно ст. XII Гаагского протокола в случае «утери или вреда, происшедших в результате свойственного перевозимому грузу недостатка, качества или порока» авиаперевозчик не будет нести ответственность, если он сделал соответствующую оговорку в перевозочных документах.

Следует иметь в виду, что как в международных соглашениях, так и во внутреннем законодательстве перечисление причин, снимающих ответственность с авиаперевозчика, всегда носит ограниченный характер, поскольку все причины перечислить невозможно. Для того, чтобы снять с авиаперевозчика ответственность по условиям Варшавской конвенций и Гаагского протокола, необходимо доказать, что причиненный вред явился результатом не противоправного поведения авиаперевозчика, а иных причин, неподконтрольных авиаперевозчику.

Если доказано, что поведение авиаперевозчика явилось причиной наступившего вреда, определенного ст. 17, 18 и 19 Варшавской конвенции, налицо три объективных элемента, составляющих основу ответственности авиаперевозчика: противоправное поведение, вред и причинно-следственная связь между поведением и вредом. Согласно Варшавской конвенции и Гаагскому протоколу, а также главе VII Воздушного кодекса (в отношении авиаперевозок, не подпадающих под действие отмеченных международных документов) наличие этих элементов еще недостаточно, чтобы возложить на авиаперевозчика ответственность по Конвенции и Протоколу. Необходимо по условиям ст. 20, 21 и 25 определить вину авиаперевозчика.

4.3. Вина как условие ответственности авиаперевозчика

Под виной понимается отношение правонарушителя к своему противоправному поведению и к результатам этого поведения. Целенаправленная деятельность авиаперевозчика осуществляется через сознательное поведение физических лиц, выполняющих его функции в рамках предоставленной им компетенции.

Соответственно их вина и является виной авиаперевозчика. Именно поэтому авиаперевозчик, а не отдельные физические лица, несет ответственность перед контрагентами по договору международной воздушной перевозки за нарушение физическими лицами его функций.

Таким образом, вина авиаперевозчика - субъекта договора международной воздушной перевозки – выражается в отношении физических лиц, выполняющих его функции, к своему противоправному поведению и к результатам этого поведения. Функции Аэрофлота, как стороны договора международной воздушной перевозки, выполняют работники, агенты и представители, действующие при исполнении своих служебных обязанностей. Следовательно, в таком поведении перечисленных лиц, если оно явилось результатом причинения вреда, проявляется вина Аэрофлота в данных обстоятельствах.

Вина авиаперевозчика может, например, заключаться в противоправном поведении аппарата управления.

Чаще же всего вина авиаперевозчика проявляется в виновном поведении не входящих в управленческий аппарат работников. В судебной практике социалистических государств имеет место принцип: за вину своих служащих предприятие отвечает, как за свою собственную. В СССР данный принцип закреплен в ст.88 Основ гражданского законодательства: «Организация обязана, возместить вред, причиненный по вине его работников при исполнении ими своих трудовых (служебных) обязанностей».

В буржуазной правовой доктрине и судебной практике ответственность авиаперевозчика за вину своих служащих строится по правилу «хозяин отвечает за поведение своих работников». Это правило отражено в настоящее время практически во всех буржуазных правовых актах по воздушным перевозкам. К редким исключениям относится положение гражданского права Швеции, по которому в отличие от других скандинавских государств авиаперевозчик может не нести ответственности за виновное поведение экипажа воздушного судна, за вред пассажирам или грузовладельцам.

В англо-американском прецедентном праве ответственность авиаперевозчика за поведение своих работников также отражает правило ответственности «хозяина». Однако владелец компании отвечает за поведение работников только в том случае, если они эксплуатировали транспорт с целью выполнения функций авиаперевозчика.

Несколько иначе решается вопрос о вине авиаперевозчика в случаях противоправного поведения его агентов, например, грузовых. Агенты не относятся к служащим авиаперевозчика, однако они могут выполнять функции авиаперевозчика, т.е. действовать от его имени. Как отмечал на XIX сессии Юридического комитета ИКАО представитель ИАТА, в начале 70-х гг. существовало примерно три тысячи грузовых агентов, оформляющих накладные на авиагруз от имени их принципалов (авиаперевозчиков) и получающих комиссионные вознаграждения согласно стандартному соглашению агентств ИАТА. Поведение агентов связано с правами и обязанностями не их самих, а авиаперевозчиков, если это поведение реализуется в рамках представленных агентам полномочий, поэтому такое поведение должно, пониматься как продолжение поведения стороны договора международной перевозки – авиаперевозчика. Следовательно, вина агентов (ст.20, 21 и 25 Варшавской конвенции) может, рассматриваться как вина самого авиаперевозчика. Однако соглашения Варшавской системы внесли, некоторые изменения в принцип ответственности авиаперевозчика за виновное поведение назначенных им агентов по договору международной авиаперевозки. Согласно Гаагскому протоколу 1955 г. в случае причинения контрагентам вреда, определенного в ст.17, 18 и 19 Варшавской конвенции, по причине виновного поведения агентов иск может быть предъявлен

как авиаперевозчику, так и непосредственно агенту. Введение данного правила было вызвано позицией ряда национальных правовых систем, согласно которой вина агентов авиаперевозчика не должна квалифицироваться как вина самого авиаперевозчика. Это правило содержится также в Гватемальском 1971 г. и Монреальском протоколе № 4 1975 г.

По общему правилу каждый авиаперевозчик отвечает лишь за противоправное поведение своих работников. Ответственность же за поведение других последовательных авиаперевозчиков, допускается как исключение (ст.30 Варшавской конвенции). Если же контрагенты не обнаружили виновного, то в перевозках, где участвует Аэрофлот, действуют Правила международных воздушных перевозок («с соблюдением условий настоящих Правил отправитель имеет право предъявить претензию за утерю, повреждение или опоздание в доставке груза к первому перевозчику, а получатель - к последнему»). В отношении зарегистрированного багажа по Правилам Аэрофлота «претензия может быть предъявлена... к первому или последнему перевозчику»).

4.4.Формы вины авиаперевозчика

4.4.1.Простая неосторожность

На основании п.1 ст.20 Варшавской конвенции авиаперевозчик не несет ответственности, если докажет, «что им и поставленными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что им было невозможно их принять». Аналогичное положение содержится в ст.121, 122 Воздушного кодекса Союза ССР.

Отмеченное положение Конвенции и Воздушного кодекса предусматривает условие ответственности авиаперевозчика – его вину в форме простой неосторожности. На эту форму, прямо указывают нормативные акты по воздушному праву ряда государств - членов ИКАО, аналогичные Правилам международных перевозок Аэрофлота, например, Датский закон о воздушных передвижениях 1957 г., законы Норвегии, Финляндии и т. д.

Варшавская конвенция разрабатывалась и принималась в 20-е гг., когда правило «хозяин отвечает за поведение своих работников» еще не нашло широкого распространения относительно авиакомпаний. В связи с этим различное толкование проявления вины авиаперевозчика в случаях причинения вреда пассажирам и грузовладельцам действиями или упущениями экипажей воздушных судов имело место на Варшавской конференции по воздушному праву в 1929 г. Одни делегаты считали, что авиаперевозчик должен нести ответственность за неосторожное поведение всех его служащих или агентов при исполнении ими обязанностей, другие предлагали освободить авиаперевозчика от ответственности в случае вины его экипажа. В конечном итоге делегаты приняли компромиссное решение, по которому в ст.20 Конвенции был введен п.2 следующего содержания: «При перевозке грузов и багажа перевозчик не несет ответственности, если докажет, что причиненный вред произошел вследствие ошибки в пилотаже, в вождении воздушного судна или в навигации и что во всех других отношениях он и поставленные им лица приняли все необходимые меры для избежания вреда».

Таким образом, авиаперевозчик не освобождается от ответственности, если результатом виновного поведения экипажа воздушного судна является вред, причиненный личности пассажира. В отношении вредных последствий при перевозке груза или багажа освобождение авиаперевозчика от ответственности предусматривается при доказательстве им перечисленных в п.2 ст.30 обстоятельств, а не вообще вины экипажа. Если же ошибка в пилотаже, в вождении воздушного судна

или в навигации установлена, применяется общий принцип, закрепленный в п. 1 ст.20 Конвенции.

В 40-х и начале 50-х гг. принцип ответственности авиаперевозчика за виновное поведение экипажа воздушного судна при исполнении обязанностей нашел широкое применение в национальном праве большинства государств, что привело к исключению участниками Гаагского протокола п.2 из ст.20 Варшавской конвенции. Как было отмечено, к Гаагскому протоколу присоединились не все участники Варшавской конвенции. Таким образом, при международных авиаперевозках Аэрофлота, в государства или из государств, участвующих в Варшавской конвенции и в Гаагском протоколе, п.2 ст.20 Конвенции не применяется.

4.4.2.Грубая неосторожность и умысел

Согласно ст.25 Варшавской конвенции: «1. Перевозчик не будет иметь права ссылаться на постановления настоящей Конвенции, которые освобождают его от ответственности или ограничивают таковую, если вред произошел вследствие его умысла или вины, которая согласно закону суда, в котором вчинен иск, рассматривается как равнозначая умыслу. 2. В этом праве ему также будет отказано, если вред при тех же условиях был причинен одним из поставленных им лиц, действовавших при исполнении своих обязанностей».

Выражение «вина» в ч.1 ст.25 должно пониматься как косвенный умысел, так как Конвенция составлена на французском языке, а Статут по воздушному праву Франции от 2 марта 1957 г. термин «faute» переводит как вину, предполагающую сознание вероятности причинения вреда и его легкомысленное одобрение, т.е. косвенный умысел. Составители Варшавской конвенции попытались объединить концепцию умышленной вины, принятую в странах континентальной Европы, с англо-американской концепцией «wilful misconduct».

Эта попытка оказалась неудачной, так как wilful misconduct – преднамеренность причинить вред или умышленное поведение, являющееся пренебрежительным и безответственным по отношению к вероятному вреду, или полное пренебрежение действительных последствий противоправного акта. Но полное пренебрежение действительными последствиями не является умыслом – это грубая неосторожность. При грубой неосторожности лицо, предвидя вредные последствия своего поведения, полагает, что они не наступят. Следовательно, англо-американская концепция wilful misconduct не совпадает по своему значению с dol и faute, содержащимися в Варшавской конвенции. Можно сделать вывод, что ст.25 Конвенции в применении англо-американской судебной практики допускает и грубую небрежность. Такой позиции и придерживаются большинство юристов в Великобритании, США и других государствах, где применяется англо-американская концепция wilful misconduct. В некоторых государствах положение ч.1 ст.25 трактовалось как допускающее только прямой или косвенный умысел авиаперевозчика. Как справедливо отмечается в Юридическом обозрении Гарвардского университета, «понимание faute являлось довольно невразумительным и вело к различным интерпретациям в различных странах и различными судами». Это обстоятельство повлекло раскрытие понятия вины по ст.25 Варшавской конвенции и Гаагскому протоколу 1955 г.; таким образом, установление вины по данной статье ведет к неограниченной рамками ст.22 Конвенции ответственности авиаперевозчика. Из определения следует: под условием ответственности авиаперевозчика по Гаагскому протоколу должны пониматься умысел или грубая неосторожность (небрежность).

4.4.3. Смешанная вина

На основании ст.21 Варшавской конвенции, если авиаперевозчик докажет, что «вина лица, потерпевшего вред, была причиной вреда или содействовала ему, суд может согласно постановлению своего собственного закона устранить или ограничить ответственность авиаперевозчика».

В англо-американском общем праве проблема вины потерпевшего долгое время решалась иначе, чем в большинстве европейских государств. По англо-американскому праву вина потерпевшего в любой форме полностью исключала ответственность причинителя вреда. Как отмечал английский юрист Блэкборн, «право предполагает, что в случае причинения вреда обеим сторонам, как бы ни мала была вина одной стороны, убытки остаются на том, на кого они упали». Следовательно, если вина потерпевшего заключается даже в простой неосторожности, по общему праву причинитель вреда освобождается от ответственности. По принципам европейского гражданского права ответственность причинителя в случае умысла потерпевшего исключается, но при доказательстве вины потерпевшего, допустившего неосторожность, ответственность причинителя имеет место и зависит от того, насколько неосторожность его контрагента способствовала причинению вреда.

Различный подход к ответственности причинителя вреда при доказательстве неосторожности сохранился и во время подготовки Варшавской конвенции, поэтому в ст.21 отражены позиции англо-американского и европейского гражданского права: суд может согласно постановлению своего собственного закона устранить или ограничить ответственность авиаперевозчика. Таким образом, по концепции англо-американского права при установлении вины потерпевшего (пассажира или грузовладельца) даже в форме простой неосторожности по ст.21 Конвенции ответственность авиаперевозчика устранялась. На основании европейского гражданского права неосторожность потерпевшего по ст.21 могла устранить либо ограничить ответственность авиаперевозчика. Отмеченное расхождение в различных системах права имело место до 40-х гг. Уже в Акте о правовой реформе Великобритании 1945 г., а затем и в ряде штатов США старое правило сопутствующей небрежности было пересмотрено и введен принцип европейского гражданского права.

Литература

1. Материалы XXVII съезда КПСС. – М., 1986.
2. Международное воздушное право. Кн., 1. – М., 1980.
3. Тарханов И.Е., Михалев В.И. Международное воздушное право. – Л, 1978.
4. Verplatse J.G. International Law in Vertical Space. Air, outer space, ether. New-York, 1960.
5. Перетерский И.С. Международные соглашения о воздушном передвижении (Воздушные конвенции), – М., 1923.
6. Фрунзе М.В. Избранные произведения. – М., 1957
7. Wagner W. International Air Transportation as Affected by State Sovereignty. Bruxelles, 1970.
8. Березовский У. Некоторые проблемы территориального верховенства. – М., 1961.
9. Броунли Я. Международное право. Т.1. – М., 1977.
10. Lissitzyn O. International Air Transport and National Policy. New-York, 1942.
11. Cheng Bin. The Law of International Air Transportation in the Eighties. – Boston, 1981.
12. Wassenbergh H.A. Post-war International Civil Aviation policy and the Law of the Air. – The Hague, 1962.

13. Economic and Sosio-Political Implications of Canadian Air Transport. – McGill, Montreal, 1980.
14. Верецагин А.Н. Коммерческие права в международном воздушном транспорте. – «Научная информация», 1963, № 5.
15. Хайд Ч.Ч. Международное право, его понимание и применение США – М., 1951.
16. Aviation Week and Space Tescnology, 1976, july, 5.
17. Игнатова Н.С. Международно-правовое регулирование использования арендованных воздушных судов в международных воздушных сообщениях. Автореф. насоиск. учен. степениканд. юрид. наук.- М., 1978.
18. Journal of Air Law and Commerce, v. 49, 1983.
19. Journal of Air Law and Commerce, v. 48, 1983.
20. Петерский И.С. Договоры воздушной перевозки. – М., 1924.
21. Матвеев Г.К. Основания гражданско-правовой ответственности. – М., 1970.