

В. Д. Бордунов

**МЕЖДУНАРОДНОЕ
ВОЗДУШНОЕ
ПРАВО**

Москва
НОУ ВКШ «Авиабизнес»
2007

УДК [341.226+347.82](075)

ББК 67.404.2я7+67ю412я7

Б 82

Рецензенты:

Брылов А. Н., академик РАЕН, Заслуженный юрист РФ, кандидат юридических наук, заместитель Генерального директора

ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии»;

Елисеев Б. П., доктор юридических наук, профессор,

Заслуженный юрист РФ, заместитель Генерального директора

ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии», директор
правового департамента;

Котылов М. Н., доктор юридических наук, профессор

Российского университета дружбы народов.

Рекомендовано кафедрой международного права и одобрено решением
Ученого совета юридического факультета Российского университета
дружбы народов в качестве учебного пособия для студентов
и аспирантов, изучающих международное право.

Бордунов В. Д.

Б 82

Международное воздушное право. Учебное пособие. — М.: НОУ
ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2006. — 464 с.

ISBN 978-5-94935-124-6

В учебном пособии проанализирована и обобщена почти столетняя история становления и развития международного воздушного права, определяются его понятие, предмет и функции, система, источники, институты, принципы, характеризуется режим международных полетов и международных воздушных сообщений, освещаются вопросы коммерческой деятельности авиапредприятий, борьбы с угоном и захватом самолетов, функции и компетенция специализированного учреждения ООН – ИКАО, впервые изложено содержание 18 Приложений к Чикагской конвенции, дан анализ форм и методов либерализации современных международных воздушных сообщений. Последняя монография по этим вопросам издавалась 25 лет назад.

В пособии приведены основные документы международного воздушного права, важные для изучения практики регулирования регулярных и нерегулярных международных воздушных сообщений.

Пособие предназначается для преподавания международного воздушного права в рамках общего курса «международное право» в вузах, включая специальные учебные заведения гражданской авиации, рекомендуется специалистам авиатранспортной отрасли в качестве практического пособия, а также студентам и аспирантам, изучающим международное право.

УДК [341.226+347.82](075)

ББК 67.404.2я7+67ю412я7

© Бордунов В. Д., 2007

ISBN 978-5-94935-124-6

*Автор сердечно признателен
доценту юридического факультета РУДН
Андрею Александровичу Клишасу.
Без его существенной финансовой помощи
не состоялось бы издание этой книги.*

Оглавление

Об авторе	7
Введение	8

Часть I. Понятие, предмет, система и принципы международного воздушного права	13
Глава 1. Понятие международного воздушного права	13
Глава 2. Предмет международного воздушного права	16
Глава 3. Система международного воздушного права	21
Глава 4. Особенности международного воздушного права	32
Глава 5. Основные принципы международного воздушного права ..	39
Глава 6. Международно-правовая унификация правил между- народных воздушных перевозок	49
Глава 7. Источники международного воздушного права	56

Часть II. История формирования и развития международного воздушного права	60
Глава 1. Формирование и развитие международного воздушного права: от Парижской конвенции 1919 г. до Чикагской конвенции 1944 г.	60
Глава 2. Развитие международного воздушного права после Чикаг- ской конвенции 1944 г.	71
Глава 3. Либерализация международного воздушного транспорта — основная тенденция XXI в.	76

Часть III. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов	90
Глава 1. Разрешительный порядок международных полетов над государственной территорией	90
Глава 2. Правовое регулирование международных полетов в пре- делах государственной территории	93
Глава 3. Режим полетов над открытым морем, международными проливами и архипелажными водами	98

Часть IV. Правовое регулирование международных воздушных сообщений	111
Глава 1. Понятие и виды международных воздушных сообщений ..	111
Глава 2. Многостороннее регулирование. Универсальные нормы Чикагской конвенции 1944 г. о международных полетах	114
Глава 3. Двустороннее регулирование	116

Глава 4. Особенности современных двусторонних соглашений о воздушном сообщении	119
Глава 5. Современная практика двустороннего регулирования международных воздушных сообщений Российской Федерации .	122
Глава 6. Правовое регулирование нерегулярных воздушных сообщений	134
Глава 7. Либерализация международных воздушных сообщений .	137
Часть V. Регулирование коммерческой деятельности авиапредприятий на мировом рынке воздушного транспорта	151
Глава 1. Понятие «право доступа на рынок воздушного транспорта»	151
Глава 2. Право на маршрут	155
Глава 3. Право на эксплуатацию	157
Глава 4. Право на перевозку. Коммерческие «свободы воздуха» ...	161
Часть VI. Правовое регулирование международных воздушных перевозок	166
Глава 1. Понятие «международная воздушная перевозка»	166
Глава 2. Право, применимое к международным воздушным перевозкам	169
Глава 3. Понятие «договор международной воздушной перевозки»	172
Глава 4. «Электронный билет» – новая форма заключения договора международной воздушной перевозки	192
Глава 5. Ответственность перевозчика по договору международной воздушной перевозки	201
Часть VII. Эксплуатация арендованных воздушных судов при осуществлении международных воздушных перевозок	206
Глава 1. Понятие и виды аренды воздушного судна	206
Глава 2. Договор аренды воздушного судна: особенности источников и содержания	210
Глава 3. Применение статьи 83 <i>bis</i> Чикагской конвенции 1944 г. при аренде воздушного судна	213
Глава 4. Порядок допуска к эксплуатации арендованных иностранных воздушных судов в Российской Федерации	219
Часть VIII. Правовое регулирование международного лизинга гражданских воздушных судов	227
Глава 1. Виды лизинга	227
Глава 2. Юридическая природа соглашения о лизинге	231
Глава 3. Основные положения соглашений о международном лизинге воздушных судов	233
Глава 4. Международно-правовые гарантии в отношении лизинга воздушных судов	242
Глава 5. Правовое регулирование международного лизинга в Российской Федерации	254

Часть IX. Борьба с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации	259
Часть X. Международная организация гражданской авиации — ИКАО	263
Глава 1. Функции и компетенция ИКАО	263
Глава 2. Разработка, принятие и применение стандартов и рекомендуемой практики ИКАО	266
Глава 3. Содержание приложений к Чикагской конвенции 1944 г. .	270
<i>Приложение 1. Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.)</i>	322
Протокол, касающийся изменения конвенции о международной гражданской авиации (Монреаль, 10 мая 1984 года)	355
<i>Приложение 2. Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 12 октября 1929 г.)</i>	359
<i>Приложение 3. Протокол относительно изменения конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г. (Гаага, 28 сентября 1955 г.)</i>	372
<i>Приложение 4. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 г.)</i>	382
<i>Приложение 5. Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Кейптаун, 16 ноября 2001 г.)</i>	404
<i>Приложение 6. Протокол по авиационному оборудованию к конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Кейптаун, 16 ноября 2001 г.)</i>	436
<i>Приложение 7. Декларация глобальных принципов либерализации международного воздушного транспорта (Монреаль, 24—29 марта 2003 г.)</i>	458

Об авторе

Бордунов Виталий Дмитриевич окончил в 1971 г. Российский университет дружбы народов. С 1971 по 1974 гг. — аспирант Института государства и права АН СССР. 1975 г. — защита кандидатской диссертации на тему: «*Международно-правовые проблемы изучения Земли средствами космической техники*». В 1978 г. по теме диссертации издал монографию «*Космос, Земля, право*». Автор свыше 20 работ по различным вопросам международного космического права в российских и зарубежных юридических изданиях.

1975–1981 гг. — участник разработки и автор ряда разделов коллективной монографии в двух книгах «Международное воздушное право», изданных в 1980 и 1981 гг. В 1988 г. в соавторстве с А. И. Котовым и Ю. Н. Малеевым выпущена монография «*Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов*». В 1989 г. им издана авторская работа «Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций» и опубликована серия статей в «*Словаре международного воздушного права*». Автор главы «*Международное воздушное право*» в учебнике «*Международное право*» по редакцией В. И. Кузнецова (2001 г.) и учебнике «*Международное право*» под редакцией А. А. Ковалева и С. В. Черниченко (2006 г.). Им также опубликовано свыше 140 статей по различным актуальным вопросам международного воздушного права. Помимо этого, написаны разделы о режиме прохода судов и пролета воздушных судов в международных проливах в коллективной монографии «*Мировой океан и международное право*», том III «*Открытое море. Международные проливы. Архипелажные воды*» (1988 г.), в томе 4 курса «*Международное право*» (1989 г.).

Практическая деятельность. С 1982 г. — член Административно-юридического подкомитета Комиссии СССР по делам ИКАО. С 1992 г. — эксперт ИКАО. С 1992 г. — председатель правления Независимого института международного права. С 2001 г. — советник заместителя Министра транспорта Российской Федерации по международно-правовым вопросам. С 2001 г. — профессор кафедры международного права юридического факультета РУДН. С 2002 г. — Главный научный сотрудник Дипломатической академии МИД России. С 2002 г. — консультант ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии» по международно-правовым вопросам. С 2003 г. — советник по международному праву Коллегии адвокатов г. Москвы «Джон Тайнер и партнеры». С 2005 г. — арбитр Международного коммерческого арбитража при Торгово-промышленной палате Российской Федерации. 1996–1999 гг. — руководитель Рабочей группы по подготовке позиции Российской Федерации к дипломатической конференции ИКАО по принятию Монреальской конвенции (1999). 2000–2001 гг. — руководитель Рабочей группы по подготовке позиции Российской Федерации к дипломатической конференции ИКАО и УНИДРУА по принятию Кейптаунской конвенции (2001).

Введение

Воздушный транспорт, способный быстро и с комфортом доставить пассажира в любую точку земного шара, появился в XX в. Теперь это самый скоростной вид транспорта для перевозок пассажиров и груза на ближние и дальние расстояния. С помощью воздушного транспорта неимоверно расширились мировые транспортные связи между всеми членами мирового сообщества. По данным Международной организации гражданской авиации (ИКАО), услугами международного воздушного транспорта в 2005 г. воспользовались около 1,6 млрд. пассажиров; было перевезено 40 млн. грузов. Благодаря эффективной и стабильной деятельности международного воздушного транспорта сложилась и успешно функционирует глобальная сеть международных воздушных сообщений.

Сегодня практически во всех странах мира существует национальная гражданская авиация. Ее главная цель – обеспечить международные и внутренние авиаперевозки. В зависимости от географических масштабов государства национальная гражданская авиация осуществляет перевозки внутри страны и за границу или ограничивается только международными перевозками.

Российское государство располагает огромным воздушным пространством. В первую очередь российская гражданская авиация обеспечивает внутренние сообщения и перевозки пассажиров и грузов по всей необъятной территории России. Российские внутренние воздушные сообщения и перевозки начинаются и завершаются внутри российского государства. Регулируются эти перевозки исключительно российским законодательством, и международные договоры Российской Федерации в области воздушных сообщений на них не распространяются. Иным образом регулируются полеты и перевозки, выполняемые российскими авиакомпаниями в другие государства. Такие полеты и перевозки, осуществляемые за пределы российской территории, автоматически квалифицируются в качестве международных и подпадают под действие различных многосторонних и двусторонних международных договоров, условия и

требования которых должны соблюдаться любой российской авиакомпанией, воздушные суда которой осуществляют международные полеты и перевозку.

На основе таких договоров создан особый международно-правовой режим воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами, установлен порядок осуществления международных воздушных сообщений, обеспечивающий условия их регулярной, эффективной и безопасной эксплуатации в целях выполнения перевозок. Этот режим сложился давно. Начало ему было положено Парижской конвенцией о воздушной навигации от 13 октября 1919 г. С этого момента начался процесс формирования и развития международного воздушного права.

В результате длительной, почти вековой эволюции в международном воздушном праве образовались две основные группы специфических принципов и норм. Одна предназначена исключительно для регулирования международной аэронавигации и устанавливает режим международных полетов над государственной территорией и за ее пределами, а также определяет порядок их управления органами обслуживания воздушного движения (ОВД). Задачей другой является правовое обеспечение межгосударственных воздушных сообщений и содействие их практической эксплуатации. В учебном пособии основной акцент сделан на изучение именно этой группы норм международного воздушного права. При всей бесспорной важности первой группы норм, регулирующих международную аэронавигацию, на рубеже XX и XXI вв. заметно усилилось значение принципов и норм, регулирующих именно международные воздушные сообщения и перевозки.

В XXI в. на мировом рынке авиаперевозок под влиянием процессов глобализации и либерализации на международном воздушном транспорте резко обострилась конкурентная борьба между международными авиаперевозчиками. В этой борьбе чаще всего побеждает перевозчик, который помимо экономических, финансовых, технических и иных ресурсов умело использует для защиты своих коммерческих и экономических интересов международное воздушное право. Вот почему в пособии значительное внимание уделяется анализу практики регулирования коммерческой эксплуатации международных воздушных сообщений. Знание правовых основ регулирования коммерческой деятельности международного воздушного транспорта имеет большое значение для проведения правильной и взвешенной государственной коммерческой политики и диплома-

тии в области международных воздушных связей. Кроме того, чтобы эксплуатация международных воздушных линий, проложенных над территориями иностранных государств, осуществлялась экономически эффективно и рационально, одним из важнейших условий достижения этой коммерческой цели является грамотное и безупречное использование международными авиаперевозчиками современного межгосударственного механизма регулирования международных воздушных сообщений.

Действующее международное воздушное право, помимо публично-правовых вопросов, связанных с использованием суверенного воздушного пространства в целях международной аэронавигации, все больше вовлекается в совместное с национальным правом регулирование доступа авиаперевозчиков на рынок международного воздушного транспорта. Такая тенденция связана с активным переходом к либерализации международных воздушных перевозок, начавшейся в конце 90-х гг. и ставшей главной стратегией политики и практики в этой сфере многих государств в XXI в.

В течение XX в. в международном воздушном праве, национальном воздушном праве и международном частном воздушном праве шли сложнейшие процессы формирования и развития специфических норм, предназначенных регулировать исключительно международные полеты и перевозки и порядок их осуществления при эксплуатации международных воздушных сообщений. В XXI в. эти процессы продолжают расширяться и углубляться. На основе обобщения почти столетнего мирового опыта регулирования публично-правовых, гражданско-правовых и частноправовых воздушно-транспортных отношений в данном учебном пособии дается характеристика современного механизма регулирования международных воздушных сообщений. Этот опыт показывает, что накопилось много вопросов, нуждающихся в определенной систематизации. Учебный материал излагается в определенной последовательности с учетом взаимодействия всех нормативных положений и институтов, образующих систему международного воздушного права.

В учебном пособии предложено авторское видение «системы международного воздушного права», согласно которому такая система состоит из института *«права международных полетов»* и института *«права международных воздушных сообщений и перевозок»*. Предлагаемая конструкция не претендует на завершенность, не все вопросы структуры и элементов системы международного воздушного права в ней освещаются. Однако именно системный

подход позволяет объяснить причины взаимодействия и неизбежного вовлечения в процесс регулирования международных полетов и перевозок норм международного, национального и международного частного права.

Как те, так и другие нормы выполняют четко обозначенные задачи. Международно-правовые нормы определяют режим международных воздушных сообщений и выполняемые в их рамках регулярные и нерегулярные полеты и авиаперевозки. Национальные законы и правила способствуют их применению, а коллизионные нормы разрешают вопросы международного частного воздушного права. Эти объективные обстоятельства обусловили создание особого механизма взаимодействия международно-правовых, национальных и частноправовых норм, обеспечивающего процесс регулирования международных полетов и международных воздушных сообщений и перевозок на современном этапе. Характеристика этого механизма является другой важной целью данного учебного пособия, и она не во всем совпадает с той, что давалась в ранее опубликованных публикациях.

В 1980 и 1981 гг. Институтом государства и права АН СССР была издана коллективная монография в двух томах «Международное воздушное право», одним из участников является автор данного пособия. Вслед за ней были опубликованы работы В. С. Грязнова «Международные авиаперевозки» (1982), Ю. М. Малеева «Международное воздушное право. Вопросы теории и практики» (1986), В. Д. Бордунова, А. И. Котова, Ю. Н. Малеева «Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов» (1988), «Словарь международного воздушного права» (1989), В. Д. Бордунова «Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций» (1989), в которых было продолжено исследование актуальных вопросов международного воздушного права. Можно сказать, что 80-е годы были «золотым веком» российской науки международного воздушного права.

В современной России ни академические, ни отраслевые исследования вопросов международного воздушного права фактически не ведутся. Лишь изредка появляются диссертационные исследования, посвященные тем или иным проблемам международного воздушного права: «Международно-правовые вопросы управления воздушным движением» (автор А. В. Мезенцев, 1997), «Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений» (автор А. А. Баталов, 2003). Автором данного пособия

опубликованы главы, посвященные международному воздушному праву, в учебниках «Международное право» под редакцией В. И. Кузнецова (2001) и под редакцией А. А. Ковалева и С. В. Черниченко (2006). Интересными являются главы о международном воздушном праве, написанные М. И. Волосовым в учебнике «Международное право» под редакцией К. А. Бекяшева, Ю. Н. Малеевым в учебнике «Международное право» под редакцией Ю. М. Колосова и Э. С. Кривчиковой, А. А. Баталовым в учебнике «Международное право» под редакцией Л. Н. Шестакова и др.

Следует учитывать, что написанные в различных учебниках главы о международном воздушном праве ограничены в возможностях подробно и обстоятельно осветить все актуальные проблемы теории и практики этой отрасли международного права. В данном учебном пособии вопросы теории международного воздушного права изложены значительно шире, чем это принято делать в учебниках международного права, и они максимально связаны с проблемами, поставленными современной практикой международных воздушных сообщений и международных воздушных перевозок.

Понятие, предмет, система и принципы международного воздушного права

Глава 1. Понятие международного воздушного права

Представление о том, что есть современное международное воздушное право, дает его обширная нормативная база, состоящая из:

- **универсальной** Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. (Чикагская конвенция 1944 г.);
- **соглашений о коммерческих правах:** Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях 1944 г. (или «о двух свободах» воздуха) и Соглашения о международном воздушном транспорте 1944 г. (или о «пяти свободах» воздуха), относящиеся к регулярным международным воздушным сообщениям;
- **конвенций об унификации правил**, содержащихся в Конвенции для унификации правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. (Варшавская конвенция 1929 г.), и заменяющая ее Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. (Монреальская конвенция 1999 г.). Эти конвенции устанавливают **режим единообразного применения перевозчиками части правил международных воздушных перевозок** при осуществлении международных воздушных сообщений. В эту группу входит также Конвенция об ответственности за ущерб, причиненный воздушным судном третьим лицам на поверхности, 1952 г. (Римская конвенция 1952 г.);
- **конвенций по борьбе с угоном и захватом самолетов:** Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна 1963 г. (Токийская конвенция 1963 г.), Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздуш-

ных судов 1970 г. (Гагская конвенция 1970 г.), Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 г. (Монреальская конвенция 1971 г.), Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию 1988 г., дополняющего Монреальскую конвенцию 1971 г., Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения 1991 г.;

- **конвенции об унификации норм, гарантирующих защиту финансовых интересов кредиторов при лизинге воздушных судов:** Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протокола по авиационному оборудованию к ней 2001 г. (Кейптаунская конвенция 2001 г.).

Важную часть нормативной базы действующего международно-го воздушного права образуют **региональные соглашения**: многостороннее Соглашение о коммерческих правах при нерегулярных воздушных сообщениях в Европе 1956 г.; Соглашение о порядке установления тарифов при регулярных воздушных сообщениях между членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) 1967 г., Соглашение о коммерческих правах при нерегулярных воздушных сообщениях членов Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) 1971 г., Соглашение о процедурах установления тарифов внутриевропейских регулярных перевозок между членами ЕКГА 1987 г., Соглашение о распределении емкости на внутриевропейских регулярных воздушных сообщениях между членами ЕКГА 1987 г., Декларация Ямусукро о новой африканской политике в области воздушного транспорта 1988 г. (пересмотрена в сентябре 1994 г.), Решение 297 Комиссии Картахенского соглашения по претворению в жизнь Акта Каракаса 1991 г., подписанного пятью государствами Андского пакта (Боливией, Венесуэлой, Колумбией, Перу и Эквадором), в котором устанавливается политика «открытого неба» в области воздушного транспорта.

Особое место в системе международного воздушного права занимают **двусторонние соглашения о воздушном сообщении**, количество которых — около трех тысяч. Их роль исключительна велика: вся всемирная сеть международных воздушных сообщений построена на этих соглашениях, и только они решают, как и каким образом воздушные суда одних государств могут осуществлять международные полеты и перевозки в другие государства.

Долгое время полеты гражданской авиации за пределами государственной территории регулировались ст. 12 Чикагской конвенции 1944 г. Теперь такие полеты над исключительной экономической зоной, открытым морем, международными проливами и архипелажными водами регулируются также Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г.

Круг регулируемых указанными договорами вопросов деятельности международного воздушного транспорта весьма широк и многообразен. В них решаются вопросы международных полетов над государственной территорией и за ее пределами, осуществления международных авиаперевозок, установления и эксплуатации международных воздушных сообщений, деятельности международных авиационных организаций, борьбы с захватом и угоном самолетов. Несмотря на разнообразное и многоплановое нормативное содержание, современное международное воздушное право не является простой совокупностью принципов и норм или частью международного права, как оно иногда характеризуется в юридической литературе. В этом случае международное воздушное право предстало бы как простое объединение специфических принципов и норм.

Однако такой подход вступает в противоречие с широко распространенной в теории и практике международного права точкой зрения о том, что международное воздушное право *входит в систему международного права*. Этим признается, что международное право является *системой* и из этого следует, что образующие ее отрасли также обладают системными свойствами и не могут представлять собой лишь часть международного права. Очевидно, что международное воздушное право является особой *подсистемой* системы международного права, которая подчинена решению главной задачи, — правовому обеспечению деятельности международного воздушного транспорта и поддержанию **безопасных, эффективных и экономичных международных воздушных сообщений** в соответствии с положениями Чикагской конвенции 1944 г.

Таким образом, под международным воздушным правом следует понимать ***систему принципов и норм, регулирующих отношения между государствами и международными авиационными организациями по поводу использования воздушным транспортом воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами в целях осуществления регулярных и***

нерегулярных полетов и выполнения воздушных перевозок по установленным между государствами международным воздушным сообщениям.

Глава 2. Предмет международного воздушного права

Международное воздушное право (МВП) регулирует преимущественно международную деятельность **национальной гражданской авиации**, которая складывается из **международных полетов**, выполняемых в суверенном воздушном пространстве иностранных государств и за пределами государственной территории, и **международных перевозок** пассажиров и грузов, перемещаемых на воздушном транспорте из одной страны в другую. Международные полеты и международные перевозки производятся одновременно, но регулируются отдельно друг от друга. В результате этой деятельности возникают специфические межгосударственные авиационные отношения: одни складываются в области международных полетов, другие — в сфере международных перевозок.

Классифицируя отношения в области международных полетов, следует различать:

а) *отношения, возникающие непосредственно между государствами по поводу осуществления международных полетов над государственной территорией;*

б) *отношения между государствами в рамках межправительственных авиационных организаций;*

в) *отношения между государствами и межправительственными авиационными организациями.*

Данная классификация отношений важна для определения того, какие межгосударственные отношения по поводу международных полетов возникают и почему их необходимо урегулировать. Следует учитывать тот факт, что международные полеты не во всех случаях регулируются исключительно международным правом. Чаще всего по причине *совпадения объекта регулирования* предметом международного договора и национального закона становится один и тот же вопрос. Примером тому являются полеты иностранных гражданских воздушных судов над государственной территорией.

Чикагская конвенция 1944 г. ясно и определенно установила, что *никакие* регулярные международные воздушные сообщения над тер-

риторией страны не могут осуществляться без разрешения территориального суверена. Право государства допустить или не допускать такие полеты вытекает из принципа суверенитета над воздушным пространством и относится к области его суверенных прав, которые оно осуществляет посредством распоряжения, владения и пользования своим суверенным воздушным пространством. Для государства его воздушное пространство является такой же публично-правовой собственностью, как и его территория. Выступая как рачительный собственник воздушного пространства, государство, с одной стороны, защищает его от незаконных посягательств, принуждает как собственных, так и иностранных эксплуатантов к безопасному использованию воздушного пространства, требует от них соблюдения правил и условий выполнения международных полетов над государственной территорией, а с другой, — не абсолютизирует права собственности и не делает его недоступным для полетов иностранных воздушных судов. Напротив, как собственник государство заинтересовано в вовлечении собственного воздушного пространства в хозяйственный оборот и получении экономических выгод от использования национального воздушного пространства гражданской авиации. Исходя из своих экономических интересов, практически все государства мира открывают воздушное пространство для международных полетов воздушных судов из других государств на основе международного права и национального закона. Естественным результатом является установление между ними международных воздушных сообщений, которые придают международным полетам стабильность и регулярность. Все это свидетельствует о том, что международные полеты над государственной территорией являются объектом регулирования международным и национальным правом одновременно.

Природа осуществляемой международным воздушным транспортом деятельности такова, что она отвергает суверенное уединение и побуждает государства к коллективным действиям по устранению правовых ограничений и препятствий — неизбежных последствий абсолютизации суверенности. В истории международного воздушного права был определенный период, когда государства увлеченно занимались созданием собственных национальных правил полетов. Вскоре выяснилось, что многообразие этих правил таково, что летать по ним по международным воздушным маршрутам практически невозможно. Вот почему встал вопрос о необходимости единообразия правил полетов, что было возможно достичь

только коллективными усилиями в рамках международной организации. Именно такую задачу поставила перед ИКАО Чикагская конвенция 1944 года.

Применительно к ИКАО отношения по выделенным выше группам б) и в) возникают в связи с выработкой стандартов ИКАО в области аэронавигации в широком смысле, т. е. охватывают правила международных полетов по международным воздушным трассам, обслуживание воздушного движения над государственной территорией и за ее пределами, организацию служб поиска и спасания в случае происшествия с воздушным судном, общие принципы расследования авиационных происшествий, предоставление аэронавигационной информации и защиту международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Особую группу составляют отношения государств, связанные с международными полетами за пределами государственной территории. Они подразделяются на отношения по поводу:

- а) *полетов над исключительной экономической зоной;*
- б) *полетов над открытым морем;*
- в) *полетов над международными проливами;*
- г) *полетов над архипелажными водами;*
- д) *полетов над Антарктикой.*

Полеты за пределами государственной территории являются предметом регулирования ст. 12 Чикагской конвенции 1944 г., Конвенции ООН 1982 г. по морскому праву, Конвенции о режиме Черноморских проливов 1936 г. и др.

Приведенная классификация позволяет точно систематизировать нормы, относящиеся к международным полетам, и правильно применить их к регулированию соответствующих межгосударственных отношений.

Кроме того, в зависимости от *вида международного полета* следует различать отношения между государствами по поводу:

- а) *регулярных международных полетов;*
- б) *нерегулярных международных полетов.*

Данные отношения регулируются прежде всего ст. 5 и 6 Чикагской конвенции, а также двусторонними соглашениями о воздушном сообщении и национальным законодательством.

Свою специфику имеют межгосударственные отношения, возникающие по поводу *обеспечения безопасности международных полетов*. Речь идет о сотрудничестве государств в области борьбы с угоном и захватом самолетов, создании надежных условий эксплуа-

тации авиационной техники, аэронавигационного обслуживания полетов над государственной территорией и за ее пределами.

Интересные особенности имеют отношения, возникающие в области международных полетов. Мировая практика такова, что вслед за установлением международных воздушных сообщений к практической эксплуатации приступают авиакомпании, которые юридически полностью зависимы от государств. По распоряжению компетентных авиационных органов они получают допуск к работе на международных воздушных линиях, причем их деятельность тщательно контролируется государством. Правовая зависимость международных авиаперевозчиков от своего государства выражается в их обязанности соблюдать межгосударственные правила полетов, прообразом которых выступают стандарты ИКАО, изложенные в Приложение 2 «Правила полетов» к Чикагской конвенции. В силу этого между государствами и авиапредприятиями складываются отношения власти и подчинения. Самолеты авиакомпаний не могут летать по своим правилам полетов — эта область является сферой исключительной компетенции государств. Подчинение этим правилам и их строгое соблюдение во время полета считаются главными требованиями международного и национального воздушного права.

Указанный перечень отношений в области международных полетов не является исчерпывающим, да и не может быть таковым. Динамика развития межгосударственных и негосударственных отношений в сфере международных полетов значительно опережает возможности права (как международного, так и внутреннего), которое их регулирует. В связи с этим происходит естественное расширение отношений, являющихся предметом международного воздушного права, а следовательно, изменение его объема и содержания в сторону увеличения.

Другой вид отношений складывается по поводу установления и эксплуатации международных воздушных сообщений и осуществления международных воздушных перевозок.

Первичными являются отношения между государствами по поводу:

а) *установления и эксплуатации регулярных международных воздушных сообщений;*

б) *осуществления нерегулярных международных воздушных сообщений.*

Упорядочение этих отношений в рамках двусторонних соглашений о воздушном сообщении включает регулирование отношений, касающихся:

- а) *предоставления прав на полеты, включая транзитный пролет;*
- б) *предоставления коммерческих «свобод воздуха»;*
- в) *назначения и предоставления разрешения на эксплуатацию договорных линий по установленным маршрутам назначенному перевозчику;*
- г) *аннулирования или приостановления действия разрешения на эксплуатацию договорных линий;*
- д) *освобождения от налогов и таможенных пошлин;*
- е) *признания свидетельств летной годности;*
- ж) *предоставления маршрутов;*
- з) *применения тарифов;*
- и) *применения законов и правил;*
- к) *авиационной безопасности;*
- л) *разрешения споров.*

Указанный перечень двусторонних отношений, обычно подлежащих регулированию, не является исчерпывающим. На практике между государствами вполне могут возникать (и возникают) отношения, не входящие в этот перечень. Хотя право выступает мощным регулятором упорядочения любых отношений, тем не менее они развиваются очень часто столь интенсивно, что право не успевает за практикой, в силу чего возникают пробелы, «правовые вакуумы», устраняемые во внутреннем праве законодателем, в международном праве — совместными усилиями государств в рамках международного договора. Вследствие этого предметом международного воздушного права выступают не только многосторонние, двусторонние и региональные отношения, подпадающие под его регулирование и уже должным образом урегулированные, но и новые отношения, которые возникли или возникают на международной арене в области международного воздушного транспорта и должны быть соответствующим образом упорядочены. Пример тому — процесс либерализации международного воздушного транспорта, который сложился в 90-е гг. XX в. Под его влиянием в XXI в. происходят значительные изменения в регулировании двусторонних вопросов назначения перевозчиков, предоставления и эксплуатации маршрутов, определения тарифов, устанавливаются зоны «открытого неба» между государствами.

Указанный ранее перечень межгосударственных отношений, возникающих по поводу установления и эксплуатации международных воздушных сообщений, дополняется отношениями, связанными с международными воздушными перевозками, которые весьма специфичны. Сами государства не являются и не выступают в роли перевозчиков в международных воздушных сообщениях. Эту миссию они возлагают на национальных перевозчиков и наделяют их для этого соответствующими полномочиями. Роль государств в международных воздушных перевозках сводится к устранению противоречий в множественности подходов к разрешению вопросов, касающихся правил перевозочной документации, ответственности перевозчика и степени компенсации за вред. Поэтому отношения, которые складываются между государствами в сфере международных воздушных перевозок, возникают по поводу: а) *унификации правил документации и обязанностей сторон, касающихся перевозки пассажиров, багажа и груза, и установления единообразных норм в этой области*; б) *унификации правил ответственности перевозчика и степени компенсации за вред, причиненный при международной воздушной перевозке*. Такая унификация была осуществлена сначала Варшавской конвенцией 1929 г., а затем Монреальской конвенцией 1999 г. В эту группу входят отношения, связанные с возмещением за вред, причиненный воздушным судном третьим лицам на поверхности.

Глава 3. Система международного воздушного права

Общая характеристика системы. Нормативное содержание международного воздушного права разнообразно и многопланово. И это объективный факт, установленный ранее при определении понятия «*международное воздушное право*». Разнообразие и многоплановость не мешают проявлению ярко выраженных системных свойств международного воздушного права. Составляющие его принципы и нормы объективно дифференцируются на соответствующие институты, которые во взаимосвязи и взаимодействии друг с другом образуют единое целое и в этом качестве выполняют конкретные функции в системе международного права.

В современном виде система МВП сложилась не сразу. Ее становление и развитие во многом определялось и определяется научно-техническим прогрессом в области гражданской авиации. Сна-

чала МВП по существу было «правом полетов». Затем, когда в 20 — 30-е гг. прошлого века появилась коммерческая авиация, стали формироваться нормы, регулирующие установление и эксплуатацию международных воздушных сообщений и осуществление воздушных перевозок пассажиров и грузов. Переломный момент в развитии системы МВП наступил после принятия Чикагской конвенции 1944 г. Как показывает более чем полувековой опыт ее применения, Конвенция оправдала надежды ее создателей и является эффективной основой современного МВП, определяет его сущность, содержание и общую направленность всех правовых процессов, возникающих в практике международного воздушного транспорта.

История МВП свидетельствует о том, что его эволюция обусловливается внутренними противоречиями, периодически появляющимися в этой отрасли международного права под влиянием научно-технического прогресса, конкуренции на рынке международных авиаперевозок, политических, экономических и иных факторов, в силу чего возникает разрыв между потребностями практики международных воздушных сообщений и перевозок и реальными возможностями МВП разрешить возникающие противоречия. Такие противоречия — мощный двигатель в развитии и совершенствовании системы МВП. Например, долгое время исключительно важную роль в регулировании международных воздушных перевозок играла Варшавская конвенция 1929 г. и документы, которые разрабатывались и принимались государствами в 1955, 1961, 1971 и 1975 гг. под эгидой ИКАО в целях ее улучшения. В результате возникла громоздкая «Варшавская система», не способная адекватно решать поставленные перед ней задачи. И тогда в целях разрешения возникших противоречий между практикой применения «Варшавской системы» и реальными потребностями современных международных воздушных перевозок была принята в 1999 г. новая Монреальская конвенция. Так были разрешены серьезные противоречия между отслужившими своё варшавскими правилами международных воздушных перевозок и потребностями международных воздушных перевозок в новых правилах.

Совершенствование системы МВП происходит разными способами: путем коренного пересмотра старых конвенций и заменой их новыми, принятия новых поправок к Чикагской конвенции, принятия новых конвенций, совершенствования действующих двусторонних соглашений на основе типовых статей, постоянного обновления технических стандартов ИКАО.

Функции системы МВП. В самом общем виде функциями МВП являются обеспечение международного правопорядка при использовании воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами в целях осуществления деятельности международного воздушного транспорта. Такое использование предполагает установление специального режима полетов над территорией государств и за ее пределами. В свою очередь этот режим основывается на суверенном праве каждого государства защищать и охранять свое суверенное воздушное пространство, контролировать осуществление международных полетов над государственной территорией, регулировать доступ на национальный рынок воздушного транспорта, наконец, обеспечивать безопасность полетов и перевозок. Более конкретно функции МВП раскрываются в его институтах.

Основы системы МВП. Особое место в системе МВП занимают основные принципы, обладающие только им присущими признаками и свойствами. Во-первых, эти принципы играют роль системообразующих начал, влияющих на формирование норм, целью которых являются дополнение и конкретизация принципов. В частности, ядром права полетов является разрешение полетов, вытекающее из принципа разрешительного порядка полетов. Этот принцип определяет законность и правомерность совершения любого международного полета воздушного судна, занятого в международной аэронавигации, над иностранной территорией. Однако если такое разрешение дано, его конкретной и практической формой реализации выступают правила полетов, целиком и полностью соответствующие разрешительному порядку полетов. Далее, любой международный полет гражданского воздушного судна по международным воздушным трассам связан с перевозкой пассажиров и груза, на что перевозчик должен получить соответствующие коммерческие права. Эти права на практике перевозчикам передаются государствами на основе принципа взаимности. От того, какие коммерческие права перевозчикам предоставлены, прямо зависит их доступ на рынок воздушного транспорта, существующий в других странах. Следовательно, основные принципы МВП — это не только основа взаимоотношений между государствами, но ядро механизма регулирования как международных полетов, так и авиаперевозок. Тем самым принципы обеспечивают внутреннюю юридическую согласованность норм, применяемых для их регламентации.

Во-вторых, основные принципы образуют юридический фундамент всей нормативной базы системы МВП и определяют общий порядок применения норм МВП, который должен соблюдаться всеми государствами — участниками Чикагской конвенции 1944 г. Таким образом, основные принципы выполняют роль не только несущих опор системы МВП, но и направляющих регуляторов правоприменительных процессов в этой отрасли международного права.

Регулятивные свойства системы МВП. Международное воздушное право обладает свойствами системы, не является простой совокупностью или случайным набором специфических принципов и норм и не может быть таковым. Предметом его регулирования выступает вся система межгосударственных авиатранспортных отношений, находящихся в постоянном развитии. Правовым отражением этой системы является система международного воздушного права, которая упорядочивает и направляет развитие системы межгосударственных авиатранспортных отношений в строгие международно-правовые рамки. Простая совокупность принципов и норм к этому не способна. Система международного воздушного права и предмет этой отрасли международного права тесно взаимосвязаны. Именно предмет определяет правовое содержание системы и направления ее развития. Как только возникают новые потребности государств в области международного воздушного транспорта, система реагирует на них и включает все свои возможности и ресурсы, чтобы практически решить различные проблемы, периодически возникающие при эксплуатации международных воздушных сообщений. Примером такого рода, помимо приведенных ранее, является аренда воздушных судов, которая в 60 — 70-е гг. прошлого столетия получила широкое распространение и вместе с тем создала большую и весьма сложную правовую проблему при осуществлении международных полетов.

В соответствии с Чикагской конвенцией основные обязанности по соблюдению ее положений, относящихся к международной аэронавигации, возлагаются на государство регистрации воздушного судна. Его передача в аренду авиакомпаниям другого государства фактически лишала государство регистрации возможности выполнять такие обязанности. Этот вопрос напрямую связан с международными полетами, осуществляемыми по международным воздушным линиям в соответствии с соглашениями о воздушном сообщении. Назначая авиаперевозчика для эксплуатации установленных международных воздушных сообщений, государство не интересуется, как правило,

на каких самолетах, собственных или арендованных, авиаперевозчик будет выполнять международные авиаперевозки. Решение этого вопроса зависит от усмотрения самих авиаперевозчиков.

Иным образом обстоит дело с соблюдением обязательств по выполнению правил международной аэронавигации, вытекающих из Чикагской конвенции, которая допускает переход регистрации воздушного судна от одного государства другому (ст. 18), что на практике было возможно только в случае продажи воздушного судна. В случае аренды воздушного судна в переходе регистрации (что фактически означает изменение права собственности) не заинтересованы ни его собственник, ни его арендатор. Практика заставила искать решение проблемы соблюдения правил международной аэронавигации при аренде воздушных судов. На этот счет на 23-й сессии Ассамблеи ИКАО в 1980 г. была принята специальная поправка к ст. 83 *«Регистрация новых соглашений»* Чикагской конвенции, известная как ст. 83-бис, вступившая в силу в 1997 г. Теперь аренда воздушных судов не является препятствием для осуществления международных полетов. Этот пример показывает, что международное воздушное право совершенствуется и изменяется под влиянием новых тенденций, сложившихся в практике международных воздушных сообщений. В конечном итоге в ее системе появились новые универсальные нормы, содействующие международным полетам арендованных воздушных судов.

Способность системы международного воздушного права к совершенствованию является ее важнейшим свойством, благодаря которому система не отстает от потребностей практики и динамично развивается с учетом основополагающих положений Чикагской конвенции. Другое свойство системы международного воздушного права проявляется в ее способности *преодолевать противоречия* между разными по своему содержанию нормами, устанавливая их полное и гармоничное взаимодействие ради достижения единой цели — *обеспечения безопасных, регулярных и экономичных международных воздушных сообщений, содействия развитию международной аэронавигации и международного воздушного транспорта*. Практическими мерами выполнения этой задачи являются международные полеты и международные воздушные перевозки.

Институты МВП. Все принципы и нормы МВП имеют строго функциональное назначение. Одни из них регулируют только международные полеты, другие — только международные авиаперевозки. Такая функциональная предназначенность позволяет объектив-

но дифференцировать их на два самостоятельных, автономных института: «**право международных полетов**» и «**право международных воздушных сообщений и перевозок**», состоящих из обобщенных групп норм, специализирующихся на регулировании однородных отношений, входящих в предмет МВП. Во взаимосвязи и взаимодействии друг с другом они обеспечивают **единство процесса регулирования** международных полетов и перевозок, осуществляемых в рамках регулярных и нерегулярных международных воздушных сообщений. Нормы о международных полетах создают условия для осуществления гражданскими воздушными судами международных воздушных передвижений над государственной территорией и за ее пределами, без чего немыслимы международные авиаперевозки. Будучи относительно самостоятельными, автономными, указанные институты выполняют строго обозначенные функции в международном воздушном праве.

«**Право международных полетов**» образуют принципы и нормы, определяющие правовой статус и режим использования воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами в целях международных полетов национальной гражданской авиации. Воздушное пространство, принадлежащее государствам, имеет статус **суверенного воздушного пространства** в силу его прямой и непосредственной связи с государственной территорией, в отношении которого государство осуществляет полный и исключительный суверенитет. В принципе суверенное воздушное пространство **закрыто** для международных полетов иностранных воздушных судов. Тем не менее, гражданские воздушные суда, занятые в международной аэронавигации, давно осуществляют без каких-либо помех международные полеты в суверенном воздушном пространстве многих государств. Еще в 1919 г. государства решили открыть свое воздушное пространство для международных полетов гражданских воздушных судов, но только при условии получения разрешения на влет. **Разрешительный порядок полетов** стал основополагающим принципом режима международных полетов над государственной территорией. Иным образом обстоит дело с воздушным пространством за пределами государственной территории, которое никому не принадлежит и потому имеет статус **международного воздушного пространства**. Это пространство открыто и общедоступно для выполнения беспрепятственных полетов как гражданских, так и военных воздушных судов. Получения разрешения на эти полеты от кого-либо не требуется.

Статус воздушного пространства определяет *режим* международных полетов. Если установление режима международных полетов над государственной территорией является областью усмотрения самих государств, то режим международных полетов за пределами государственной территории определяется правилами полетов, принимаемыми время от времени ИКАО, как указывает ст. 12 Чикагской конвенции. Главная цель того и другого режима — обеспечение **безопасности** регулярных и нерегулярных полетов, т. е. без угрозы для жизни и здоровья людей.

Режим международных полетов в суверенном воздушном пространстве основывается на полном и исключительном суверенитете государств и вытекающих из него суверенных прав, касающихся допуска иностранных воздушных судов для международных полетов, защиты и охраны воздушных государственных границ, осуществления юрисдикции в отношении полетов иностранных воздушных судов, режима международных воздушных передвижений в суверенном воздушном пространстве, осуществления аэронавигационного контроля за полетами над государственной территорией, обеспечения безопасности международных полетов. Реализация указанных суверенных прав подчинена ключевой задаче — обеспечению безопасного использования суверенного воздушного пространства в целях международных полетов, устранению и предупреждению любых угроз и опасностей, которые могут создать помехи безопасности полетов. Решается эта задача на основе Чикагской конвенции, многосторонних региональных соглашений, двусторонних соглашений о воздушном сообщении, а также специальных национальных законов и правил.

Правовое регулирование управления воздушным движением, аэронавигационное обслуживание, национальные правила полетов, определение прав и обязанностей экипажа воздушного судна, борьба с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, борьба с террористическими актами, расследование авиационных происшествий, применение международных стандартов ИКАО, деятельность международных авиационных организаций в сфере аэронавигации, установление зон «открытого неба», деятельность аэропортов и др. также охватываются правом международных полетов. Эта часть вопросов регулируется Чикагской конвенцией, двусторонними соглашениями о воздушном сообщении, региональными соглашениями об аэронавигационном обслуживании и обеспечении, конвенциями по борьбе с угоном и захватом са-

полетов. Искключительно важную роль в этом занимает «право внешних сношений», касающееся международных полетов и международных воздушных сообщений.

Специальная группа принципов и норм рассматриваемого института регулирует вопросы полетов за пределами государственной территории: над исключительной экономической зоной, открытым морем, международными проливами и архипелажными водами. Ее своеобразие состоит в том, что полеты гражданских воздушных судов над открытым морем регулируются ст. 12 Чикагской конвенции 1944 г., принятыми в соответствии с ней правилами полетов, изложенными в Приложении 2 к этой Конвенции, и одновременно с этим — Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г.

Особая группа принципов и норм, регулирующих деятельность международного воздушного транспорта, образует **институт «права международных воздушных сообщений и перевозок»**. В него входят принципы и нормы, касающиеся установления и эксплуатации международных воздушных сообщений, предоставления и использования коммерческих «свобод воздуха». Возникающие в связи с этим отношения имеют ярко выраженный публично-правовой характер. Заключенные для их урегулирования двусторонние соглашения отражают принципиальное согласие государств на совершение назначенными авиапредприятиями полетов в целях перевозок пассажиров, грузов и почты по определенным международным воздушным маршрутам над своей государственной территорией. Это согласие выражается в закреплении долгосрочных разрешений на регулярные полеты. Что касается нерегулярных полетов, то порядок выдачи разрешений обычно устанавливается национальным законом, однако может определяться и двусторонними соглашениями.

Без публично-правового урегулирования государствами вопросов международных авиаперевозок авиапредприятия вряд ли могли бы осуществлять такие воздушные перевозки. Поэтому международные перевозки авиапредприятий *подчинены* режиму, установленному принятой в 1929 г. Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, известной как Варшавская конвенция 1929 г. Конвенция была разработана в целях создания *единообразных условий* выполнения международных авиаперевозок между государствами, устранения различий на этот счет в национальном законодательстве. Для решения этой задачи государства *унифицировали* некоторые прави-

ла, касающиеся международных авиаперевозок, путем изъятия из сферы своей исключительной компетенции части вопросов авиаперевозок и подчинения их международно-правовому регулированию. Следствием унификации стало появление *единообразных правил международных авиаперевозок*, которые государства *обязаны* применять в своей национальной практике международных авиаперевозок. Таким образом, определенную часть института международных воздушных сообщений и перевозок составляют унифицированные нормы.

По своей юридической природе международная воздушная перевозка является предметом отношений между предоставляющими услуги по авиаперевозке авиапредприятиями и потребителями в лице пассажиров и грузоотправителей. По договору воздушной перевозки авиапредприятие обязуется доставить пассажиров и груз в обусловленный пункт назначения за установленную плату. Традиционно эти отношения регулируются гражданским правом.

Важную группу составляют нормы, регулирующие доступ на рынок авиаперевозок, пользование международными воздушными маршрутами над государственной территорией и их эксплуатацию назначенными авиаперевозчиками. Возникающие отношения складываются непосредственно между авиаперевозчиками, назначенными государствами эксплуатировать международные воздушные сообщения. Эти негосударственные отношения имеют преимущественно административно-правовой и гражданско-правовой характер и регулируются международно-правовыми нормами и национальными законами и правилами.

Вообще для данного института характерно тесное взаимодействие с национальным законодательством. В большинстве случаев двусторонние соглашения о воздушном сообщении, да и сама Чикагская конвенция содержат отсылочные нормы к внутренним законам и правилам. Тем самым *признается* право государств прямо применять национальный закон для урегулирования тех или иных вопросов деятельности международного воздушного транспорта, если они не урегулированы должным образом международным воздушным правом.

Вопросы статуса воздушного судна, экипажа воздушного судна, деятельности авиапредприятий, аэропортов, служб обслуживания воздушного движения, договоров международной воздушной перевозки пассажиров, багажа и грузов, аренды, фрахтования и лизинга воздушных судов, воздушного страхования и т. п., весьма важные

для упорядочения деятельности международного воздушного транспорта, находятся тем не менее вне правового регулирования международным воздушным правом и регулируются внутригосударственными законами и правилами.

Точное распределение принципов и норм МВП по его институтам имеет большое научное и практическое значение, позволяющее составить ясное представление о структуре МВП, содействует целенаправленному и детальному изучению всех специфических сторон данных институтов — их предметов, структуры, принципов, порядка и режима применения норм, оценки их потенциала регулирования.

Целостность системы МВП. Все институты МВП подчинены достижению общей цели — правовому регулированию использования воздушным транспортом воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами в целях осуществления регулярных и нерегулярных воздушных перевозок по установленным между государствами международным воздушным сообщениям. Это означает, что МВП выступает как единое целое, несмотря на автономность и самостоятельность его институтов. Содержание институтов МВП согласованно и сбалансированно. Нормы института международных полетов делают реальными выполнение международных полетов, которые осуществляются в целях международных авиаперевозок, регулируемых нормами института международных воздушных сообщений и перевозок. Нормы того и другого институтов взаимосогласованны. Если перевозчик намерен выполнять регулярные международные авиаперевозки, то этот вопрос решается соответствующими нормами о регулярных полетах и перевозках. Точно так же обстоит дело с нерегулярными полетами и перевозками. Различия в правовом регулировании тех и других полетов и перевозок проистекают из ст. 5 и 6 Чикагской конвенции, что учтено нормами обоих институтов. Таким образом, будучи относительно автономными и самостоятельными, эти институты в то же время взаимосвязаны и взаимозависимы, поскольку подчинены общей цели — единому и согласованному урегулированию международных полетов и перевозок.

Интеграционные свойства системы МВП. В ее рамках происходят определенные интеграционные процессы, нацеленные на укрепление и развитие внешних и внутренних связей системы МВП как с другими отраслями международного права, так и внутри самой системы. Прежде всего интеграция проявляется в отражении

главных качеств общепризнанных принципов международного права в принципах МВП. Например, общие свойства государственно-го суверенитета — верховенство государства в отношении своей территории и независимость в международных отношениях — распространяются на принцип суверенитета над воздушным пространством. Более того, интеграция заставила на практике развивать и укреплять этот принцип в других направлениях — сделать суверенное воздушное пространство не только доступным для международных полетов иностранных воздушных судов, но и защищенным и безопасным для использования в целях международных воздушных передвижений. Все это способствовало появлению принципов разрешительного порядка полетов и обеспечения безопасности международной гражданской авиации.

Часть интеграционных процессов является результатом взаимодействия между институтами МВП по вопросам обеспечения безопасности международной гражданской авиации. Так, чтобы во время международной авиаперевозки безопасность международного полета не была нарушена, установлены многочисленные требования, выполнение которых возлагается как на перевозчиков, так и на пассажиров. Эксплуатанты воздушных судов обязаны обеспечить их годность к полетам. Пассажиры обязаны при посадке пройти досмотр и им запрещено провозить в багаже оружие, взрывоопасные, легковоспламеняющиеся и другие вещества, создающие угрозу безопасности полетов. Интеграция по этим вопросам привела и будет приводить в дальнейшем к появлению в нормах о международных авиаперевозках требований, направленных на урегулирование безопасности, не предусмотренных нормами института международных полетов. Таким образом, интеграция позволяет привлечь ресурсы одного института (права международных воздушных сообщений и перевозок) для укрепления режима безопасности полетов, выступающего предметом другого института (права международных полетов).

Естественными и закономерными являются интеграционные процессы между МВП и другими отраслями международного права. В первую очередь это заметно в области полетов за пределами государственной территории. Яркий пример тому — нормы о полетах над исключительной экономической зоной, открытым морем, международными проливами и архипелажными водами Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Отметим также интеграцию между МВП и международным транспортным правом, международным экономическим правом, правом международных договоров, правом

международных организаций и т. п. В данном случае интеграция выражается в прямом соблюдении, исполнении и применении норм соответствующих отраслей международного права для урегулирования смежных вопросов, возникающих в практике МВП, но непосредственно не относящихся к его предмету. Например, договоры по воздушному праву требуют толкования и применения в контексте права международных договоров.

Особые интеграционные процессы возникают между МВП и внутренним правом. В первую очередь это связано с принятием и реализацией государствами международных договорных обязательств в области международного воздушного транспорта. В правовой системе каждого государства установлены внутрисоветские законы, правила и процедуры, необходимые для выражения согласия на обязательность международных договоров. Именно они обеспечивают интеграцию норм международного права в национальную правовую систему. Необходимость интеграции МВП с внутренним правом обусловлена также отсылочным характером многих норм Чикагской конвенции. Таковыми являются ст. 11 (*Применение правил о воздушных передвижениях*), ст. 12 (*Правила полетов*), ст. 13 (*Правила о въезде и выпуске*) и др. Каким должно быть содержание этих правил — этот вопрос оставлен на усмотрение государств — участников Конвенции, но при условии, чтобы они были максимально приближенными к стандартам ИКАО. Этим устраняются противоречия в правовом регулировании деятельности международного воздушного транспорта, открывается возможность реализации коллективных решений, принятых в рамках МВП, с учетом особенностей внутреннего права каждого государства — участника Чикагской конвенции 1944 г.

Глава 4. Особенности международного воздушного права

Экономическая роль гражданской авиации в мировой транспортной системе. Роль гражданской авиации в развитии мировой экономики исключительно велика. Мировая система транспорта немыслима без авиации: любая, даже временная его остановка практически равносильна стихийному бедствию, парализующему экономику и быт страны.

По своему прямому предназначению гражданская авиация осуществляет перевозки пассажиров, груза и почты. Часть из них выполняется по внутренним воздушным линиям внутри государства и не выходит за пределы его государственной территории. Другие берут начало в одном государстве и завершаются в другом. Такая перевозка становится международной, и на нее распространяется действие международных воздушно-транспортных договоров и конвенций, условия и требования которых должны соблюдаться при осуществлении любой международной воздушной перевозки. С этой точки зрения гражданская авиация как международный воздушный транспорт составляет органичную часть мировой транспортной системы.

Определение терминов «международная гражданская авиация» и «международный воздушный транспорт». В международном праве эти термины часто используются для указания осуществляемых в суверенном и международном воздушных пространствах с помощью гражданских воздушных судов видов международной деятельности, регулируемых международным воздушным правом (МВП).

Под термином *«международная гражданская авиация»* понимается часть имеющих национальность государства регистрации гражданских воздушных судов, допущенных им к выполнению международных полетов на основании национального воздушного законодательства для эксплуатации международных воздушных линий, установленных соглашениями о воздушном сообщении. По терминологии Чикагской конвенции, такие воздушные суда относятся к *«занятым в международной аэронавигации»*. Согласно ст. 11 этой Конвенции к ним применяются законы и правила о допуске, пребывании и убытии, действующие на иностранной территории в отношении всех воздушных судов из других государств без различия их национальности, которые обязаны соблюдаться занятыми в международной аэронавигации воздушными судами во время их нахождения на территории иностранного государства. Указание на занятость воздушного судна в международной аэронавигации имеет ключевое значение для применения и соблюдения такими воздушными судами ст. 9 (*Запретные зоны*), ст. 10 (*Посадка в таможенном аэропорту*), ст. 12 (*Правила полетов*), ст. 13 (*Правила о въезде и выпуске*), ст. 14 (*Предотвращение распространения болезней*), ст. 15 (*Аэропортовые и подобные им сборы*), ст. 16 (*Досмотр воздушных судов*) Чикагской конвенции 1944 г. Практическое при-

менение этих норм Конвенции осуществляется посредством двусторонних соглашений о воздушном сообщении. В них нормы Чикагской конвенции получают адресность и конкретику, юридически связывают его стороны и делают возможным сначала установление, а затем и эксплуатацию международных воздушных сообщений.

К участию в международной аэронавигации допускаются должным образом оформленные воздушные суда. Чикагская конвенция 1944 г. требует, чтобы воздушные суда имели *«национальность только того государства, в котором они зарегистрированы»* (ст. 17). Незаконной объявлена двойная регистрация воздушного судна, хотя *«его регистрация может переходить от одного государства к другому»* (ст. 18). Эти нормы устанавливают прямую и непосредственную юридическую связь воздушного судна с государством его регистрации, что имеет исключительно важное значение при решении вопросов ответственности за вред, причиненный пассажиру и его багажу при международной перевозке, расследовании происшествий, оказании помощи воздушным судам, терпящим бедствие, аресте воздушного судна, предоставлении аэронавигационных, радио- и метеорологических услуг воздушным судам, занятым в международной аэронавигации. Таким образом, термин **«международная гражданская авиация»** прямо ассоциируется с воздушными судами, занятыми в международной аэронавигации и допущенными государствами их регистрации к выполнению международных полетов на основе национальных законов и правил. Решающую роль среди них играют воздушные кодексы. Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г. содержит главу XI «Международные полеты воздушных судов». В ней установлены самые общие правила, определяющие режим международных полетов в воздушном пространстве Российского государства.

Другой часто и широко употребляемый термин при регулировании международных воздушных сообщений — **«международный воздушный транспорт»**. Статьи ч. 3 Чикагской конвенции, озаглавленной «Международный воздушный транспорт», связаны с информацией и отчетами о перевозках, которые должны представлять в Совет ИКАО авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении (ст. 67), правом государств устанавливать маршруты, по которым в пределах его территории осуществляется любое международное воздушное сообщение, а также указывать аэропорты, используемые в таких сообщениях (ст. 68). В других статьях Конвенции говорится об усовершенствовании аэронавигаци-

онных средств (ст. 69), их финансировании (ст. 70), предоставлении средств Советом ИКАО (ст. 71), приобретении или использовании земельных участков под аэронавигационные средства (ст. 72), организации совместной эксплуатации и пульных сообщений (ст. 77–79). По их содержанию можно сделать вывод: под термином *«международный воздушный транспорт»* понимается *перевозочная деятельность авиапредприятий*, занятых в международном воздушном сообщении, предоставление Совету ИКАО отчетов о ней, а также *аэропортовая деятельность и финансирование аэронавигационных средств с помощью Совета ИКАО*. Фактически этот термин характеризует экономическую сторону перевозочной деятельности международного воздушного транспорта.

В 2004 г. ИКАО переиздало *«Руководство по регулированию международного воздушного транспорта»* (первое издание вышло в 1996 г.). В предисловии сказано, что его содержание *«ограничено экономическими аспектами регулирования в области международного воздушного транспорта, в отличие от соответствующих технических аспектов, таких как навигация, безопасность полетов и авиационная безопасность»*. Здесь же подчеркивается, что вопросы полетов *«выходят за рамки данного Руководства»*, поскольку термин **«авиация»** часто некорректно используется вместо термина **«воздушный транспорт»**, и делается вывод, что **«воздушный транспорт»** является более конкретным термином, относящимся к аспектам перевозки по воздуху (обычно коммерческим воздушным транспортом), *«авиация»* является общим термином и включает гораздо больше аспектов, таких как полеты военных, государственных и частных воздушных судов, производство воздушных судов, аэронавигацию, некоммерческие воздушные перевозки и специальные авиационные услуги.

Установление различий между понятиями **«международная гражданская авиация»** и **«международный воздушный транспорт»** позволяет определить характер особенностей международного воздушного права. Главной из них является объективное деление международного воздушного права на две группы норм. Первая состоит из принципов и норм, регулирующих международные полеты воздушных судов, занятых в международной аэронавигации, вторая регламентирует перевозочную деятельность коммерческого воздушного транспорта, занятого в международных воздушных сообщениях. Такое деление, как это говорилось ранее, привело к образованию института «права международных полетов» и института «права международных воздушных сообщений и перевозок». Авто-

номность и самостоятельность этих институтов не препятствует их тесному взаимодействию, несмотря на то, что нормы института международных полетов не применяются к регулированию международных воздушных сообщений и перевозок, и наоборот.

Участвуя в осуществлении международных воздушных связей, государства открывают свое суверенное воздушное пространство не столько для международных полетов, сколько для международных воздушных перевозок пассажиров и груза. Именно международные перевозки делают международные полеты экономически выгодными и целесообразными. При этом государства не заинтересованы в эпизодических полетах; они нуждаются в установлении отношений в этой области с другими странами на длительной и постоянной основе. Юридической формой оформления таких отношений являются соглашения о международных воздушных сообщениях. Благодаря этому они становятся стабильными и прочными, обеспечивают регулярность и эффективность полетов и перевозок. Именно поэтому важнейшей, если не главной, целью международного воздушного права является создание правовых рамок, обеспечивающих взаимодействие институтов международных полетов и международных авиаперевозок. Решая разные правовые задачи, эти институты работают слаженно и синхронно, совместно создают общее правовое пространство, в котором действуют принципы и нормы, направленные на то, *«чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом»*, а *«международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично»* (преамбула Чикагской конвенции 1944 г.)

Обеспечение публично-правовых и гражданско-правовых интересов государства в сфере международных полетов и авиаперевозок. В международных отношениях государство реализует свою публичную власть и выступает как **публично-правовая** и **гражданско-правовая личность**, имеющая четкие международные публичные и экономические интересы. Так, проблема обеспечения безопасности гражданской авиации долгое время носила сугубо технический характер. Но когда в конце 60-х гг. прошлого столетия террористы стали захватывать и угонять самолеты, возникла явная угроза публичным интересам государств. Такие действия подрывали безопасность международных воздушных сообщений во всем мире. В целях защиты публичных интересов государств в сфере международной гражданской авиации были созданы междуна-

родно-правовые инструменты. В 1970 — 1971 гг. под эгидой ИКАО приняты две конвенции по борьбе с угоном и захватом самолетов.

В сфере международных авиатранспортных отношений публичная власть проявляется во властных действиях, осуществляемых публичными органами от имени государства в отношении как самого воздушного пространства, так и тех, кто его использует. Властные действия связаны с защитой публичных интересов общества и государства, их должного обеспечения, и они основываются на законе и обязаны ему соответствовать. Использование права и закона в защиту и обеспечение публичного интереса приводят к появлению публично-правовых интересов государства.

Международные полеты относятся к области исключительных публично-правовых интересов любого государства. Их осуществление в воздушном пространстве, на которое распространяется суверенитет, прямо касается суверенных прав государства на его владение, распоряжение и пользование. Как публично-правовая личность, обладающая суверенными правами, государство своей властью определяет условия доступа иностранных воздушных судов в суверенное воздушное пространство для осуществления международных полетов. Эти условия определяются в национальном законе и международном договоре. И в том, и в другом случае проявляется воля государства как публично-правовой личности. Тем самым государство как публично-правовая личность через действия своих публичных органов реализует *право распоряжения* суверенным воздушным пространством, предоставляет его в *пользование* иностранным воздушным судам на определенных условиях, установленных в международном договоре и национальном законодательстве. Предоставляется, естественно, не все это пространство, а только его незначительная часть.

Полеты иностранных воздушных судов в национальном воздушном пространстве производятся по специально выделенным для этого международным воздушным маршрутам, по строгим правилам полетов. *Определение порядка и режима международных полетов над государственной территорией относится к внутренней компетенции каждого государства*, является юридической формой реализации его властных полномочий как публично-правовой личности.

Такое формально-юридическое проявление публично-правовой власти в области международных полетов имеет существенное практическое значение. Выступая собственником и распорядителем национального воздушного пространства, государство прямо заинте-

ресовано в его рациональном экономическом использовании. Между международными полетами и международными авиаперевозками существует явная экономическая взаимозависимость. Международные полеты целесообразны только тогда, когда осуществляются в целях международных перевозок. Экономическая взаимозависимость порождает юридическую взаимозависимость. В этом случае государство выступает одновременно как публично-правовая и гражданско-правовая личность. Возникающие при международной воздушной перевозке отношения носят преимущественно гражданско-правовой характер. Весь цикл международной авиаперевозки, кроме получения разрешения на пользование коммерческими «свободами воздуха» со стороны государства, связан с решением частноправовых вопросов между авиаперевозчиком и пассажиром.

Чтобы устранить национальное многообразие в регулировании этих вопросов, государства совместными усилиями выработали *унифицированные правила*, установившие общие подходы к разрешению некоторых вопросов гражданско-правовой ответственности перевозчика при международной воздушной перевозке. Государства для защиты и обеспечения своих гражданско-правовых интересов на основе международного публичного договора унифицировали разнообразные национальные правила об ответственности перевозчика при международной авиаперевозке и приняли *единообразные правила*, общие для применения авиаперевозчиками из всех стран. Унификация правил международной воздушной перевозки осуществлена Варшавской конвенцией 1929 г. и Монреальской конвенцией 1999 г. (подробнее см. в ч. II работы).

Таким образом, в международном воздушном праве государство действует как *публично-правовая* и *гражданско-правовая личность*, имеющая четкие публично-правовые и гражданско-правовые интересы в сфере международных полетов и международных авиаперевозок. В эти интересы входит *правовое содействие* деятельности авиапредприятий, осуществляющих регулярные и нерегулярные международные авиаперевозки, что является одной из важнейших функций международного воздушного права. Эта функция реализуется в процессе создания частноправовых норм, адресованным субъектам негосударственных авиационных отношений. С этой точки зрения международное публичное воздушное право выполняет задачу содействия развитию международного частного воздушного права.

Глава 5. Основные принципы международного воздушного права

Ядро международного воздушного права составляют основные принципы, под которыми следует понимать «общепризнанные нормы международного права наиболее общего характера». Эти принципы носят императивный характер и содержат обязательства *erga omnes*, т. е. обязательства в отношении всех и каждого из членов международного сообщества. Принципы объединяют нормы международного воздушного права различных его институтов, действующие в отношении тех или иных участников межгосударственных авиатранспортных отношений, в единую правовую систему. В тех случаях, когда возникает необходимость в урегулировании новых проблем, принципы служат критериями законности вновь принимаемых норм.

Огромное значение принципы имеют при оценке действий эксплуатантов воздушных судов при полетах над государственной территорией. Если вместо предписанного маршрута иностранное воздушное судно, занятое в международной аэронавигации, следует над иностранной территорией иным маршрутом, то такие действия квалифицируются как нарушение принципа безопасности международной гражданской авиации. Как незаконное вторжение и нарушение принципа суверенитета над воздушным пространством расценивается полет иностранного воздушного судна без разрешения суверенного государства. Так же могут быть расценены действия иностранного авиапредприятия на территории принимающего государства, направленные на получение коммерческих выгод от международных авиаперевозок вне предоставленных коммерческих свобод воздуха. Несоблюдение принципа взаимности одним перевозчиком может причинить экономический ущерб другому перевозчику.

В области двусторонних соглашений о воздушном сообщении основные принципы играют роль критерия законности двусторонних норм.

Основные принципы не всегда являются исключительным продуктом международного права. Некоторые из них имеют прямое родство с принципами национального воздушного права. Такой важнейший принцип международного воздушного права, как принцип суверенитета над воздушным пространством, признается Чи-

кагской конвенцией, но не закрепляется и не устанавливается, поскольку этот принцип уже давно закреплён в национальном законодательстве многих государств. Чикагская конвенция исходит из признания этого принципа. То же можно сказать о принципе обеспечения безопасности международной гражданской авиации. Основные законы по воздушному праву пронизаны императивными требованиями обеспечения безопасности гражданской авиации как в воздухе, так и на земле. На её обеспечение направлены все нормы, регулирующие полеты и перевозки над государственной территорией. В международном праве эта национальная императивная норма признана как основной принцип.

Принцип суверенитета над воздушным пространством. Каждое государство осуществляет полный и исключительный суверенитет в отношении воздушного пространства, расположенного над его государственной территорией, что отражено в воздушных кодексах многих государств и подтверждено в ст. 1 Чикагской конвенции 1944 г.

Суверенитет над воздушным пространством есть составная часть государственного суверенитета. Поэтому его общее свойство — верховенство на всей территории и независимость в международных отношениях — распространяется и на воздушное пространство над государственной территорией. В силу этого воздушное пространство над государственной территорией суверенно, т. е. оно не подчиняется никакой власти, кроме той, что исходит от государства, над территорией которого оно расположено. Осуществление государством всей полноты власти, являющейся высшей, верховной и исключающей какую-либо иную публичную власть в пределах национального воздушного пространства, проявляется в закреплении государством ***принципа полного и исключительного суверенитета государства над его воздушным пространством*** в национальном законодательстве.

Суверенитет над воздушным пространством реализуется государством в разных формах. Суверенитет над воздушным пространством — юридическая основа обеспечения национальной безопасности каждого государства, ограждает и защищает его суверенные права и законные интересы от незаконных посягательств извне. В международных отношениях в силу суверенитета государство *независимо* от других государств определяет режим и порядок использования национального воздушного пространства в целях осуществления внутренних и международных воздушных сообщений. Внут-

ри суверенитет проявляется в форме верховенства, которое позволяет государству осуществлять полную и исключительную власть в отношении воздушного пространства, расположенного над его территорией. Принцип суверенитета над воздушным пространством является исходным при определении многих положений двусторонних соглашений о воздушном сообщении, особенно при разрешении вопросов соблюдения законов и правил, регулирующих влет и вылет воздушных судов, совершающих международные полеты, прибытия и отправления с территории пассажиров, экипажей и грузов воздушных судов.

Важнейший атрибут суверенитета — **юрисдикция**, которая отличается от суверенитета тем, что если в суверенитете выражается высшая законность правомерного возникновения и существования государства, то в юрисдикции находит свое воплощение верховенство законов и правил государства, установленных им в отношении своей территории и расположенного над ним воздушного пространства. Юрисдикция государства распространяется на все воздушные суда, включая иностранные, осуществляющие полеты над государственной территорией. Следует учесть, что иностранные воздушные суда сохраняют свою юридическую связь с государством регистрации на всем протяжении полетов, что приводит к возникновению коллизий юрисдикции между государством регистрации воздушного судна и государством, в международный аэропорт которого прибыло иностранное воздушное судно. В суверенном воздушном пространстве иностранное воздушное судно имеет статус воздушного судна, полет которого разрешен принимающим государством в соответствии с международным договором или национальным законом. На всем протяжении своего пребывания в пределах иностранной территории такое судно обязано соблюдать и выполнять установленные в отношении иностранных воздушных судов национальные законы и правила о влете и вылете. В этом случае речь идет о режиме его подчинения юрисдикции принимающего государства. Вместе с тем объем такой юрисдикции четко ограничен Чикагской конвенцией 1944 г. и двусторонними соглашениями о воздушном сообщении, и если он принимающим государством превышен, то это следует квалифицировать как нарушение международного права.

В теории международного права принято различать *предписательную юрисдикцию* и *исполнительную юрисдикцию*. Предписательная понимается как суверенное право каждого государства прини-

мать свои законы и правила, какие оно считает необходимым для осуществления государственной власти в пределах своей территории. При исполнительной юрисдикции речь идет о практическом применении этих законов и правил. В части, касающейся воздушного пространства, осуществляя юрисдикцию, государство устанавливает законы и правила, определяющие: а) *режим и порядок выполнения международных и внутренних полетов в пределах государственной территории*; б) *порядок и условия коммерческой деятельности авиапредприятий*; в) *функции и компетенцию исполнительных авиатранспортных органов государства*.

Исполнительная юрисдикция в данной сфере очень многогранна и проявляется в форме административной, гражданской, уголовной, таможенной, валютной, налоговой, судебной и иной юрисдикции. Действующими положениями Чикагской конвенции и двусторонними соглашениями о воздушном сообщении национальная юрисдикция, осуществляемая в отношении воздушных судов, занятых в международной аэронавигации, международных авиаперевозчиков и их представительств в других государствах, ограничена нормами международного права. В Чикагской конвенции специально оговорены случаи применения законов и правил к: 1) *воздушным судам, занятым в международной аэронавигации*; 2) *допуску на территорию или отправлению с территории пассажиров, экипажа и груза* и 3) *досмотру воздушных судов при их прибытии и убытии в целях проверки предусмотренных конвенцией документов*.

В ст. 11 «Применение правил о воздушных передвижениях» определено, что законы и правила того или иного государства, касающиеся допуска на территорию или убытия с территории воздушных судов, занятых в международной аэронавигации, или их эксплуатации и навигации во время их пребывания в пределах территории, *«применяются к воздушным судам всех государств без различия их национальности и соблюдаются такими воздушными судами при прибытии, убытии или во время пребывания в пределах территории этого государства»*. В данной статье определен круг национальных законов и правил, применимых к допуску иностранных воздушных судов в суверенное воздушное пространство для международных полетов, их убытию и пребыванию. В соответствии с этим положением Чикагской конвенции каждое государство вправе не только применять свои национальные правила полетов к иностранным воздушным судам, но и требовать их соблюдения при прибытии, убытии или во время пребывания. Более того, согласно ст. 12 «Пра-

вила полетов» на каждое государство возложена обязанность обеспечения соблюдения национальных правил и регламентов воздушными судами его регистрации при совершении полетов над иностранными территориями. Этим признается юрисдикция государства в отношении предмета и содержания национальных законов и правил о международных полетах. В сочетании с обязанностью каждого участника Конвенции поддерживать *«максимально возможное единообразие»* в области полетов на основании стандартов ИКАО признанные Чикагской конвенцией юрисдикционные права очерчивают круг национальных законов и правил о полетах, применение которых к иностранным воздушным судам является законным и правомерным и не противоречит самой Конвенции. Кроме того, осуществление юрисдикции над международными полетами выражается в праве принуждения каждого государства к соблюдению правил полетов и применению санкций к нарушителям.

В двусторонних соглашениях о воздушном сообщении вопрос о взаимном применении национальных законов и правил о полетах обычно решается в соответствии со ст. 11 и 12 Чикагской конвенции. К примеру, в п. 1 ст. 5 Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенных Штатов Америки о воздушном сообщении от 14 января 1994 г. установлено, что *«законы и правила одной Стороны, регулирующие выполнение полетов и навигацию воздушных судов при прилете, нахождении в пределах или вылете с территории этой Стороны, будут применяться к авиапредприятиям другой Стороны»*. Аналогичные формулировки имеются в п. 1 ст. 6 Соглашения между Правительством Союза Советских Социалистических республик и Правительством Китайской Народной республики от 26 марта 1991 г., других соглашениях России о воздушных сообщениях. Общая цель таких двусторонних положений — установить четкие границы применения юрисдикции одного государства к полетам над его территорией воздушных судов другого государства и устранить возникновение конкуренции юрисдикций сторон соглашения в вопросах полетов.

Этой же цели посвящены в ст. 13 Чикагской конвенции и конкретизирующие ее нормы о двусторонних соглашениях о воздушном сообщении в части правил, регулирующих прибытие, пребывание, отправление или транзит на территорию государства пассажиров, экипажей, грузов и почты. Перечень применимых в данном случае законов строго определен и ограничен таможенными, паспортными, валютными, санитарными и карантинными правилами. Лю-

бые попытки навязать соблюдение «иных законов и правил», выходящих за этот перечень, должны рассматриваться как нарушение Чикагской конвенции и двусторонних договоренностей на этот счет. Именно так следует расценивать действия Европейского Союза, направленные на распространение своей юрисдикции на двусторонние отношения стран-членов Союза с другими странами и принуждение перевозчиков из третьих стран соблюдать правила прибытия и убытия, адресованные перевозчикам Союза. Попытки ЕС заставить перевозчиков из других стран соблюдать свои внутренние правила прибытия и убытия пассажиров, игнорируя двусторонние соглашения о воздушном сообщении, установленные каждым членом ЕС с другими странами в отдельности, выходят за рамки двусторонних соглашений о воздушном сообщении, заключенных членами ЕС, нарушают условия и порядок осуществления юрисдикции при международных воздушных сообщениях. Таким образом, критерием обоснованности подчинения и применения к иностранным авиаперевозчикам национальных законов и правил, относящихся к международным воздушным сообщениям, следует считать Чикагскую конвенцию, соответствующие положения двусторонних соглашений о воздушном сообщении, устанавливающие предмет, объем и цель осуществления публичной, административной, уголовной, гражданской, налоговой, таможенной и иной юрисдикции государством в отношении иностранных воздушных судов, занятых в международной аэронавигации, во время их пребывания на его территории. Такая юрисдикция безгранична и имеет строго ограниченные пределы применения, определенные международным правом.

Вопросы юрисдикции являются предметом Варшавской конвенции 1929 г., Монреальской конвенции 1999 г., а также Гагской и Монреальской конвенций по борьбе с захватом и угоном самолетов. В первой в целях сбалансирования интересов авиакомпаний и их пользователей и разделения рисков, связанных с источниками повышенной опасности, содержатся положения о **судебной юрисдикции**, позволяющие разрешать сложные конфликты юрисдикций между авиаперевозчиком и пассажиром. Конвенция предлагает пассажиру самостоятельно выбрать один из четырех судов, в который по усмотрению истца может быть подан иск об ответственности к авиаперевозчику. Таковым может быть: 1) *суд по месту «жительства» перевозчика*; 2) *суд страны, где находится место штаб-квартиры авиаперевозчика*; 3) *суд страны, где посредством представи-*

тельства авиаперевозчика был заключен договор о воздушной перевозке и 4) суд страны места назначения перевозки. Монреальская конвенция сохранила четыре варианта выбора судебной юрисдикции для предъявления иска об ответственности и добавила пятую юрисдикцию в отношении вреда, происшедшего в результате смерти или телесного повреждения пассажира. Согласно п. 2 ст. 33 Конвенции иск об ответственности может быть возбужден, кроме вышеуказанных судов, в суде государства, в котором пассажир «на момент происшествия имеет основное и постоянное место жительства».

Сотрудничество государств в сфере борьбы с угоном и захватом самолетов основано, в частности, на признании юрисдикции государства в отношении актов насилия и преступлений, совершенных на борту воздушного судна его регистрации, а также воздушного судна с преступником, осуществившего посадку на его территории.

Функция властвования, основанная на суверенитете и юрисдикции государства, прямо связана с функцией регулирования. Государство разрабатывает и принимает национальное законодательство, регулирующее авиатранспортную деятельность как национальных, так и иностранных лиц и организаций. Национальное регулирование распространяется на внутренние и международные авиаперевозки, а также на национальных и иностранных авиаперевозчиков. Цели национального регулирования в области международной аэронавигации и международного воздушного транспорта определяются конкретными условиями государства, на которые влияют размеры территории, степень национального экономического развития, внутренняя и международная политика и т. д.

Целями регламентации **международной аэронавигации** выступают: а) обеспечение безопасности полетов; б) определение условий допуска к полетам гражданских воздушных судов; в) организация полетов, управление и контроль за ними аэронавигационными службами; г) защита суверенного воздушного пространства от незаконных посягательств и агрессии; д) оказание помощи терпящим бедствие воздушным судам.

Цели национального регулирования международного воздушного транспорта охватывают: а) соблюдение международных требований к воздушному транспорту, используемому в международных воздушных сообщениях; б) обеспечение доступа к национальному рынку воздушного транспорта; в) права на авиаперевозки; г) тарифы авиаперевозчиков; д) регламентацию провозной емкости; е) аренду и лизинг воздушных судов.

Под **принципом обеспечения безопасности международной гражданской авиации** понимается суверенное право каждого государства принимать меры технического, эксплуатационного, организационного, аэронавигационного и информационного характера, обеспечивающие выполнение международных и внутренних полетов без угрозы для жизни и здоровья людей, обязанность государства поддерживать высокий уровень безопасности в отношении любых полетов. В международном аспекте обязательства по обеспечению безопасности международной гражданской авиации возложены на государства международными договорами. Чикагская конвенция 1944 г. объявляет своей главной задачей создание таких условий для международной гражданской авиации, при которых она может развиваться «безопасным и упорядоченным образом». Практически во все двусторонние соглашения о воздушном сообщении включены положения о взаимных обязательствах по поддержанию должного уровня безопасности, а также процедуры сотрудничества по вопросам устранения или разрешения ситуаций, связанных с актами или угрозами незаконного вмешательства против безопасности гражданской авиации.

В 1986 г. Совет ИКАО принял типовую статью об авиационной безопасности и рекомендовал использовать ее в двусторонних соглашениях. В совокупности с принципом обеспечения безопасности международной гражданской авиации международно-правовые нормы по безопасности гражданской авиации образуют соответствующий международно-правовой режим.

В марте 2006 г. ИКАО провела Конференцию генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов, на которой был дан анализ современного состояния безопасности полетов и приняты новые меры, направленные на укрепление безопасности полетов в глобальном масштабе. Было признано, что *«государство несет ответственность за обеспечение безопасности полетов в воздушном пространстве над его территорией, в том числе полетов воздушных судов иностранных эксплуатантов»*, и поручено ИКАО подготовить необходимые положения и инструктивный материал, касающийся *«единообразного подхода к наблюдению за полетами иностранных воздушных судов»*. Конференция рекомендовала также государствам *«включать в свои двусторонние соглашения статьи о безопасности полетов, основанные на типовой статье о безопасности полетов, разработанной ИКАО»*.

Во внутреннем плане обеспечение высокого уровня безопасности полетов в суверенном воздушном пространстве входит в функции государства. Распоряжаясь своим воздушным пространством, государство обязано создавать и поддерживать условия, необходимые для его практического использования. Ключевым условием такого использования является **безопасность полетов** как основополагающий принцип национального воздушного законодательства. В соответствии с этим принципом государство регламентирует летную годность воздушных судов, устанавливает технические требования и нормативы к аэродромам и аэропортам, воздушным трассам, принимает правила полетов и управления ими, а также определяет порядок расследования авиационных происшествий и инцидентов. Нормативные правила, предписания и требования, которые государства принимают в отношении безопасного использования собственного воздушного пространства, образуют **национальный режим** обеспечения безопасности гражданской авиации. Особо в нем выделяются нормы, касающиеся порядка осуществления международных полетов над государственной территорией, что указывает на то, что обеспечение безопасности международной гражданской авиации входит в задачи национального воздушного права.

Таким образом, международно-правовой и национальный режимы обеспечения безопасности полетов гражданской авиации тесно взаимодействуют друг с другом на основе принципа обеспечения безопасности международной гражданской авиации.

Принцип взаимности играет исключительно важную роль в защите и обеспечении экономических интересов как государства, так и авиаперевозчиков при осуществлении международных воздушных перевозок. Их экономическая эффективность зависит от множества факторов. Как сегмент национального рынка авиаперевозок международные воздушные перевозки из одной страны в другую, в противоположность внутренним воздушным перевозкам, как правило, полностью закрытым для иностранных авиакомпаний, не могут осуществляться только одним перевозчиком, хотя и такое часто встречается на практике. В большинстве случаев установленные международные воздушные линии эксплуатируются двумя перевозчиками, специально назначенными для этого сторонами двусторонних соглашений о воздушном сообщении. Обоюдный экономический интерес таких перевозчиков состоит в том, чтобы эксплуатация этих линий была выгодной, приносила им прибыль. Юри-

дическим средством реализации их экономических интересов являются **права доступа** на национальный рынок международных авиаперевозок, охватывающие **права на маршруты, права на эксплуатацию и права перевозок**. Хотя изначально они исходят от государства, фактическими держателями и распорядителями этих прав выступают авиаперевозчики. Имея доступ к национальному рынку международных воздушных перевозок, перевозчики могут обмениваться правом доступа и на основе принципа взаимности предоставляют права или определенные преимущества перевозчику из другого государства при условии предоставления государством регистрации иностранного перевозчика аналогичных прав и преимуществ назначенному перевозчику своего государства. В результате вырабатывается общая правовая позиция в отношении полетов и перевозок между государствами, отражающая баланс экономических интересов перевозчиков, эксплуатирующих международные воздушные сообщения на условиях взаимной выгоды.

Двусторонние соглашения предусматривают обычно равное количество воздушных линий, устанавливаемых между государствами. Но количественное равенство линий, как и пунктов посадок, используемых для регулярных полетов, прямо не связано с принципом взаимности, не требующим абсолютной идентичности прав и преимуществ, предоставляемых друг другу участниками соглашений. Взаимность предполагает учет взаимных интересов и возможностей, реальные обстоятельства, связанные с организацией регулярных полетов.

О взаимности можно говорить в широком и узком смысле. Например, по отношению к нерегулярным воздушным перевозкам взаимность в узком контексте может воплощаться в утверждении только конкретного вида и количества нерегулярных рейсов (например, три рейса для перевозки группы туристов). В широком смысле взаимность не требует такого указания в отношении вида или количества нерегулярных рейсов, но может сопровождаться утверждением всех нерегулярных рейсов, например, рейсов из третьей страны.

Принцип свободы полетов за пределами государственной территории действует в отношении воздушного пространства, расположенного над исключительной экономической зоной и открытым морем. Такое воздушное пространство принято считать международным или открытым. В соответствии с принципом свободы полетов любые воздушные суда (военные и невоенные) вправе свободно летать в международном воздушном пространстве, ко-

торое исключено из-под юрисдикции какого-либо государства. Свобода полетов сочетается с комплексом прав, которые может осуществлять каждое государство в отношении международного воздушного пространства. Все государства имеют право осуществлять юрисдикцию над своими воздушными судами, обеспечивать безопасность полетов за пределами суверенного воздушного пространства, использовать воздушные суда для преследования иностранных морских судов в открытом море за нарушение законов и правил прибрежного государства, в целях борьбы с пиратством и работогвлей.

Кроме того, при пользовании свободой полетов государства обязаны соблюдать правила полетов, рекомендованные ИКАО, предотвращать инциденты в воздушном пространстве над открытым морем и не допускать его загрязнение, оказывать помощь терпящим бедствие морским и воздушным судам, не разрешать полеты своих воздушных судов без опознавательных знаков.

Глава 6. Международно-правовая унификация правил международных воздушных перевозок

К функциям международного воздушного права, как уже указывалось, относится содействие развитию международного частного воздушного права. Необходимость в этом определяется природой отношений, возникающих при осуществлении международных воздушных перевозок, поскольку практически весь цикл таких перевозок (кроме получения разрешения на пользование коммерческими «свободами воздуха» со стороны государства) связан с решением частноправовых вопросов между авиаперевозчиком и пассажиром. Заключив договор о перевозке, авиаперевозчик возлагает на себя комплекс гражданско-правовых обязательств по транспортировке пассажира из одной страны в другую. Именно гражданско-правовые последствия для авиаперевозчиков порождают случаи причинения вреда жизни и здоровью пассажирам, уничтожения, утери или повреждения багажа. Обычно в национальном воздушном и гражданском законодательствах предусмотрены положения о возмещении вреда, причиненного при перевозке пассажирам и его багажу. Но в области международных авиаперевозок это не решает

проблем, так как неизбежны трудноразрешимые правовые конфликты, связанные с выбором применимого права из множества национальных подходов к возмещению за причиненный вред пассажиру и его багажу. В этой ситуации права и законные интересы пассажира могут быть серьезно ущемлены. Появляется большая вероятность возникновения длительных судебных процедур по разрешению споров по материальной компенсации авиаперевозчиком причиненного пассажиру и его багажу вреда.

Чтобы устранить такую опасность и национальную множественность в регулировании этих вопросов, начиная с 1929 г. государства разрабатывают и принимают *унифицированные* правила, единообразно регулирующие гражданско-правовую ответственность перевозчика при международной воздушной перевозке.

Своеобразие международно-правовой унификации международного воздушного права заключается в том, что ее предметом является создание унифицированных норм, обобщающих национальные правила международных воздушных перевозок, установленные государствами, принадлежащими к различным правовым системам, и на их основе образование специального правового режима международных авиаперевозок. Возникновению и развитию унификации части правил международных воздушных перевозок способствовали следующие факторы:

- широкое развитие многостороннего и двустороннего сотрудничества между государствами в области международных воздушных связей и установление всемирной сети международных воздушных сообщений;
- необходимость устранения противоречий между международным характером складывающихся в сфере международных воздушных перевозок отношений и множественностью внутригосударственных способов регулирования авиаперевозок, имеющих серьезные различия в регулировании вопросов международных авиаперевозок, затрудняющие их применение как перевозчиками, так и судебными органами разных государств при разрешении споров между перевозчиками и потребителями их услуг;
- недостаточность способов разрешения спорных вопросов авиаперевозок коллизионным методом и потребность в создании международно-правового механизма, способного защищать и обеспечивать гражданско-правовые интересы авиаперевозчиков и потребителей их услуг на универсальной основе;

- потребность в общем, а не мультинациональном режиме международных воздушных перевозок, осознание необходимости создания адекватного мировым воздушным связям международно-правового механизма их регулирования;
- необходимость обеспечения имущественных прав и интересов пассажиров при осуществлении международных воздушных перевозок и возмещения вреда, причиненного их жизни и здоровью.

Каким же образом осуществляется международно-правовая унификация в сфере международных воздушных перевозок, какой метод регулирования для этого применяется?

Средством, применяемым в международном воздушном праве для устранения противоречий между потребностями в единообразии правил международных воздушных перевозок и множественностью норм внутригосударственного права в этой области, объективно препятствующих установлению такого единообразия при осуществлении международных воздушных перевозок, выступает международный договор. Унифицированные правила международных воздушных перевозок трансформированы в национальное законодательство государств — участников Варшавской и Монреальской конвенций. Россия, как участник Варшавской конвенции 1929 г., давно уже ее применяет путем прямых указаний на нее в Воздушном кодексе 1997 г. (в ст. 116 и 127). В итоге под международно-правовой унификацией в международном воздушном праве следует понимать создание унифицированных норм, позволяющих государствам применять единообразные правила международных воздушных перевозок вместо национальных правил и тем самым образовывать единообразное правовое пространство, обеспечивающее единые правовые условия осуществления международных воздушных перевозок на универсальной основе.

Возникновение и крушение «Варшавской системы». Международное право — это постоянно развивающийся свод правил, обычно соблюдаемых членами международного сообщества в отношениях между собой. ИКАО постоянно участвует в этом процессе развития применительно к гражданской авиации. Основными составляющими этого процесса выступают реформа и модернизация.

Созданный в октябре 1929 г. правовой механизм регулирования на основе унификации части правил международных воздушных перевозок — Варшавская конвенция — без преувеличения сыграла огромную роль в упорядочении развития международной граждан-

ской авиации. Она заложила ряд жизненно важных правил международных воздушных перевозок, определила общепринятый режим ответственности в случае происшествий при перевозках пассажиров, багажа и грузов, установила требования к форме и содержанию авиатранспортных документов и ввела основные правила, касающиеся процедуры предъявления претензий и исков к перевозчикам.

Варшавская конвенция была принята на раннем этапе становления международной гражданской авиации. Передовая авиационная техника, возросшая мобильность пассажиров, практически всемирная сеть рынков перевозок и глобализация воздушных перевозок — вот лишь некоторые из новых явлений, которые определяют развитие международного воздушного транспорта в настоящее время. Эти новые реалии заставляют признать, что изменение правовых норм должно идти в ногу с техническими, социальными и коммерческими изменениями и что модернизация соответствующих правил, регулирующих эти изменения, становится важной задачей для всех заинтересованных сторон: правительств, авиационной отрасли и пассажиров.

Начиная с 60-х гг., практика международных воздушных перевозок, особенно в отношении пределов ответственности авиаперевозчика, перестала совпадать с «Варшавской системой». К тому времени представления авиакомпаний, особенно американских, о значении вопроса об объеме компенсации авиапассажирам в случае причинения им вреда значительно изменились. Им, в частности, стало ясно, что повышение компенсации за вред прямо сказывается на имидже авиакомпаний, повышает их конкурентоспособность на рынке международных авиаперевозок. Поэтому в начале 60-х гг. американские авиакомпании по своей инициативе подняли планку компенсации за вред до 75 тыс. долл. против 20 тыс. долл., установленных Варшавской конвенцией.

Вместе с тем в США по-прежнему летали иностранные перевозчики, придерживавшиеся прежнего предела ответственности, причем нередко их пассажирами были американские граждане. В результате возник разрыв в материальной компенсации вреда пассажирам американскими авиакомпаниями и иностранными перевозчиками, возмещавшими воспользовавшимся их услугами американским пассажирам значительно меньшие суммы, что соответствовало, однако, установленному Варшавской конвенцией пределу.

Чтобы защитить интересы своих пассажиров, 13 мая 1966 г. Управление гражданской авиации США приняло так называемое «Монреальское соглашение 1966 г.». С точки зрения международного права оно не является международным соглашением — это договоренность между перевозчиками, осуществляющими пассажирские перевозки с пунктами назначения, отправления или согласованной стоянки на территории США о том, что *de facto* они будут включать в свои тарифы специальный договор, предусматривающий предел ответственности в случае смерти или телесного повреждения каждого пассажира в размере 75 тыс. долл. США, включая судебные издержки и расходы. В данном случае США юридически тонко использовали формулировку п. 1 ст. 21 Варшавской конвенции, допускающего установление более высокого предела ответственности перевозчика. Ссылаясь на него, США поставили всех иностранных перевозчиков перед фактом: хотите летать в США — соблюдайте Монреальское соглашение. В противном случае в перевозках могло быть отказано. Таким образом, в добровольно-принудительном порядке Монреальское соглашение стало регламентировать значительную часть международных пассажирских перевозок в одном из регионов с наиболее высокой плотностью воздушного движения.

Тем самым США положили начало своего рода состязанию в вопросе о компенсации авиапассажирам в случае причинения им вреда во время международной перевозки. В одностороннем порядке некоторые западные авиакомпании повысили пределы ответственности до 100 тыс. специальных прав заимствования (СПЗ). Поясним: СПЗ представляют собой международный резервный актив, созданный Международным валютным фондом в 1969 г. в дополнение к существующим резервным активам его членов (официальные запасы золота, иностранная валюта и резервные позиции в МВФ). СПЗ являются расчетными единицами МВФ и используются в сделках и операциях МВФ. Стоимость СПЗ определяется на основе корзины валют пяти стран — членов МВФ, являющихся крупнейшими экспортерами товаров и услуг по итогам пятилетнего периода. В систему входят США, Германия, Япония, Франция и Великобритания. В частности, Италия приняла в июле 1988 г. законодательные положения, вводящие предел ответственности не ниже 100 тыс. СПЗ. Этот предел распространяется на итальянских перевозчиков в любой стране мира, а также на иностранные авиакомпании, если пункт отправления,

назначения или транзита при выполнении перевозки находится на территории Италии.

Начиная с декабря 1992 г. все международные авиаперевозчики Японии отказались от предоставленного им Варшавской конвенцией права претендовать на ограничение ответственности при исках на сумму до 100 тыс. СПЗ в случае смерти или телесных повреждений пассажира. Но при исковой сумме выше этого предела авиаперевозчик может доказать отсутствие небрежности со своей стороны и благодаря этому претендовать на ограничение ответственности.

В июне 1994 г. Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) приняла рекомендацию 16-1, в которой призвала государства-члены обновить отдельные элементы системы ответственности международных перевозчиков и поощрить участие своих авиаперевозчиков и авиакомпаний из третьих стран, выполняющих перевозки с пунктами назначения, отправления или транзита на территории государств — членов ЕКГА, в соглашении европейских авиаперевозчиков, аналогичном Монреальскому соглашению 1966 г. Согласно указанной рекомендации такое соглашение должно устанавливать пределы ответственности на уровне не ниже 250 тыс. СПЗ и содержать ряд положений, связанных со скорейшим урегулированием исков, немедленной выплатой компенсации потерпевшим и их близким родственникам, а также с механизмами защиты пределов ответственности от влияния инфляции.

Соглашение перевозчиков ИАТА, одобренное 31 октября 1995 г., пошло еще дальше и предусмотрело возможность отказа перевозчиков от пределов ответственности, установленных Варшавской конвенцией 1929 г. Уже к 1999 г. участниками этого соглашения стали 80% международных авиаперевозчиков.

Приведенные примеры достаточно ясно показывают картину распада «Варшавской системы» и причины ее замены Монреальской конвенцией 1999 г. Кроме того, подсчитано, что различные комбинации «Варшавской системы», положений национального законодательства, соглашений о воздушном сообщении порождают 44 возможных варианта режима ответственности авиаперевозчика. Даже признанные эксперты в области воздушного права не во всех случаях могут определить, под какой режим подпадает та или иная перевозка. Замешательство испытывают также адвокаты и судьи. Многообразие режимов ответственности вносит боль-

шую путаницу в разрешение споров между перевозчиками и пассажирами в судах.

За прошедшие более чем 70 лет Варшавская конвенция по различным причинам трансформировалась в так называемую «Варшавскую систему», сложность и фрагментарность которой привели к появлению чрезвычайно нечеткого юридического механизма, польза от которого для авиапассажиров стала призрачной. Восстановить юридическую точность и единообразие правил международных воздушных перевозок параллельно с осуществлением координированной в глобальном масштабе модернизации и консолидации «Варшавской системы» — вот главная цель принятия нового документа — Монреальской конвенции. Принятие и довольно быстрое вступление в силу (4 ноября 2004 г.) этой Конвенции свидетельствуют о том, что международное авиационное сообщество стремится к более эффективной и ответственной работе в XXI в. международного воздушного транспорта.

По сравнению с Варшавской конвенцией новая Конвенция значительно повышает степень защиты пассажиров международных авиалиний и улучшает условия предоставления им финансовой компенсации в связи с авиационным происшествием. То есть *новая Конвенция ставит интересы пассажиров выше интересов перевозчиков*, интересы которых носят подчиненный характер. Монреальская конвенция от лимитированной, ограниченной ответственности перешла к установлению *неограниченной ответственности*. В то время как Варшавская конвенция устанавливала *предел ответственности* в случае смерти или телесного повреждения на уровне 10 тыс. долл. США, Монреальская конвенция ввела *двухуровневую систему ответственности*. Первый уровень — объективная ответственность в размере до 100 тыс. специальных прав заимствования (СПЗ) (около 140 тыс. долл. США) независимо от вины перевозчика.

Второй уровень основывается на презумпции вины перевозчика и не предусматривает ограничения ответственности. Ответственность перевозчика за вред в случае смерти или телесного повреждения возникает только при условии наступления смерти или телесного повреждения на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке. В отношении такого вреда компенсация не превышает 100 тыс. СПЗ на каждого пассажира, и перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность. В случае превышения размера вреда на каждого пассажира

100 тыс. СПЗ перевозчик не несет ответственности за вред в случае смерти или телесного повреждения пассажира, если он докажет, что такой вред не был причинен небрежностью или другим неправильным действием либо бездействием перевозчика или его агентов. С другой стороны, уполномоченное лицо, которое считает, что вред, причиненный по вине перевозчика, превышает 100 тыс. СПЗ, должен доказать его вину.

Вспомним, как неудачно складывалась судьба различных дополнений к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, принятых в 1955, 1961, 1971 и 1975 гг., причем многие из них так и не вступили в силу. Новая Конвенция получила юридическое признание в невиданно короткие сроки: всего через четыре года с момента ее принятия Конвенция стала действующим международным документом, заменившим Варшавскую конвенцию.

Глава 7. Источники международного воздушного права

Сотрудничество между государствами по самым разнообразным вопросам международных полетов, международных авиaperевозок и международных воздушных сообщений реализуется, как правило, в форме *международного договора и обычая*. В международном воздушном праве используются различные наименования такого соглашения: договор, конвенция, соглашение, протокол к конвенции, меморандум, обмен нотами и т. д.

Международные договоры (соглашения) подразделяются на многосторонние и двусторонние. Примеры первых — Варшавская конвенция 1929 г., Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г., Монреальская конвенция 1999 г. и Кейптаунская конвенция 2001 г.

Особую группу образуют многосторонние конвенции по борьбе с актами незаконного вмешательства: Токийская конвенция 1963 г., Га-агская конвенция 1970 г., Монреальская конвенция 1971 г. и Протокол к ней 1988 г. К двусторонним относятся соглашения о воздушном сообщении. Большинство из них охватывает только регулярные международные воздушные сообщения, но в некоторых случаях они могут регулировать нерегулярные международные воздушные сообщения.

К *вспомогательным источникам* международного воздушного права следует отнести *стандарты и рекомендуемую практику, принимаемые Международной организацией гражданской авиации (ИКАО)* в целях обеспечения единообразия правил, касающихся международной аэронавигации и международного воздушного транспорта. Хотя международные стандарты ИКАО не являются строго обязательными и государства вправе по своему усмотрению выборочно применять или не применять их в своей национальной практике, заложенные в них параметры безопасности, основанные на мировом опыте гражданской авиации, побуждают государства широко ими пользоваться. Длительная практика применения стандартов ИКАО свидетельствует о сложившемся обычае, в соответствии с которым государства придают стандартам ИКАО обязательный характер.

Важное значение в правовом регулировании деятельности международных воздушных сообщений имеют соглашения между авиакомпаниями (*назначенными перевозчиками*) по вопросам эксплуатации международных воздушных сообщений. Такие соглашения регулируют вопросы коммерческого и технического обслуживания полетов и авиаперевозок, а также конкретизируют порядок пользования коммерческими правами, предусмотренными соглашениями о воздушном сообщении. С помощью этих соглашений общие двусторонние договоренности государств по поводу установления международных воздушных сообщений на уровне перевозчиков обретают конкретный характер, что позволяет им перейти к непосредственной эксплуатации таких сообщений на практике. Подчиненность соглашений между авиаперевозчиками решению практических задач, прямо связанных с эксплуатацией международных воздушных сообщений, дает основание характеризовать их в качестве *эксплуатационных соглашений*. Поскольку они регулируют гражданско-правовые, коммерческие, информационные, технико-эксплуатационные и иные, частноправовые по своей сути, отношения по поводу полетов и перевозок между перевозчиками из разных государств, то их следует считать источниками международного частного права.

По своей юридической природе эти соглашения не являются межправительственными и заключаются авиакомпаниями в развитие и дополнение двусторонних договоров. Для этого назначенные авиаперевозчики наделяются государствами специальной договорной правоспособностью, которая, с одной стороны, характе-

ризуется определенной договорной свободой в смысле содержания двусторонних соглашений по различным вопросам осуществления регулярных перевозок по установленным международным воздушным маршрутам, а с другой стороны, эта свобода ограничивается требованиями и условиями, предусмотренными межправительственными соглашениями о воздушном сообщении. Одним из них является требование соблюдения национальных законов и правил сторон межправительственного соглашения при решении вопросов сотрудничества на уровне назначенных перевозчиков. Принимая коммерческие, технические, информационные и иные соглашения, перевозчики обязаны это требование выполнять и принимать нормы, не противоречащие национальным законам и правилам государств, сторон двусторонних соглашений. Если это требование нарушается, то тогда государства имеют право оспорить законность принятых перевозчиками соглашений вплоть до приостановки их действия. Все это заставляет перевозчиков при заключении соглашений между собой действовать осмотрительно, тщательно и взвешенно.

ЛИТЕРАТУРА

1. Международное воздушное право. Кн. 1. М., 1980.
2. Международное воздушное право. Кн. 2. М., 1981.
3. Грязнов В. С. Международные авиаперевозки (Правовые вопросы). М., 1982.
4. Малеев Ю. Н. Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. М., 1986.
5. Бордунов В. Д., Котов А. И., Малеев Ю. Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М., 1988.
6. Бордунов В. Д. Системные свойства международного воздушного права / Советское государство и право. 1988. № 7.
7. Бордунов В. Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М., 1989.
8. Безопасность полетов / Под ред. Р. В. Сакача. М., 1989.
9. Тихонов В. М., Балашов Б. С. Система мирового воздушного транспорта и российская гражданская авиация. М., 1992.
10. Брылов А. Н. Основные договоры государств // Гражданская авиация. 1994. № 8.
11. Брылов А. Н. Чикагская конвенция // Гражданская авиация. 1994. № 10—11. 1995. № 1, 2, 3.
12. Ануфриева Л. П. Международное частное право. В 3-х томах. Общая часть. М., 2000.

13. Воздушные перевозки. Нормативные акты и их применение / Авт.-сост. Б. П. Елисеев. М., 2001.
14. Грязнов В. С. Правовые основы воздушных сообщений. М., 2001.
15. Лукашук И. И. Современное право международных договоров. Том 1. М., 2004.
16. Баталов А. А. Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений: Автореф. на соискание уч. степени канд. юр. наук. М., 2004.
17. Бордунов В. Д. Международное воздушное право — современное состояние // Актуальные международно-правовые и гуманитарные проблемы: Сб. статей. Ученые записки Центра международного права и гуманитарных проблем. Вып. VI. Дипломатическая академия МИД РФ. М., 2005.
18. Международное право: Учебник / Под ред. К. А. Бекяшева. М., 2005.
19. Гаверилов В. В. Понятие и взаимодействие международной и национальных правовых систем. Владивосток, 2005.
20. Международное право: Учебник / Под ред. А. А. Ковалева и С. С. Черниченко. М., 2006.
21. Осминин Б. И. Принятие и реализация государствами международных договорных обязательств. М., 2006.

История формирования и развития международного воздушного права

Глава 1. Формирование и развитие международного воздушного права: от Парижской конвенции 1919 г. до Чикагской конвенции 1944 г.

Становление международного воздушного права. Теория и практика 1900—1919 гг. Весной 1913 г. между Францией и Германией возник дипломатический инцидент по поводу неоднократных перелетов французской государственной границы германскими военными самолетами. Франция направила Германии ноту, в которой был высказан решительный протест против несанкционированных пересечений ее воздушной границы германскими военными самолетами. В целях разрешения инцидента Франция и Германия заключили 23 июня 1913 г. двустороннее соглашение, в котором они взаимно признали право распоряжаться воздушным пространством, расположенном над их территориями, по своему усмотрению и договорились о том, что военные воздушные суда, как французские, так и германские, будут осуществлять полеты над чужой территорией не иначе, как с разрешения на это другой стороны. Что касается полетов невоенных воздушных судов над французской и германской территориями, то Франция и Германия их разрешали лишь при условии получения экипажем свидетельства о праве на полет от компетентных французских или германских властей.

Французско-германское соглашение 1913 г. было первым в истории документом по воздушному праву, сыгравшим важную роль в окончательном определении позиций государств в отношении того, каким должен быть режим воздушного пространства, расположенного над государственной территорией: свободным для полетов

любых воздушных судов или подчиненным власти суверенного государства.

С появлением первых самолетов в начале XX в. в доктрине международного права развернулась острая дискуссия относительно режима воздушного пространства и прав государств в отношении него в пределах их сухопутной территории. По мнению одних ученых воздушное пространство над государственной территорией должно быть свободным и открытым для полетов воздушных судов. Другие же отстаивали необходимость распространения суверенитета на воздушное пространство, расположенное над государственной территорией.

Особенно настойчиво поддерживали «свободу воздуха» французские юристы. Не последнюю роль в этом играло лидерство Франции в производстве летательных аппаратов перед Первой мировой войной. Опережая Германию, Англию, США и Россию по численности самолетов и полагая, что это преимущество сохранится за ней если не навсегда, то надолго, Франция не нуждалась в каких-либо ограничениях на воздушные передвижения, которые вытекали самым естественным образом из суверенитета государств. Режим «свободы воздуха», по ее мнению, не мог препятствовать свободе воздушных передвижений. Интерес Франции к такому режиму подогревался также ее колониальными интересами. Имея колонии в Африке, Ближнем и Среднем Востоке и других частях света, Франция не была заинтересована в суверенизации воздушного пространства колониальными территориями. «Свобода воздуха» таких опасностей для колониальных интересов Франции не предвещала.

Обосновывая теорию «свободы воздуха», известный французский ученый П. Фошиль утверждал, что «свобода воздуха» определяется естественными и правовыми причинами: физическая природа воздуха неподвластна человеку, реально на него он воздействовать не может, а с юридической точки зрения действие права собственности могло распространяться лишь на высоту строения. В 1904 г., когда П. Фошиль обосновал теорию «свободы воздуха», самым высоким сооружением в мире была Эйфелева башня — 330 м. Ориентируясь на ее высоту, ученый пришел к выводу, что за ее пределами воздушное пространство неподвластно никому, и оно свободно для воздушных передвижений. Все это привело П. Фошиля к выводу о невозможности подчинения воздуха как такового вследствие его физических свойств суверенитету государства, а

потому провозглашение «свободы воздуха» является естественным и юридически правильным решением. Одновременно с этим ученый допускал, что государства вправе накладывать некоторые ограничения на «свободы воздуха»: запрещать полеты иностранных воздушных судов над своей территорией, принимать меры предосторожности в целях обеспечения своей национальной безопасности, защищать свои коммерческие интересы от конкуренции других государств.

Фактически итогом теоретических дискуссий и практических попыток закрепить «свободу воздуха» в Международном воздушном кодексе (ст. 1), разработанном Международным юридическим комитетом авиации в 1911 г., стало францужско-германское соглашение 1913 г. В нем впервые было закреплено право государств распоряжаться своим воздушным пространством, и в этом состоит большое историческое значение этого соглашения.

Парижская конвенция 1919 г. Достоинства и недостатки. По окончании Первой мировой войны на созванной в 1919 г. Парижской мирной конференции, принявшей Конвенцию о воздушной навигации, государства-участники безоговорочно признали главенствующим принцип полного и исключительного суверенитета государств над воздушным пространством, расположенном над их сухопутной и водной территорией (ст. 1 Конвенции). «Свобода воздуха» была отвергнута как не отвечающая интересам государств: военные действия в период Первой мировой войны показали ее несовместимость с политическими, экономическими и военными реалиями.

Определившись в главном и принципиальном вопросе — кто распоряжается суверенным воздушным пространством, государства — участники Парижской конвенции 1919 г. не стремились сделать ее положения приемлемыми для не участвовавших в ее принятии государств. Так, в соответствии со ст. 5 Конвенции право на осуществление полетов над территориями договаривающихся государств имели только участники Конвенции, другим же странам это право не предоставлялось. Многих также не устраивало положение ст. 35, обеспечивавшей господство стран-победительниц в Первой мировой войне в Международной комиссии по воздушной навигации, созданной в соответствии с Парижской конвенцией и подчиненной Лиге Наций. На комиссию были возложены функции по внесению изменений в технические правила, содержащиеся в восьми приложениях к Конвенции. Большинством голосов комиссия

могла принимать решения по спорным вопросам толкования технических правил. По существу эти решения навязывались другим участникам Конвенции, что и было основной причиной непопулярности Парижской конвенции 1919 г. для многих государств. Поэтому долгое время она не могла вступить в силу.

Несмотря на недостатки, Парижская конвенция 1919 г. сыграла огромную роль в становлении и развитии международного воздушного права как самостоятельной отрасли международного права. Многие из содержащихся в ней положений были закреплены в Конвенции о международной гражданской авиации, принятой в Чикаго в 1944 г. накануне завершения Второй мировой войны. Во-первых, Парижская конвенция 1919 г. положила начало всеобщему признанию принципа полного и исключительного суверенитета над воздушным пространством, хотя сторонники «свободы воздуха» и продолжали доказывать на протяжении 20—40-х гг. преимущества свободы воздушных передвижений. Свидетельством юридического авторитета принципа суверенитета над воздушным пространством стало его закрепление в 20-е гг. практически всеми национальными воздушными кодексами.

Во-вторых, Парижская конвенция 1919 г. вызвала лавину национальных воздушных законов, в которых определенное место уделялось вопросам регулирования международных воздушных сообщений и перевозок, хотя возможности авиации того времени были весьма скромными — летать недалеко и не очень быстро.

По мере технического развития и совершенствования авиации государства стали заключать в 20-е гг. первые двусторонние соглашения по вопросам международных воздушных перевозок пассажиров, грузов и почты. Примечательно, что в таких соглашениях делалась ссылка на принцип суверенитета над воздушным пространством, признавалась необходимость получения разрешения на осуществление международных авиаперевозок и подчинения прибывших иностранных воздушных судов законам и правилам разрешившего полет и перевозку на свою территорию государства.

Таким образом, Парижская конвенция 1919 г., молодое национальное воздушное законодательство и первые двусторонние соглашения о воздушном сообщении в 20—30-е гг. XX в. обозначили направления правового регулирования, которые продолжают существовать и в настоящее время.

Становление форм сотрудничества в период 1920—1939 гг.

Международное право стало развиваться по пути многостороннего и двустороннего регулирования межгосударственных отношений в области аэронавигации. Уже тогда регулирование аэронавигации было отнесено к области явных публичных интересов государств. В широком смысле под этим термином принято понимать регулирование международных полетов гражданских воздушных судов и управление воздушным движением — вопросы, относящиеся к сфере государственных интересов, поскольку они касаются гражданского и военного использования находящегося под суверенитетом воздушного пространства. Международно-правовое регулирование не осуществляется в отношении военного использования воздушного пространства; оно охватывает исключительно вопросы гражданского использования национального воздушного пространства гражданскими воздушными судами в целях международных полетов и перевозок.

Становление национального воздушного законодательства.

До Первой мировой войны в ряде стран были приняты законы и распоряжения, касающиеся запретных зон и полетов иностранных военных самолетов: Франции (1909 г.), Германии (1910 г.), Англии (1911 г.), России (1912 г.), Австрии (1912 г.) и США (1912 г.). По своему смыслу и значению первые национальные законы в области аэронавигации предназначались главным образом для защиты воздушного пространства от незаконного проникновения иностранных военных самолетов. По окончании войны, когда воздушные суда стали применять для перевозок пассажиров, национальное законодательство оказалась не приспособленным к правовому обеспечению деятельности авиации в гражданских целях.

Парижская конвенция не регулировала одновременно международно-правовые и внутригосударственные вопросы аэронавигации, поэтому многие положения Конвенции могли действовать только с опорой на национальное воздушное законодательство.

Без полноценного национального воздушного законодательства государства не имели возможности обеспечить правовыми средствами свои как национальные, так и международные интересы. Отсутствие развитого национального законодательства в области воздушных перевозок и передвижений препятствовало налаживанию международного сотрудничества, поскольку в национальных законах не определялось, с каким органом государства следует иметь дело по вопросам международных полетов, каков порядок пересече-

ния воздушных границ и дальнейших полетов над государственной территорией, в каких аэропортах могут совершать посадки иностранные гражданские воздушные суда и т. д. Возник противоестественный для интересов государств правовой вакуум в национальном законодательстве в области авиации.

Отставание национального законодательства от международных и национальных потребностей государств в области авиации и воздушных передвижений преодолевалось многими странами путем принятия воздушных кодексов, решавших задачи как общего, так и специального характера. С самого начала воздушным кодексам была отведена высшая ступень в иерархии нормативных актов по воздушному праву. Другие издаваемые нормативные акты воздушного законодательства имели по отношению к ним подчиненный характер и должны были строго им соответствовать. Большая часть содержащихся в воздушных кодексах общих положений предназначалась для регулирования *внутренних отношений* по поводу использования национального воздушного пространства гражданской авиацией. Другие положения регулировали *внешние отношения* государства в области международных полетов и перевозок.

Подобная юридическая конструкция национальных воздушных кодексов применяется и в настоящее время.

По своей структуре Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г., например, немногим отличается от своих предшественников — Воздушных кодексов СССР 1932, 1935, 1963 и 1983 гг. Менялось в них прежде всего содержание, отражавшее текущие изменения, происшедшие в гражданской авиации под влиянием научно-технического прогресса.

Главным итогом подключения национального законодательства в 20—40-е гг. к решению вопросов гражданской авиации стало формирование в нем специального направления, регулирующего совокупность отношений внутреннего и международного характера, возникающих по поводу осуществления внутренних и международных полетов и перевозок. Это привело к возникновению воздушного законодательства, выполняющего две функции. Первая связана с внутренними потребностями государства в правовом обеспечении деятельности гражданской авиации в пределах его территории; вторая способствует удовлетворению потребностей государства в международных перевозках. Соответственно, эта часть национального воздушного законодательства тесно взаимодействует с принципами и нормами международного воздушного

права, регулирующего международные воздушные сообщения и перевозки.

Становление и развитие международных коммерческих воздушных сообщений в 1920—1939 гг. В этот период времени воздушные сообщения между государствами развивались по мере развития самой авиации. В те годы коммерческие перевозки по договорным линиям не были масштабными и регулярными в современном понимании. Большая зависимость от метеорологических условий, недостаточное надежное аэронавигационное и наземное обеспечение, техническое состояние самолетов, малая дальность полетов — эти и другие причины мешали широкому развитию международных воздушных сообщений. Самолеты перевозили пассажиров, грузы и почту в другие страны, но только на небольшие расстояния и с постоянными техническими посадками.

Однако научно-технический прогресс в области авиации способствовал обеспечению надежности гражданских воздушных судов, а с ней — и безопасности полетов, совершенствованию и улучшению аэродромного и аэронавигационного обслуживания. Постепенно полеты гражданских самолетов превращались из «смертельных экспериментов» в обычные перевозки. Естественно, это сказывалось на международных воздушных перевозках: увеличались их дальность и продолжительность, расширялась география международных воздушных сообщений.

Одновременно с этим возникали новые юридические проблемы правового обеспечения международных воздушных сообщений и перевозок.

В те годы государства внимательно следили за развитием авиации и пытались заранее устранить юридические препятствия, мешающие развитию молодой гражданской авиации. В марте 1922 г. Лига Наций в лице Консультативного технического комитета по транспорту обратила внимание государств на отрицательное влияние различных национальных законов и правил в области воздушных перевозок на развитие международных воздушных сообщений и высказалась за то, чтобы были выработаны общие правила международных воздушных перевозок.

Унификация некоторых правил международных воздушных перевозок. В 20—30-е гг. начался процесс активного принятия национального воздушного законодательства, которое каждое государство

создавало исходя из собственных представлений и интересов. Естественно, возникло множество разных по содержанию национальных норм по перевозкам, что вызывало большие трудности применения их к международным воздушным перевозкам. К примеру, в случае приобретения подданным Швеции авиабилета на рейс голландской авиакомпании из Лондона в Брюссель и причинения ему вреда в результате авиационного происшествия в воздушном пространстве Бельгии возникал вопрос о праве, которое должно применяться для решения вопросов ответственности авиаперевозчика: Англии, где куплен билет, Голландии — места регистрации авиаперевозчика, Бельгии, где произошло авиационное происшествие, или Швеции, чьим подданным был пассажир. Эти сложности усугублялись, кроме того, различными требованиями к правам пассажира, обязанностям и ответственности авиаперевозчика по договору воздушной перевозки в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажира и его багажу.

В октябре 1926 г. по инициативе Франции в Париже состоялась первая международная конференция по частному воздушному праву для обсуждения вопроса о правовом регулировании международных воздушных перевозок. Представители сорока одного государства изучили представленный на конференции проект конвенции и одобрили ту его часть, которая касалась ответственности авиаперевозчика при международных воздушных перевозках. Для решения других вопросов был создан специальный постоянный рабочий орган — Международный технический комитет юристов-экспертов (СИТЕЖА), которому было поручено доработать проект конвенции в соответствии с рекомендациями участников конференции. СИТЕЖА эту работу выполнил и дополнил проект конвенции унифицированными требованиями к пассажирскому билету, багажной квитанции и воздушно-транспортному документу (авианакладной), правам и обязанностям перевозчика по договору международной воздушной перевозки.

4—12 октября 1929 г. в Варшаве состоялась вторая международная конференция по частному воздушному праву, на которой был принят доработанный СИТЕЖА проект конвенции. Так появилась Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г., сыгравшая огромную роль в упрощении правил и процедур международных авиаперевозок. Благодаря ее конструктивным положениям удалось устранить многочисленные неудобства и препятствия, мешавшие развитию международных авиаперевозок. Вместо хаотичного мно-

гообразия национальных правил перевозок был установлен *единообразный международный режим* применения всеми международными авиаперевозчиками ключевых правил перевозок на унифицированной основе. Создание такого режима стало поворотным моментом в формировании особых унифицированных норм, регулирующих исключительно международные авиаперевозки.

Под влиянием Варшавской конвенции 1929 г. в международном воздушном праве были унифицированы и другие вопросы, имеющие отношение к международным авиаперевозкам. Так, 29 мая 1933 г. в Риме были приняты одновременно Конвенция для унификации некоторых правил о возмещении вреда, причиненного иностранным воздушным судном третьим лицам на поверхности, и Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся предупредительного ареста воздушного судна. Первая Конвенция предназначалась для урегулирования вопросов материальной компенсации за вред, причиненный в результате падения иностранного воздушного судна третьим лицам на поверхности, вторая касалась правил принятия обеспечительных мер в виде предупредительного ареста воздушного судна, в отношении которого предъявлены иски. Обе конвенции вступили в силу.

Незадолго до начала Второй мировой войны 28 сентября 1938 г. были приняты в Брюсселе — Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся помощи и спасания воздушных судов на море, а 16 мая 1939 г. в Лондоне — Конвенция об освобождении от взимания сборов с горючего и смазочного материалов при воздушных перевозках, но они не вступили в силу.

Общий итог развития международного воздушного права в 1920 — 1939 гг. В этот период произошло становление международного воздушного права как самостоятельной отрасли международного права, имеющей свои особенности и специфику.

Наибольшую озабоченность государств вызывал вопрос о принадлежности воздушного пространства, расположенного над их территорией. Первоначально идеалистические представления о невозможности подчинения воздуха власти государства подпитывали теорию «свободы воздуха», которая имела много сторонников в доктрине международного права. До Первой мировой войны эту концепцию пытались воплотить на практике, закрепить в международной конвенции, обсуждавшейся на международной дипломатической конференции 1911 г.

Однако война развеяла иллюзии о полезности «свободы воздуха» для развития воздушной навигации. Государства осознали, что «свобода воздуха» делает воздушное пространство над его территорией легко проницаемым и незащищенным, создает огромную угрозу для их национальной безопасности. Заключая Парижскую конвенцию в 1919 г., государства единодушно решили, что воздушное пространство над их территорией должно ими полностью контролироваться и подчиняться их суверенной власти. Юридическим воплощением этого решения стало закрепление в ст. 1 Парижской конвенции принципа полного и исключительного суверенитета государства в отношении своего воздушного пространства, положившее конец теории «свободы воздуха».

Парижская конвенция 1919 г. задала общее направление процессу международно-правового регулирования вопросов использования воздушного пространства авиацией. Реализуя власть, основанную на суверенитете, государства уделили внимание главным образом регулированию международных полетов воздушных судов и управлению воздушным движением над государственной территорией. Об этом свидетельствует содержание статей Парижской конвенции, допускавшей в мирное время мирный полет гражданских воздушных судов, но требовавшей получение специального разрешения для военных, таможенных и полицейских воздушных судов. В Конвенции практически ничего не говорилось о перевозках по воздуху, что объяснялось отсутствием воздушных перевозок на момент ее принятия и непригодностью самолетов того времени для перевозок.

Лишь со временем, в 1920 — 1930-е гг., под влиянием специальной регламентации двусторонних воздушных связей в международном воздушном праве возникло новое направление правового регулирования, связанное с установлением регулярных воздушных сообщений и их эксплуатацией в целях перевозок пассажиров, грузов и почты. Этому, безусловно, благоприятствовало разрешение на многосторонней основе многих вопросов международных полетов и перевозок гражданских воздушных судов. Двустороннее регулирование дополнило и конкретизировало многостороннее регулирование воздушной навигации и придало международным полетам гражданских воздушных судов практический смысл. С тех пор международный полет гражданского воздушного судна тесно связан с международной воздушной перевозкой.

Таким образом, многостороннее регулирование воздушной навигации дополнилось к концу 30-х гг. двусторонним регулированием

ем, связанным с деятельностью воздушного транспорта. В результате этого в международном воздушном праве началось формирование группы специфических норм, предназначенных для регулирования международных воздушных сообщений и перевозок. Сложившийся в те далекие годы процесс международно-правового регулирования воздушной навигации и деятельности воздушного транспорта формально немногим отличается от современного: многостороннее и двустороннее регулирование по-прежнему выступают главными инструментами разрешения международно-правовых проблем международного воздушного транспорта.

Необходимость устранения коллизий и правовых конфликтов в вопросах ответственности авиаперевозчика, воздушно-транспортной документации, разрешения споров при международной воздушной перевозке привела к созданию свода унифицированных правил, установивших единообразие в применении правовых норм, касающихся билетов, авианакладной, возмещения авиаперевозчиком вреда жизни и здоровью пассажира, багажу и грузу, предъявления исков. Такие нормы были установлены Варшавской конвенцией 1929 г., что положило начало ***международному частному воздушному праву***, регулирующему частноправовые отношения, связанные с деятельностью международного воздушного транспорта.

Международно-правовое регулирование вопросов использования суверенного воздушного пространства в целях организации и осуществления международных воздушных перевозок между государствами ясно показало, что без одновременного специального урегулирования международной деятельности авиаперевозчиков в рамках национального законодательства международные договоры и соглашения по воздушному праву практически бездействуют. Содержащие в них отсылки к национальным законам и правилам по воздушному праву, а также обязанность государств прямо и непосредственно применять положения Парижской конвенции 1919 года о суверенитете, регистрации воздушных судов, порядке международных полетов и др., Варшавской конвенции 1929 года о воздушно-транспортной документации, ответственности авиаперевозчика перед пассажиром и грузовладельцем, предъявления претензий и исков к авиаперевозчикам в национальном законодательстве вызвали появление в национальном воздушном законодательстве группы норм, специально предназначенных для регулирования внешних сношений государства в области международных по-

летов и перевозок. Главным же итогом этого процесса стало активное участие национального законодательства в правовом регулировании международных воздушных сообщений и перевозок. Эта тенденция сохранилась и сейчас.

Очевидно, что без знания национальных законов и правил нельзя полноценно оценить механизм правового регулирования международных воздушных сообщений и перевозок в целом.

Таким образом, в 1920—1939 гг. сложился механизм регулирования международных воздушных сообщений и перевозок, основанный на международном публичном воздушном праве, международном частном воздушном праве и национальном праве внешних сношений. С тех пор и по настоящее время этот механизм постоянно обновляется и совершенствуется.

Глава 2. Развитие международного воздушного права после Чикагской конвенции 1944 г.

Чикагская конференция по гражданской авиации. Незадолго до окончания Второй мировой войны, 7 декабря 1944 г., в Чикаго завершилась работа Международной конференции по вопросам гражданской авиации, в которой приняли участие 52 государства.

Инициаторами проведения конференции были США. Накануне завершения Второй мировой войны американские авиационные деловые круги были озабочены послевоенной судьбой своих авиационных заводов, которые в мирное время могли быстро перейти на выпуск в больших количествах гражданских самолетов. Чтобы решить проблему их сбыта после войны, американские производители гражданской авиационной техники проявили заинтересованность в том, чтобы американские авиакомпании беспрепятственно осуществляли перевозки по всему миру. Благодаря этому американские перевозчики смогли бы занять лидирующее положение в осуществлении международных воздушных перевозок.

Советский Союз не участвовал в работе Чикагской конференции, хотя советское правительство получило приглашение стать ее участником. Долгое время причина неучастия Советского Союза в работе Чикагской конференции оставалась неизвестной. Как выяснилось спустя много лет, это было вызвано несогласием Советского

Союза с участием в работе международной конференции в Чикаго Португалии, воевавшей на стороне фашистской Германии.

Осознав преимущества своего положения, США стали широко пропагандировать пользу коммерческих «свобод воздуха». Очевидное стремление США обеспечить господство американских авиакомпаний на мировых воздушных магистралях вызвало резко недовольство Англии, Канады, Новой Зеландии и Австралии, что наложило отпечаток на ход работы Международной конференции по вопросам гражданской авиации.

На конференции были предложены проекты конвенции о международной гражданской авиации, разработанные США, Великобританией, Новой Зеландией и Канадой. Основная борьба на конференции развернулась по вопросу коммерческих «свобод воздуха». Попытки США добиться включения в текст конвенции положений о «свободах воздуха» не увенчались успехом: эти вопросы были изъяты из проекта конвенции и закреплены в Соглашении о транзите при международном воздушном сообщении (подписали 26 государств) и Соглашении о международном воздушном транспорте (подписали 11 государств).

Конференция завершилась подписанием Заключительного акта, Временного соглашения о международной гражданской авиации (подписали 34 государства) и Конвенции о международной гражданской авиации (подписали 38 государств).

Чикагская конвенция сыграла и продолжает играть огромную роль в развитии современного международного воздушного права. Во-первых, она закрепила *универсальные основы регулирования* взаимоотношений государств в области регулярных и нерегулярных полетов, осуществляемых в рамках международных воздушных сообщений, как совокупность универсальных обязательных дозволений и предписаний.

Во-вторых, Конвенция выполняет роль объединяющей, нормативной базы, на основе которой развиваются, модифицируются и разрабатываются новые нормативные документы. Так, она послужила основой для принятия в 1963, 1970, 1971 и 1988 гг., конвенций по борьбе с угоном и захватом самолетов, образовавших правовой фундамент сотрудничества государств в борьбе с террористическими актами в области международной гражданской авиации. В-третьих, Конвенция регулирует и обеспечивает единообразный технологический режим международной аэронавигации путем принятия стандартов и рекомендуемой практики, разрабатываемых

ИКАО в соответствии с ее положениями. В-четвертых, Конвенция является уставом ИКАО, определяющим долгосрочные и оперативные задачи деятельности этой международной организации, имеющей статус специализированного учреждения ООН.

Двустороннее регулирование в период 1945—2000 гг. После Второй мировой войны благодаря быстрому развитию двусторонних воздушных сообщений сложилась всемирная сеть международных воздушных сообщений. Ее функционирование обеспечивается главным образом двусторонними соглашениями о воздушных сообщениях, во многом похожими по содержанию. Вот почему в мировой практике регулирования широко применяются так называемые типовые соглашения о воздушном сообщении с типовыми статьями.

В послевоенный период в процессе двустороннего регулирования важное значение стали приобретать различного рода соглашения между назначенными перевозчиками в развитие положений межгосударственных двусторонних соглашений, определявшие рамки дозволений, предписаний и обязательств, которые могли дополнительно возложить на себя по взаимному согласию назначенные перевозчики. Такие соглашения регулировали негосударственные частноправовые отношения и не считаются международными договорами.

С помощью этих соглашений авиаперевозчики стали уточнять и оперативно решать различные практические вопросы эксплуатации международных воздушных сообщений: снабжения горючим, технической подготовки к полету, уборки самолета, организации сервиса на борту, совместного использования кодов, наземного и аэронавигационного обслуживания. Упорядочение возникающих в связи с этим отношений происходит на основе соглашений, регулирующих эксплуатационные, информационные, технические, коммерческие и иные вопросы между назначенными авиаперевозчиками, но не государствами. Таким образом, в 50-е и последующие годы в практике международных воздушных сообщений сложились области деятельности, где вмешательство государства не допускалось.

Полувековой опыт корпоративного урегулирования показывает, что содержание таких соглашений зависит от многих обстоятельств, и прежде всего — от их предмета. Нормы этих соглашений могут представлять собой заимствования из международного воздушного права, национального воздушного права и международно- частного воздушного права, приспособленные к практическим

потребностям авиаперевозчиков. Естественным для таких соглашений выступает наличие коллизионных норм, широкое применение *корпоративных* норм, которые отличаются от норм международного и внутреннего права, поскольку являются продуктом собственного нормотворчества самих авиаперевозчиков, а не государств. Самостоятельность авиаперевозчиков в их принятии носит ограниченный характер. Создаваемые ими корпоративные нормы не должны противоречить императивным положениям международного и внутреннего права.

Допуская и разрешая авиаперевозчикам заключать между собой разного рода соглашения, государства установили в публичных двусторонних соглашениях границы свободы, необходимой назначенным перевозчикам для самостоятельных действий, в том числе в области *негосударственного* сотрудничества. Поэтому заключенные между авиаперевозчиками корпоративные соглашения регулируют только негосударственные частные двусторонние отношения, которые возникают при эксплуатации регулярных и нерегулярных международных воздушных сообщений и осуществлении международных авиаперевозок. С этой точки зрения они относятся к международному частному праву, которое, как известно, входит в систему национального права.

Национальное регулирование в период 1945—2000 гг. На протяжении всего XX в. в правовом регулировании международных воздушных сообщений активно участвовало национальное законодательство, выполнявшее две задачи. *Первая* заключалась в подтверждении естественной суверенной власти государства в отношении расположенного над государственной территорией воздушного пространства, осуществлении суверенных прав владения, пользования и распоряжения таким территориальным пространством в военных, гражданских, хозяйственных, экономических и иных целях, установлении правового режима использования суверенного воздушного пространства, режима полетов воздушных судов, определении статуса воздушных судов и его экипажа, авиационных предприятий, обеспечении авиационной безопасности, расследовании авиационного происшествия или инцидента, осуществлении поиска и спасания бедствующих воздушных судов.

Значительная часть воздушного законодательства посвящена регулированию коммерческой деятельности авиапредприятий, осуществлению воздушных перевозок, ответственности перевозчика,

эксплуатанта и грузоотправителя. Указанные направления регулирования обеспечивают внутренние потребности общества и государства в перевозках между его городами, регламентируют деятельность национальной гражданской авиации в качестве воздушного транспорта в пределах государственной территории.

Однако ни одно государство не живет в изоляции от других и каждое имеет регулярные воздушные сообщения с сопредельными и дальними странами на основе двусторонних соглашений о воздушном сообщении. Правовое обеспечение международных воздушных связей каждого государства является *второй задачей национального законодательства*. В совокупности решение первой и второй задач реализуется в воздушных кодексах государств. Нередко отдельные положения кодекса детализируются в специальных нормативных актах. Совместно они образуют «право внешних сношений», регулирующее многие вопросы установления и эксплуатации международных воздушных сообщений.

Именно таким образом развивалось российское воздушное законодательство в период 1950—2000 гг. Воздушные кодексы, принятые в период существования Советского Союза в 1961 и 1983 гг., содержали целые разделы, посвященные международным вопросам деятельности советской гражданской авиации, и отдельные нормы, разбросанные по различным главам, относящиеся к международным перевозкам, статусу иностранных воздушных судов, страхованию и т. п. После принятия Воздушного кодекса СССР Министерством гражданской авиации СССР обычно устанавливались правила международных воздушных перевозок пассажиров и багажа, дополнявшие общие положения о международных перевозках кодекса, и принимались другие нормативные акты, относящиеся к «праву внешних сношений».

Советский законодательный опыт в области воздушного транспорта был частично воспринят при создании нового Воздушного кодекса, ориентированного на рыночные условия, потребность в котором возникла после распада Советского Союза. По структуре Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г. во многом похож на кодексы советского периода: в нем есть как отдельные разделы, так и специальные нормы о международных полетах и перевозках, коммерческой деятельности иностранных авиапредприятий, страховании и т. п.

В развитие общих положений Воздушного кодекса федеральными органами были приняты важные нормативные акты, дополняю-

щие Кодекс в части, касающейся полетов в российском воздушном пространстве, получения разрешения на разовые полеты, сборов за аэронавигационное обслуживание воздушных судов иностранных авиакомпаний на трассах Российской Федерации, аэропортовых сборах за обслуживание иностранных эксплуатантов в аэропортах России. В совокупности эти нормативные правовые акты образуют современное «право внешних сношений», регулирующее деятельность российского воздушного транспорта в области международных воздушных сообщений, установленных Российской Федерацией с другими странами.

Глава 3. Либерализация международного воздушного транспорта — основная тенденция XXI в.

Международный воздушный транспорт — это динамичная, высокотехническая и капиталоемкая отрасль обслуживания, получившая в 1950—2000 гг. быстрое развитие на основе четко определенных юридических, экономических, нормативных и организационных принципов, изложенных в Чикагской конвенции 1944 г. Характерной чертой международно-правового механизма регулирования деятельности международного воздушного транспорта является высокая степень *общности методов* практической регламентации международных воздушных сообщений в отношении целей и достижения конечного результата регулирования. Эта общность проявляется в охвате экономических, правовых, эксплуатационных и административных вопросов регулирования в приблизительно трех тысячах двухсторонних соглашениях о воздушном сообщении, которыми реально регулируются отношения между государствами в области воздушного транспорта.

Однако в 90-е гг. XX в. под влиянием глобализации мировой экономики и либерализации международного воздушного транспорта практика регулирования международных воздушных перевозок стала меняться.

В современной мировой экономике, характеризующейся постоянными технологическими нововведениями, мобильностью капитала, мгновенной передачей капитала, воздушный транспорт пред-

ставляет собой основное средство обеспечения потоков инвестиций, расширения торговли и экономически эффективного распространения товаров и услуг. Воздушный транспорт вносит существенный вклад в экономический рост и благосостояние государств и народов, выступает в роли основного поставщика услуг, крупного инвестора денежных и трудовых ресурсов, является важным катализатором экономического и социального развития. На фоне расширения деятельности мирового воздушного транспорта, появления новых форм сотрудничества перевозчиков (совместное предоставление услуг, совместное использование кодов, блокирование мест, аренда воздушных судов и обмен ими, координация расписания, маркетинг) стало очевидным, что традиционные подходы к регулированию деятельности международного воздушного транспорта накладывают серьезные ограничения, препятствующие его развитию. Под влиянием этих обстоятельств ИКАО провела в 1994 г. в Монреале четвертую Всемирную авиатранспортную конференцию, на которой были рассмотрены все основные аспекты регулирования экономической деятельности воздушного транспорта. Конференция признала необходимость осуществления серьезных изменений в сфере регулирования, включая постепенную либерализацию с целью адаптации авиатранспортной отрасли к новым условиям.

После 1994 г. силы глобализации, либерализации, приватизации и региональной интеграции продолжали формировать мировую экономику и международные экономические отношения, а также отраслевые структуры, практику и модели коммерческой деятельности. Кроме того, с 1 января 1995 г. приступила к деятельности Всемирная торговая организация (ВТО), наделенная широкими полномочиями в сфере либерализации всех отраслей обслуживания. Под давлением рыночных и конкурентных сил авиатранспортная отрасль оказалась вовлеченной в процесс постоянных реорганизаций и изменений. Кроме того, в условиях стремительно меняющейся и зачастую неясной экономической и коммерческой обстановки не всегда легко стало поддерживать стабильность мирового рынка авиаперевозок. Международный воздушный транспорт всегда остро реагирует на мировые события, которые вызывают сокращение спроса и увеличение расходов на обеспечение авиационной безопасности. Примером тому являются террористические акты в США 11 сентября 2001 г., чрезвычайно негативно повлиявшие на международные авиаперевозки, повыше-

ние цен на топливо, эпидемии, ураганы и цунами. В прошлом воздушному транспорту удавалось быстро удавалось выходить из сложившихся положений. Однако в настоящее время любые природные помехи, распространение терроризма имеют более обширное и длящееся влияние на авиатранспортную отрасль, мировой рынок авиаперевозок, коммерческую деятельность авиаперевозчиков.

Резко обострилась конкурентная борьба между авиакомпаниями на международном рынке авиаперевозок. Банкротство крупных западных авиакомпаний (Пан-Амэрикен, Сабена, Свисэйр, САС и др.) еще больше обострило вопрос о роли и значении государственной помощи и субсидий для авиатранспортной отрасли. Стремительное увеличение числа «дешевых» перевозчиков ставит проблемы существования и выживания перед традиционными эксплуатантами-перевозчиками на национальном, региональном и глобальном уровнях. Традиционная модель авиакомпании, предоставляющей полное обслуживание, подвергается пересмотру и разрабатываются альтернативные модели, более приспособленные к выживанию. Все более популярной становятся стратегия и планирование деятельности авиакомпаний на основе альянсов и сетевых рынков в противоположность традиционному развитию рынков отдельных маршрутов. Быстрыми темпами внедряется электронное оформление билетов. Авиакомпании вынуждены приспосабливаться к структурным изменениям спроса со стороны пассажиров, что сказывается не только на типе, но и на уровне сервиса. Многие отмеченные тенденции связаны с неизбежной эволюцией отрасли, в которой либерализация изменяет характер и снижает степень непосредственного контроля со стороны государственных органов за тем, что происходит на рынке авиаперевозок, а глобализация, конкуренция и коммерческие интересы преобразуют эксплуатационную среду авиакомпаний.

Существуют также другие факторы, которые влияют на развитие международного воздушного транспорта. В 90-е гг. произошли значительные изменения в области регулирования. Хотя международные воздушные перевозки по-прежнему осуществляются в традиционном режиме предоставления доступа на рынок на основе двусторонних соглашений о воздушном сообщении, именно в эти годы появились региональные, многосторонние соглашения и двусторонние соглашения со значительным расширением объема содержания, отходом от традиционных способов регулирования и

переходом к модели «открытого неба» и либерализации доступа на национальные рынки международных перевозок. Однако основополагающий принцип двусторонних соглашений о взаимности по-прежнему является критерием поиска и достижения баланса коммерческих интересов международных авиаперевозчиков, хотя предпринимаются попытки доказать его несовместимость с процессом либерализации, что на практике ведет к утверждению права сильного. Именно поэтому не все государства безоговорочно разделяют идеи либерализации, справедливо опасаясь, что огромное неравенство государств в наличии авиационных ресурсов может быть использовано для вытеснения слабых перевозчиков с собственных национальных рынков международных авиаперевозок.

Дискуссии по вопросам либерализации и различные опасения по поводу направления, темпов и результатов реформы в области регулирования коммерческих вопросов перевозок обусловили необходимость обсуждения проблем и возможностей либерализации на всемирном уровне всем международным авиационным сообществом. Курс на либерализацию, провозглашенный ИКАО в 1994 г., вынудил ее еще раз взвесить и оценить верность избранного курса, его совместимость с принципами Чикагской конвенции 1944 г., касающимися суверенитета, недискриминации, сотрудничества и взаимозависимости, а также с задачами обеспечения «равенства возможностей» и удовлетворения потребности в «безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте». В этих целях ИКАО провела в марте 2003 г. Всемирную авиатранспортную конференцию «Проблемы и возможности либерализации», в работе которой приняли участие 145 государств и 29 международных организаций.

За год до этого ИКАО разослала государствам-членам пакет документов, в котором содержались повестка дня конференции, рабочие документы по вопросам, вынесенным на всеобщее обсуждение и касавшимся ключевых проблем регулирования при либерализации. Выбор темы конференции был вызван тенденциями либерализации в международном воздушном транспорте, появившимися под влиянием политики дерегулирования США, реализации на практике концепции «открытого неба» в Европе, Латинской Америке и Юго-Восточной Азии, устранением многих привычных и естественных ограничений в отношении доступа к рынку международных перевозок.

Основными вопросами, обсуждавшимися на конференции, были: условия и опыт либерализации; аспекты либерализации, касающиеся безопасности полетов и авиационной безопасности; владение авиаперевозчиками и контроль за их деятельностью; либерализация доступа к рынку; аренда воздушных судов; авиагруз; гарантии обеспечения добросовестной конкуренции; интересы потребителей; распределение продукции; разрешение споров; транспарентность; рассмотрение типового соглашения о воздушном сообщении; механизмы, способствующие дальнейшей либерализации; принятие глобальных принципов либерализации международного воздушного транспорта.

Либерализация владения авиаперевозчиками. Прежде всего на конференции были рассмотрены возможные подходы к содействию либерализации владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью. Начиная с 40-х гг., политика всех государств в области международных воздушных сообщений и перевозок строилась на праве государства не разрешать, отменять или ограничивать полеты и перевозки иностранных перевозчиков по договорным линиям, если было известно, что авиаперевозчик «не находится в преимущественном владении и под фактическим контролем» назначающего государства или его граждан.

Критерий национального владения и контроля обеспечивает удобную связь между авиаперевозчиком и назначающим государством и позволяет сторонам двустороннего соглашения проводить политику «баланса выгод», предотвращать косвенное получение односторонних выгод государством, не участвующим в соглашении, возлагать ответственность за обеспечение безопасности полетов и перевозок. Положение о национальном владении и контроле сыграло важную роль в экономическом развитии национальных авиаперевозчиков, назначенных для эксплуатации регулярных воздушных сообщений.

Однако под влиянием тенденций глобализации и либерализации международные авиаперевозчики выработали новые формы сотрудничества, такие как альянсы, совместное использование кодов, совместные предприятия и франчайзинг, что повлекло развитие транснационального инвестирования, т. е. приобретение доли в акционерном капитале авиаперевозчиков других государств. В результате многонациональное владение и применение критерия национального владения и контроля становились все более неуместными. В связи с этим на конференции обсуждался вопрос о преобра-

зовании критериев владения и контроля.

В настоящее время сложились разнообразные формы владения национальными перевозчиками. Многие перевозчики уже не принадлежат государству, а некоторые передали контрольный пакет акций гражданам собственных стран. Государства, которые ранее полностью контролировали перевозчиков, теперь вносят существенные коррективы в свою политику и вместо жесткого контроля переходят к поощрению иностранных инвестиций в капитал национальных перевозчиков.

Кроме того, в некоторые двусторонние соглашения о воздушном сообщении были введены определенные расширенные критерии владения авиаперевозчиками и контроля за ними. Более того, Европейский Союз вообще отказался от критерия национального владения и контроля и заменил его критерием общего владения и контроля, что, как оказалось, отнюдь не помешало соблюдению обязательств по Чикагской конвенции и не сказалось на международных воздушных перевозках. Тем не менее большинство соглашений, включая либеральные соглашения или соглашения об «открытом небе», по-прежнему применяют традиционный критерий, что при отсутствии согласованных определений порождает различные толкование и применение.

Само собой разумеется, что каждое государство вправе осуществлять либерализацию воздушного транспорта по своему усмотрению. Однако старые, традиционные подходы к пониманию критериев национального владения и контроля практически препятствуют государству, вставшему на путь либерализации, изменить свою политику назначения авиапредприятий. Согласно двусторонним соглашениям экономические выгоды получают лишь государства или их граждане, а уделом авиаперевозчиков остается коммерция. Однако это ограничение препятствует расширению круга источников инвестирования авиаперевозчиков, что негативно отражается на их конкурентоспособности и экономическом развитии.

Для тех государств, которые проводят политику либерализации, возникает вопрос о разумности сохранения экономической связи между авиапредприятием и назначающим его государством. На конференции были высказаны на этот счет разные точки зрения: от полного отказа от экономической связи с назначающим государством до сохранения полного контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности в качестве единственной связи между назначающим государством и авиапредприятием.

Еще дальше идет в этом вопросе ИАТА, решительно выступающая за назначение любой авиакомпании в соответствии с соглашением о воздушном сообщении на основании сертификата этой авиакомпании, выданного полномочным органом назначающего государства и приемлемого для принимающей стороны.

Политика либерализации: выгоды и риски. Проведение политики либерализации владения авиаперевозчиком несет определенные выгоды, выражающиеся в том, что авиаперевозчики получают более широкий доступ к рынкам капитала. В результате уменьшается их зависимость от государственной помощи, а также появляется возможность расширить сеть своих авиалиний посредством слияний, приобретений других авиапредприятий и образования альянсов, а следовательно, повысить экономическую эффективность перевозок. Расширение ассортимента услуг на рынке выгодно пользователям услуг авиаперевозчиков.

Однако либерализация сопряжена с определенными рисками. Не исключаются варианты появления «удобных флагов», снижение стандартов безопасности полетов и авиационной безопасности под влиянием коммерческих приоритетов. Не имея сдерживающих нормативных преград, авиаперевозчики ради получения коммерческой выгоды могут пренебречь мерами безопасности.

В долгосрочном плане в результате поглощений и слияний вероятны появление гигантских авиаперевозчиков и возникновение монопольных перевозчиков, что может нанести ущерб рынку мировых авиаперевозок. Другими словами, либерализация несет не только выгоды, но и риски, которые должны учитываться каждым государством при выборе путей и методов либерализации.

Таким образом, либерализация ставит перед государствами два отдельных, но взаимосвязанных вопроса: как устранить противоречия между государствами, осуществляющими либерализацию и потенциально рискующими получить отказ от партнеров по двусторонним соглашениям в признании ими назначенных авиапредприятий, и странами, желающими сохранить требование о национальном владении и контроле в отношении собственных перевозчиков. У последних возникает проблема признания назначенных иностранных авиапредприятий с либеральными формами владения и контроля и, соответственно, сохранения связи между авиапредприятием и назначающим государством в целях предотвращения появления «удобных флагов» и обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности.

В настоящее время мировое авиационное сообщество находится в состоянии раскола: одни государства проводят политику либерализации, другие настроены против нее. По этой причине возникает необходимость разработки такого механизма регулирования, который работал бы по-старому, но при этом не мешал бы формированию нового либерального режима.

Традиционный и альтернативный механизм назначения авиаперевозчиков. На конференции ИКАО такой альтернативный механизм был рассмотрен и рекомендован для применения. В соответствии с этим механизмом стороны двусторонних соглашений будут соглашаться на назначение авиапредприятия для эксплуатации согласованных договорных линий, если оно имеет «основное место деятельности» на территории назначающей стороны и назначающая сторона осуществляет «фактический нормативный контроль» за деятельностью авиапредприятия.

Описанный механизм позволяет государству назначать авиаперевозчиков, в том числе находящихся в преимущественном владении его граждан, для эксплуатации двусторонних договорных линий и одновременно с этим усилить обязательства назначающей стороны сохранять фактический нормативный контроль за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности над назначаемым авиапредприятием. Важная роль в этом отводится лицензированию.

Что касается принимающего назначенного авиаперевозчика государства, то за ним сохраняется с учетом его законных прав и интересов дискреционное право отказа в выдаче разрешения в качестве меры контроля. Сохранение этого права в сочетании с усилением нормативного контроля, в том числе назначающей стороны, как представляется, предоставляет принимающей стороне необходимые средства для решения таких потенциальных проблем, как безопасность полетов и авиационная безопасность, недопущение появления «удобных флагов».

Потенциальные преимущества такого механизма заключаются в том, что он может способствовать созданию благоприятной эксплуатационной среды, в которой авиаперевозчики будут осуществлять свою коммерческую деятельность в соответствии с условиями рынка и своими коммерческими потребностями. Пользу от этой системы могут получить также государства, чьи авиаперевозчики нуждаются в иностранных инвестициях.

Несмотря на очевидную пользу либерализации на основе ука-

занного механизма, большинство государств, в том числе и Россия, продолжают использовать в своих двусторонних соглашениях традиционные критерии и применять принцип национального владения и контроля к собственным перевозчикам. На конференции ИКАО этим государствам было предложено учитывать потребности государств, осуществляющих либерализацию, путем:

- выражения согласия со своими партнерами по двусторонним соглашениям с применением ими расширенных, т. е. либеральных критериев назначения авиаперевозчиков, при условии сохранения права на применение традиционных критериев в отношении собственных назначенных перевозчиков (как это сделано, например, в двусторонних соглашениях, стороной которых является Гонконг, особый административный район Китая);

- признания назначенного перевозчика своего партнера по соглашению, который не отвечает традиционному критерию владения и контроля, однако соответствует другим важнейшим требованиям, таким, как обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;

- провозглашения условий, при которых оно будет признавать нетрадиционные способы назначения иностранных авиапредприятий.

Что касается государств, отстаивающих либерализацию, то им было предложено принять на себя добровольное обязательство либерально подходить к требованиям о владении и контроле при рассмотрении назначений иностранных авиапредприятий из стран, традиционно применяющих принцип национального владения и контроля.

Выводы ИКАО. Исходя из изложенного на конференции ИКАО были сделаны выводы о необходимости:

- модернизации порядка назначения авиапредприятий и выдачи им разрешений для предоставления им возможности быстрой адаптации к условиям рынка;

- принятия государствами, осуществляющими либерализацию, надлежащих мер по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности;

- применения альтернативного механизма назначения авиапредприятий в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении;

- содействия либерализации, признавая за назначенными иностранными авиапредприятиями, не отвечающими традиционным критериям владения и контроля, равное право на доступ к рынку;

— признания за ИКАО ведущей роли в содействии либерализации в области международного воздушного транспорта.

Либерализация доступа к рынку. На конференции обсуждался также вопрос о либерализации доступа к рынку, охватывающий три аспекта: 1) либерализация доступа к рынку; 2) аренда и 3) либерализация воздушных перевозок.

Выяснилось, что несмотря на прогресс в области либерализации доступа к рынку, достигнутый на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях, условия для заключения глобального многостороннего соглашения об обмене коммерческими правами еще не созрели. Практика либерализации показывает, что *доступ к рынку* не сводится только к предоставлению коммерческих прав. Необходимо проводить либерализацию провозной емкости, ценообразования, нерегулярных перевозок и соответствующих видов обслуживания, таких как совместное использование кодов, наземное обслуживание и автоматизированные системы бронирования.

Большие проблемы возникают у авиакомпаний при осуществлении коммерческих прав в условиях нехватки аэропортовых «окон». В связи с этим ИКАО было поручено провести исследование, которое позволило бы определить средства получения для перевозчиков «окон» в аэропортах с тем, чтобы они имели доступ к рынкам в аэропортах с ограниченным количеством «окон» с учетом ст. 15 Чикагской конвенции и принципов транспарентности, недискриминации и предоставления равных возможностей.

Следует отметить, что обсуждение вопросов доступа к рынку было начато на Всемирной авиатранспортной конференции 1994 г. В соответствии с рекомендацией конференции ИКАО разработала инструктивный материал для государств по мерам обеспечения участия в процессе либерализации регулирования, в том числе по вопросу доступа к рынку. С тех пор был достигнут значительный прогресс на региональном и субрегиональном уровнях. Согласно данным ИКАО с января 1995 г. по декабрь 2005 г. было заключено и изменено свыше 600 двусторонних соглашений, которые содержат в той или иной мере положения о либерализации. На региональном и субрегиональном уровнях группы государств создали многосторонние режимы регулирования, направленные на развитие сотрудничества и либерализацию регулирования воздушного транспорта среди государств-членов. Если до конференции 1994 г. существовало всего два региональных механизма — Европейский

Союз и Андский пакт, то с 1995 г. в различных районах мира появилось восемь механизмов: два в Северной и Южной Америке, один — в Азии/Тихом океане, один — на Ближнем Востоке и четыре — в Африке. В семи из них предусматривается немедленная или поэтапная либерализация, ведущая к предоставлению полного доступа.

Одновременно с этим увеличилось количество двусторонних соглашений, включающих положения о неограниченном доступе к рынку. К 1 января 2005 г. было заключено 85 соглашений об «открытом небе», участниками которых стали приблизительно 70 стран. Эти соглашения охватывают не только развитые, но и все большее число развивающихся стран. В плане доступа к рынку эти соглашения, как правило, предусматривают неограниченные права на маршруты и эксплуатационные права, а также права третьей — пятой и шестой «свобод воздуха». Но часть соглашений допускает постепенное или поэтапное введение доступа к рынку. Кроме того, в 2001 г. пять членов организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АРЕС), а именно Бруней, Новая Зеландия, Сингапур и США, подписали многостороннее соглашение «об открытом небе», к которому могут присоединиться другие члены АРЕС, а также государства, не входящие в ее состав. Позднее имело место присоединение к этому соглашению Перу, проявляют интерес к нему и другие государства.

Характеристика ИКАО либерализации. На конференции ИКАО было отмечено, в частности, что в целом государства после 1994 г., стали более открыто и восприимчиво относиться к идеям либерализации. Накопленный опыт показывает, что действующие двусторонние, региональные и многосторонние режимы регулирования, основанные на положениях Чикагской конвенции 1944 г., могут сосуществовать. Несмотря на это, условия для разработки глобального многостороннего соглашения об обмене коммерческими правами на данном этапе еще не созрели. Было также признано, что перегруженность аэропортов не препятствует заключению государствами либеральных соглашений о воздушном сообщении, и любая система выделения «окон» должна быть справедливой, недискриминационной и открытой.

Что касается аренды воздушного судна, как с экипажем, так и без, то на конференции было признано, что она предоставляет значительные преимущества авиаперевозчикам, позволяя расширить и разнообразить воздушные сообщения, и открывает воз-

возможности для создания новых перевозчиков, хотя при этом возникают серьезные проблемы экономического регулирования и обеспечения безопасности полетов, которые еще требуют своего решения.

В отношении авиагруза конференция рекомендовала:

- осуществлять одностороннюю либерализацию доступа к грузовым перевозкам;
- осуществлять либерализацию грузовых перевозок путем заключения двусторонних соглашений и проведения переговоров в целях обеспечения взаимности;
- использовать многосторонний подход к либерализации грузовых перевозок.

Кроме того, конференция сделала сводные выводы, рекомендации и декларации по другим аспектам либерализации, в частности, по вопросам обеспечения добросовестной конкуренции, защиты интересов потребителей, разрешения споров и типового соглашения о воздушном сообщении.

Декларация глобальных принципов либерализации международного воздушного транспорта. Работа конференции завершилась принятием Декларации глобальных принципов либерализации международного воздушного транспорта, провозгласившей общие принципы развития международного воздушного транспорта в XXI в., способствующие экономической свободе авиаперевозок и обеспечению высоких стандартов безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды, которыми провозглашены:

- обеспечение высокого уровня безопасности полетов и авиационной безопасности;
- содействие эффективному и стабильному участию всех государств на основе принципа «общности интересов» и посредством использования преференциальных мер в отношении развивающихся стран;
- обеспечение предоставления адекватной вспомогательной инфраструктуры по разумным ценам;
- содействие предоставления ресурсов для международного воздушного транспорта, в особенности для развивающихся стран;
- содействие развитию стабильной экономической основы международного воздушного транспорта, адаптируемой к условиям регулирования и хозяйствования;
- сведение к минимуму экологических последствий;

- обеспечение разумных ожиданий потребителей и потребностей обслуживания населения, в особенности для маршрутов с небольшим объемом движения или по иным причинам неэкономичных маршрутов;
- содействие повышению эффективности рынка и сведению к минимуму искажения рынка;
- создание адекватных и эффективных гарантий, способствующих добросовестной конкуренции;
- укрепление сотрудничества и гармонизация на субрегиональном, региональном и глобальном уровнях;
- должный учет интересов всех участников в деятельности гражданской авиации, включая авиаперевозчиков и других эксплуатантов, пользователей, аэропорты, общественность, рабочую силу и поставщиков услуг в области туризма и путешествий.

Конференция призвала государства осуществлять «либерализацию доступа к рынку международного воздушного транспорта, доступа авиаперевозчиков к международному капиталу и представлять авиаперевозчикам свободу осуществления коммерческой деятельности». Конференция указала, что в этом процессе важную роль будет играть применение во всем мире современного единообразного режима ответственности авиаперевозчиков, установленного Монреальской конвенцией 1999 г.

Обсуждение на конференции вопросов конкуренции и сотрудничества завершилось принятием выводов о том, что важной гарантией обеспечения добросовестной конкуренции могут стать национальные законы о конкуренции, которые позволяют исключить конфликты в области международного воздушного транспорта. Конференция также рекомендовала государствам избегать принятия односторонних мер, отрицательно сказывающихся на упорядоченном и гармоничном развитии международного воздушного транспорта, а при условии соблюдения применимых законов о конкуренции по-прежнему признавать наличие систем многостороннего интерлайна, позволяющих государствам, авиаперевозчикам и грузоотправителям получать доступ к глобальной авиатранспортной сети на недискриминационной основе.

Особо конференция отметила роль ИКАО в мировом процессе либерализации. На эту организацию возложена «роль мирового лидера в содействии и координации процессов экономической либерализации и обеспечении безопасности полетов и авиационной

безопасности международного воздушного транспорта».

Несмотря на то, что выводы конференции имеют рекомендательный характер, нет сомнений в том, что мировой процесс либерализации международного воздушного транспорта постепенно вовлечет в него все страны, даже те, кто пока находится в стороне от него и занимает выжидательную позицию.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Перетерский И. С.* Очерки воздушного права // *Вестник воздушного флота.* 1918. № 1, 2.
2. *Перетерский И. С.* Воздушное право. М., 1923.
3. *Перетерский И. С.* Международные соглашения о воздушном передвижении: (воздушные передвижения) // *Вестник воздушного флота.* 1923.
4. *Перетерский И. С.* Об ответственности предпринимателя воздушных сообщений перед пассажирами и грузовладельцами // *Вестник воздушного флота.* 1926. № 9.
5. *Кельман Е. И.* Вопросы ответственности воздушного перевозчика за вред и убытки // *Вестник советской юстиции.* 1927. № 11/12.
6. *Грaбapь В. Э.* История воздушного права // *Вопросы воздушного права.* М., 1927. Вып. 1.
7. *Лaхтин В. Л.* Итоги развития воздушного права за 10 лет // *Вестник советской юстиции.* 1926. № 1.
8. *Лaхтин В. Л.* Воздушное право // *Вопросы воздушного права.* М., 1927. Вып.1.
9. *Котов А. И.* Правовая регламентация международных полетов и Конвенция 1944 г. // *Труды военно-политической Академии.* 1957. т .17.
10. *Вережагин А. Н.* Международное воздушное право. М., 1966.
11. Актуальные вопросы международного воздушного права. М., 1972.
12. *Дежкин В. Н.* Некоторые вопросы гражданско-правовой ответственности авиаперевозчика (владельца воздушного судна) в международных соглашениях по воздушному праву // *Вестник ЛГУ.* 1976.
13. *Бордюнов В. Д.* Процесс становления и развития международного воздушного права // *Международное сотрудничество и международное право.* М., 1977.
14. *Международное воздушное право.* Кн. 1. 1980.
15. ИКАО. Всемирная авиатранспортная конференция «Регулирование международного воздушного транспорта: сегодня и в будущем». Монреаль, 23 ноября — 6 декабря 1994 г. АТ Conf/4-WP/1-17.
16. ИКАО. Всемирная авиатранспортная конференция «Проблемы и возможности либерализации». Монреаль, 24 — 29 марта 2003 г. АТConf/5-0/B-1-114.

Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов

Глава 1. Разрешительный порядок международных полетов над государственной территорией

Принцип разрешительного порядка международных полетов в суверенном воздушном пространстве является производным от принципа полного и исключительного суверенитета над воздушным пространством. В соответствии с этим принципом любые международные полеты иностранных предприятий и лиц допускаются только с разрешения суверенного государства.

Принцип разрешительного порядка образует юридическую основу властных полномочий государства применительно к правовому регулированию международных полетов в пределах его территории. Эти полномочия проявляются в законодательной, исполнительной и судебной областях. В законодательной области государство по своему усмотрению определяет: а) основания законности выполнения международных полетов (международный договор, специальные разрешения и т. п.); б) порядок выдачи разрешений, которые уполномочивают национального и иностранного авиаперевозчиков осуществлять международные воздушные перевозки; в) требования, которые обязательны при выполнении международных полетов в пределах государственной территории; г) меры контроля за международными полетами над государственной территорией; д) меры по недопущению и пресечению полетов в суверенном воздушном пространстве без своего согласия; е) меры наказания за нарушение установленного разрешительного порядка.

В исполнительной сфере государство назначает полномочные органы по воздушному транспорту, которые непосредственно отве-

чают за регулирование всех аспектов гражданского воздушного транспорта, как технических (т. е. аэронавигации и авиационной безопасности), так и экономических (или коммерческих). В области аэронавигации функции контроля за соблюдением разрешительного порядка выполняют органы управления воздушным движением (УВД), которые следят за всеми международными полетами национальных и иностранных воздушных судов, начиная со времени пересечения ими государственной границы и следования по установленной международной трассе до посадки в аэропорту назначения. Аналогичным образом органы УВД контролируют вылет национальных и иностранных воздушных судов из аэропорта вылета до их выхода за пределы государственных границ. Органы УВД не занимаются охраной воздушных границ: эти функции осуществляют органы противовоздушной обороны.

Чикагская конвенция 1944 г. проводит различие между режимами международного нерегулярного полета (ст. 5) и регулярного международного воздушного сообщения (ст. 6). По смыслу ст. 5 каждое государство предоставляет право осуществлять транзитные полеты и совершать посадки с некоммерческими целями всем воздушным судам других государств, осуществляющих международные нерегулярные полеты, «без необходимости получения предварительного разрешения». Далее в этой статье говорится, что нерегулярные коммерческие полеты также «пользуются привилегией принимать на борт или выгружать пассажиров, груз или почту при условии, что любое государство, где производится такая погрузка или выгрузка, имеет право устанавливать такие права, условия или ограничения, какие оно может счесть желательными».

Практическим последствием ст. 5 стало регулирование международных нерегулярных перевозок в соответствии с правилами, действующими в отдельных государствах. Существует лишь небольшое количество двусторонних и многосторонних соглашений, в которых предусматривается совместное регулирование.

В Российской Федерации действует специальный порядок выдачи разрешений на разовые полеты воздушных судов. Его определяет *Инструкция о взаимодействии федеральных органов исполнительной власти по согласованию и выдаче разрешений на разовые полеты воздушных судов иностранных государств в Российской Федерации*, утвержденная приказом Минтранса России 14 мая 2001 г. Издан Сборник аэронавигационной информации Российской Федерации, утвержденный Распоряжением Минтранса от 5 июня

2003 г. Кроме того, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта 5 марта 2005 г. издала Распоряжение *«О порядке оформления разовых разрешений на полеты гражданских воздушных судов»*, в котором указан перечень документации, предоставляемой для оформления разового разрешения на полет и порядок его согласования с этой службой в случае перегона воздушного судна из-за рубежа и за рубеж. Что касается нерегулярных полетов, то выдача разрешений на такие полеты осуществляется в соответствии с *Временным порядком реализации Федеральным агентством воздушного транспорта полномочий авиационных властей по выдаче разрешений на выполнение международных нерегулярных полетов, в том числе по перевозке пассажиров (грузов) в случаях, предусмотренных международными соглашениями*, принятым Федеральным агентством воздушного транспорта в виде Распоряжения от 1 февраля 2006 г. В нем определена процедура выдачи Росавиацией разрешений на осуществление международных нерегулярных полетов, в том числе по перевозке пассажиров (грузов) в случаях, предусмотренных международными соглашениями. Распоряжение охватывает совокупность международных нерегулярных полетов, для выполнения которых необходимо получить разрешение от российских авиационных властей. Как это видно из документа, такие полеты не обязательно связаны с перевозками. Под действие порядка выдачи разрешений подпадают разовые транзитные пролеты, специальные международные полеты на аэродромы и аэропорты, не открытые для международных полетов, разовые полеты гражданских воздушных судов иностранных государств.

В документе предусмотрены три процедуры. Одна касается порядка выдачи разрешений российским эксплуатантам на выполнение международных нерегулярных полетов, в том числе по перевозке пассажиров (грузов) в зарубежные аэропорты, а также специальных полетов и перевозок из аэропортов, не открытых для международных полетов. Другая — порядка выдачи разрешений иностранным эксплуатантам на международные нерегулярные полеты на аэродромы и в аэропорты Российской Федерации, открытые и не открытые для международных полетов, а также транзитных пролетов с посадкой на российской территории. Наконец, последняя процедура определяет особенности согласования и выдачи разрешений на международные нерегулярные полеты в выходные и праздничные дни. Хотя в Распоряжении есть ссылка на международные соглашения, речь в нем идет лишь о наличии у российского эксплуатанта (авиапредп-

рия) документа, подтверждающего *«согласие назначенного перевозчика, выполняющего международные регулярные перевозки по заявленной воздушной линии, если в соответствии с межправительственным соглашением о воздушном сообщении или соглашением авиационных властей требуется такое согласие»*. Такая же процедура установлена в отношении иностранных эксплуатантов.

Глава 2. Правовое регулирование международных полетов в пределах государственной территории

Вылетая за пределы государства-регистрации, гражданское воздушное судно пересекает свои государственные границы и границы других государств. Факт пересечения государственной границы является основным для признания полета международным.

Еще раз подчеркнем: режим международных полетов в суверенном воздушном пространстве основывается на полном и исключительном суверенитете государства и вытекающих из него суверенных правах.

Регулирование международных полетов относится к области внутренней компетенции государства. Из признания этого факта исходит Чикагская конвенция 1944 г. В соответствии со ст. 11 Чикагской конвенции законы и правила, «касающиеся допуска на его территорию или убытия с его территории воздушных судов, занятых в международной аэронавигации», применяются «к воздушным судам всех Договаривающихся государств без различия их национальности и соблюдаются такими воздушными судами при прибытии, убытии или во время пребывания в пределах территории этого государства». Этим государства-участники Чикагской конвенции установили, что законы каждой из стран, регулирующие полеты в суверенном воздушном пространстве, взаимно признаются и соблюдаются при международных полетах воздушных судов их регистрации в пределах территории других государств.

Аналогичным образом двусторонние соглашения о воздушном сообщении в обязательном порядке содержат статью о применении законов о допуске и вылете к воздушным судам другой стороны.

Национальным воздушным законодательством регулируются следующие вопросы международных полетов: а) допуск иностран-

ных воздушных судов в пределы суверенного воздушного пространства; б) осуществление аэронавигации; в) вылет национальных и иностранных воздушных судов за пределы государственной территории; г) обеспечение безопасности международных полетов; д) пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации; е) управление и аэронавигационное обслуживание международных полетов.

Закон обычно определяет два основания правомерного выполнения полета иностранным воздушным судном в пределах национального воздушного пространства: международный договор, а если такового нет — специальное разрешение. Именно из этого исходит Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г. Более конкретно особенности выполнения полетов определены в Федеральных авиационных правилах использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г.

Порядок пересечения государственных границ. Определенный порядок устанавливается государством в отношении пересечения *государственных воздушных границ*, следования над его территорией, прибытия и убытия иностранных воздушных судов из международных аэропортов. Пересечение государственных границ Российской Федерации происходит по специально выделенным воздушным коридорам перелета, под контролем УВД и на эшелонах (высотах), специально установленных для таких полетов. При пролете государственной границы Российской Федерации экипаж воздушного судна, выполняющего международный полет в Россию, сообщает соответствующему органу УВД фактическое время пролета и эшелон полета. Соблюдение этих правил имеет исключительно важное значение: в соответствии с Воздушным кодексом воздушное судно, пересекшее Государственную границу Российской Федерации без соответствующего разрешения российских компетентных органов или совершившее иное нарушение правил пролета Государственной границы Российской Федерации, признается воздушным судном-нарушителем и принуждается к посадке.

Допуская полеты в своем воздушном пространстве, государство определяет также *порядок следования иностранного воздушного судна над государственной территорией*: маршрут полета иностранного воздушного судна и место его посадки. После пересечения государственных границ Российской Федерации полеты иностранных воздушных судов в российском воздушном пространстве осуществля-

ются только по установленным международным воздушным трассам; посадка осуществляется в аэропортах, открытых для международных полетов.

«**Транзитный пролет**». В практике международных воздушных сообщений часто оговариваются случаи *транзитного пролета*, т. е. пролета иностранного воздушного судна в пределах государственной территории как без посадки, так и с посадкой в чисто технических, некоммерческих целях или в коммерческих целях, который является частью воздушного маршрута, начинающегося и кончающегося вне пределов транзитного государства. Право позволить или разрешить транзитный пролет над своей территорией относится к исключительной компетенции каждого государства. Это право основывается на принципе разрешительного порядка полетов, в соответствии с которым государство по своему усмотрению решает вопросы транзитного пролета иностранных воздушных судов над своей территорией.

Если государство участвует в Чикагском многостороннем соглашении о транзите при международных воздушных сообщениях 1944 г. (или о «двух свободах» воздуха), то его воздушным судам можно осуществить транзитный пролет над территорией другого государства-участника без посадки либо с посадкой с «некоммерческими целями». Кроме того, ст. 5 Чикагской конвенции формально допускает возможность транзитных беспосадочных полетов через территории государств без их предварительного разрешения. Однако содержащиеся в ней оговорки столь широки, что используются государствами для обоснования получения разрешения на выполнение беспосадочных транзитных полетов над своей территорией.

В целом международный воздушный транзит регулируется национальным законодательством или двусторонними соглашениями о воздушном сообщении.

Регулирование международных полетов — область исключительной компетенции государства, поэтому отношения в этой сфере имеют публично-правовой характер. Правила полетов, обеспечение безопасности полетов, управление воздушным движением, осуществление контроля за полетами — эти и другие вопросы международных полетов регулируются исключительно государством. В Воздушном кодексе Российской Федерации 1997 г. содержится специальная глава «Международные полеты», где определены порядок и условия выполнения международных полетов российскими воздуш-

ными судами за пределами российской территории и иностранными воздушными судами — в российском воздушном пространстве.

В настоящее время российское воздушное пространство обслуживается Единой системой организации воздушного движения (ЕС ОрВД), которая была создана в 1973 г. Площадь обслуживаемого системой воздушного пространства превышает 25 млн. кв. км, протяженность воздушных трасс составляет 600 тыс. км, из которых более 150 тыс. км являются международными. Ежегодно пользователи воздушного пространства выполняют около 900 тыс. полетов, из них российские перевозчики — около 60% полетов, перевозчики из зарубежных стран — более 30%.

Чтобы российский авиаперевозчик мог регулярно выполнять международные полеты в другие государства, он должен быть назначен для этого Правительством Российской Федерации согласно соглашению о воздушном сообщении с соответствующей страной. Естественно, до этого российским перевозчиком должны быть получены свидетельства эксплуатанта, лицензии и сертификаты от компетентных авиатранспортных властей, подтверждающих его правоспособность действовать в качестве перевозчика и годность к выполнению международных полетов и авиаперевозок. После назначения перевозчик должен оформить все необходимые документы, требуемые от него в стране, куда будут совершаться международные полеты и перевозки. Кроме того, перевозчик должен получить коды ИКАО для международных полетов и перевозок, решены вопросы технического и коммерческого обслуживания в стране, куда он будет совершать перевозки, и т. п.

Передача определенных функций и обязанностей при аренде, фрахте и обмене воздушных судов, занятых в международной авионавигации. В 60 — 70-е гг. многие перевозчики стали брать в аренду воздушные суда для целей перевозок. В результате сложилась ситуация, когда арендованные воздушные суда имели национальность одного государства, а эксплуатировались в другом, что создавало проблемы для решения вопросов ответственности при их эксплуатации. В соответствии с Чикагской конвенцией 1944 г. *основные обязанности по соблюдению ее положений возложены на государство регистрации* воздушного судна. В случае передачи воздушного судна в аренду иностранному перевозчику государство регистрации фактически было не в состоянии выполнять такие обязанности должным образом. Передача прав и обязанностей в отношении арендованного воздушного судна государством его регист-

рации государству, перевозчик которого взял его в аренду на универсальной международно-правовой основе, осуществляется на основе принятой в 1980 г. Ассамблеей ИКАО ст. 83 bis «Передача определенных функций и обязанностей», дополняющей Чикагскую конвенцию 1944 г. Поправка вступила в силу 20 июня 1997 г.

Статья 83 bis представляет собой имеющую общий характер поправку, ратификация которой не влечет за собой автоматической передачи функций и обязанностей государством регистрации государству-эксплуатанту воздушного судна. По смыслу поправки подобная передача должна быть оформлена путем подписания двустороннего соглашения соответствующими государствами. Кроме того, ст. 83 bis устанавливает пределы передаваемых обязательств: любое соглашение подобного рода может касаться только тех функций и обязанностей, о которых идет речь в ст. 12 (*Правила полетов*), 30 (*Радиооборудование воздушных судов*), 31 (*Удостоверение о годности к полетам*) и 32 а (*Свидетельство на членов экипажа*) Чикагской конвенции и которые могут передаваться частично или в полном объеме. Однако если по соглашению о передаче функций и обязанностей последние не переходят к другому государству, о чем в ясной форме должно быть сказано в подобном соглашении, то ответственность за них продолжает нести государство регистрации.

Государства, не являющиеся сторонами двусторонних соглашений о передаче функций и обязанностей подобного рода, должны признавать полномочия государства-эксплуатанта в отношении выполнения переданных ему функций и обязанностей с соблюдением двух условий: третьи государства должны ратифицировать ст. 83 bis, и их обязаны официально проинформировать об имевшей место передаче функций и обязанностей. Для этого либо государства — стороны соглашения в установленном порядке регистрируют свое соглашение в Совете ИКАО, а затем Совет официально информирует другие государства-стороны ст. 83 bis, либо государства, являющиеся сторонами соглашения, официально информируют непосредственно других участников ст. 83 bis, которых может касаться передача прав и обязанностей. Государства, ратифицировавшие данную поправку, должны признать государство-эксплуатанта в качестве подменяющего государство регистрации в рамках ограничений, установленных соглашением. В связи с этим в отношении государств, ставших сторонами ст. 83 bis, ***государство регистрации освобождается от ответственности за выполнение переданных функций и обязанностей.***

Глава 3. Режим полетов над открытым морем, международными проливами и архипелажными водами

3.1. Режим полетов в международном воздушном пространстве над открытым морем

Понятие «международное воздушное пространство». Правовой режим воздушного пространства определяется режимом территории, над которой оно расположено. В отношении воздушного пространства над государственной территорией действует суверенитет государства. На воздушное пространство за пределами государственной территории суверенитет прибрежных государств не распространяется. К нему относится воздушное пространство над: 1) *исключительной экономической зоной*; 2) *открытым морем*; 3) *международными проливами, не перекрываемыми полностью территориальными водами прибрежных государств*; 4) *Антарктикой*. Перечисленные виды воздушных пространств признаются международным воздушным пространством.

Различаются режимы международного воздушного пространства, расположенного над: 1) *открытым морем*; 2) *международными проливами*; 3) *архипелажными водами* и 4) *Антарктикой*.

Свобода полетов над открытым морем. Иные свободы, действующие над открытым морем. С юридической точки зрения воздушное пространство над этой частью Мирового океана: 1) *не подчинено суверенитету какого-либо государства*; 2) *находится в общем и равном пользовании всех государств*; 3) *расположено за пределами государственной территории, включая территориальное море*. По своей юридической природе воздушное пространство над открытым морем ничем не отличается от открытого моря, что говорит о единстве правового статуса открытого моря и расположенного над ним воздушного пространства. Поэтому такое воздушное пространство является столь же открытым и свободным, как и само это море, что позволяет осуществлять в нем свободно не только полеты воздушных судов, но и другие виды деятельности: проводить научные исследования, изучать метеорологическую обстановку и состояние окружающей среды, использовать для запуска и возвращения космических объектов и т. д. Подобная практическая деятельность уже давно проводится с молчаливого согласия государств как прибреж-

ных, так и неприбрежных. В результате такой практики сложилась *свобода воздушного пространства*, не равнозначная и не тождественная «свободе полетов».

Свобода воздушного пространства над открытым морем представляет собой обычную норму международного права, сложившуюся во второй половине XX в. под влиянием появления новых видов деятельности в воздушном пространстве открытого моря — космической и научно-исследовательской деятельности, охраны окружающей среды, организационно-правового обеспечения безопасных условий использования такого пространства для всех видов летательных аппаратов под эгидой ИКАО и т. п. Однако первичной нормой, которая определила в свое время статус и режим воздушного пространства над открытым морем, является *свобода полетов*. Ее формирование и утверждение шло в рамках международного морского, а не воздушного права, хотя в 1910 г. на Международном юридическом конгрессе в Вероне предлагалось считать воздушное пространство подчиненным суверенитету, а пространство над открытым морем признать свободным, как и само море. Впервые свобода полетов была признана в Женевской конвенции об открытом море 1958 г., установившей, что свобода открытого моря включает в себя *inter alia* свободу летать над ним. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., заменившая Женевскую конвенцию 1958 г., также исходит из признания свободы полетов над открытым морем.

Кроме того, в Конвенции определены статус и режим исключительной экономической зоны как части открытого моря, в отношении которой прибрежные государства вправе осуществлять строго фиксированные суверенные права экономического характера. В соответствии со ст. 55 Конвенции такой зоной признан район моря, начинающийся «за пределами территориального моря и прилегающий к нему», но не подчиненный суверенитету прибрежного государства. Из этого следует, что воздушное пространство над исключительной экономической зоной также не подчинено суверенитету прибрежного государства. Более того, если на морское пространство экономической зоны распространяется «особый правовой режим», основанный на строго оговоренных в Конвенции суверенных правах, то в отношении воздушного пространства над экономической зоной такой режим не действует. Неподчиненность суверенитету прибрежного государства и особому правовому режиму свидетельствует о том, что воздушное пространство над экономической зоной так же открыто и свободно, как и воздушное

пространство над открытым морем. В ст. 58 Конвенции указывается, что все государства, как прибрежные, так и неприбрежные, при условии соблюдения ее положений вправе пользоваться свободой полетов в воздушном пространстве над экономической зоной. Это означает, что принцип свободы полетов действует в отношении экономической зоны в том же объеме, что и над открытым морем. Таким образом, установление исключительной экономической зоны не повлекло изменения правового статуса расположенного над ней воздушного пространства. Общей основой такого статуса являются свобода воздушного пространства и другие свободы, действующие как над открытым морем, так и над экономической зоной.

В соответствии с этими свободами прибрежные государства на основе равенства *вправе*:

- осуществлять юрисдикцию в отношении воздушных судов, имеющих национальность государства-регистрации;
- обеспечивать безопасность полетов военных и гражданских летательных аппаратов в воздушном пространстве, расположенном над экономической зоной и открытым морем;
- применять для обслуживания полетов аэронавигационные и радиотехнические средства;
- осуществлять проведение научных исследований;
- проводить наблюдение за обстановкой на море в интересах военных, научно-исследовательских, промысловых, торговых и иных судов;
- проводить испытания ракет и учебных стрельб;
- оказывать помощь терпящим бедствие морским и воздушным судам.

При пользовании свободами, действующими над открытым морем, прибрежные государства *обязаны*:

- соблюдать правила полетов, рекомендованные ИКАО;
- предотвращать загрязнение воздушного пространства над открытым морем;
- предотвращать инциденты в воздушном пространстве над открытым морем;
- содействовать организации поиска и спасания воздушных судов, потерпевших бедствие над открытым морем;
- не допускать полетов своих воздушных судов без опознавательных знаков;
- воздерживаться от угрозы силой или ее применения.

Чикагская конвенция о полетах над открытым морем. Конвенция не содержит положений, определяющих статус и правовой режим воздушного пространства над открытым морем. В ст. 12 Чикагской конвенции говорится лишь о том, что над открытым морем действуют правила полетов, *«установленные в соответствии с настоящей Конвенцией»*. В настоящее время они разработаны и приняты ИКАО и содержатся в Приложении 2 (**Правила полетов**), которые должны соблюдаться и применяться воздушными судами при полетах над открытым морем *«без каких-либо исключений»*. Воздушные суда всех государств не вправе отклоняться от них и обязаны выполнять стандартные правила полетов Приложения 2 за пределами государственной территории. Учитывая, что предметом компетенции ИКАО является только гражданская авиация, правила полетов Приложения 2 распространяются на гражданские воздушные суда при совершении ими полетов над открытым морем.

Вместе с тем над открытым морем летают военные воздушные суда. Под влиянием этих объективных обстоятельств ИКАО приняла резолюцию А 15-8, в силу которой все государства — члены ИКАО должны включать в национальные правила полетов государственных воздушных судов над открытым морем предписания, обязывающие такие воздушные суда *«придерживаться соответствующих правил полетов Приложения 2»* и соблюдать меры, *«гарантирующие, что другие (гражданские) воздушные суда не будут подвергаться никакой опасности»*. Таким образом, под влиянием ИКАО сложился обычай соблюдения государственными воздушными судами при полетах над открытым морем стандартов ИКАО, содержащихся в Приложении 2.

В целях рационального использования воздушного пространства над открытым морем гражданскими и военными воздушными судами осуществляется его разграничение на районы обслуживания международных полетов на основании региональных аэронавигационных соглашений, одобряемых Советом ИКАО обычно по рекомендации региональных аэронавигационных совещаний. В соответствии с этими соглашениями прибрежные государства осуществляют в этих районах соответствующий контроль и предоставляют необходимую экипажам воздушных судов полетную информацию. Эти районы делятся на четыре основные категории: а) *консультативное воздушное пространство*; б) *контролируемое воздушное пространство*; в) *опасные зоны для полетов*; г) *зоны ограниченного режима полетов*.

Консультативное воздушное пространство представляет собой определенный район над открытым морем, в пределах которого воздушное судно обеспечивается органами ОВД прибрежного государства полетной информацией и обслуживается диспетчерской службой в целях оптимального рассредоточения воздушных судов в данном районе. Обычно такое воздушное пространство включает также районы и маршруты, где прибрежное государство по каким-либо причинам не может контролировать воздушное движение и, соответственно, нести ответственность за безопасность международных полетов в определенном районе воздушного пространства над открытым морем и ограничивается лишь консультативным обслуживанием воздушных судов.

Контролируемое воздушное пространство включает район над открытым морем, в котором органы ОВД прибрежного государства контролируют движение воздушных судов по установленным маршрутам в целях предотвращения столкновений между ними. Контролируемое воздушное пространство подразделяется на воздушные трассы, контролируемые аэродромные зоны и контролируемые аэродромы. Воздушные трассы представляют собой часть контролируемого воздушного пространства в виде коридора шириной 10—15 миль, надлежащим образом оборудованного аэронавигационными средствами.

Контролируемые аэродромные зоны представляют собой ограниченные пространства над открытым морем, специально объявляемые прибрежным государством для выполнения действий, связанных с маневрированием воздушных судов в целях их взлета и посадки. Такая зона распространяется на воздушное пространство вокруг аэродрома радиусом 50—60 миль. В соответствии со стандартами ИКАО установление аэродромной зоны за пределами государственной территории является компетенцией прибрежных государств, что не означает распространения на них суверенитета.

Опасные зоны — воздушное пространство над открытым морем, в пределах которого в определенные периоды может возникать опасность для полетов воздушных судов (испытание ракет, учебные стрельбы и т. п.).

Зона ограниченного режима полетов — воздушное пространство над открытым морем, в пределах которого осуществление полетов ограничено. Обычно эти зоны устанавливаются на строго определенное непродолжительное время. На практике такие зоны устанавливаются в целях испытания межконтинентальных ракет,

о чем государство, производящее испытание, должно заблаговременно уведомить все иные государства.

Огромные просторы международного воздушного пространства создают благоприятные возможности для прокладки оптимальных экономических маршрутов с учетом направлений ветра, струйных воздушных течений и т. д. Эти возможности широко используются в воздушном пространстве Северной Атлантики. Вместо постоянных маршрутов ОВД для обеспечения основного потока воздушного движения между Европой и Северной Америкой начиная с 1961 г., применяется так называемая система треков (линия пути), позволяющая гибко учитывать метеоусловия в районе полетов в конкретный период времени органам ОВД, обеспечивающим обслуживание в Северной Атлантике. Система треков наиболее выгодна для современных воздушных судов. Введение системы треков привело к значительному расширению прав и обязанностей государств, осуществляющих ОВД в данном районе открытого моря.

Регулированием международных полетов в воздушном пространстве над открытым морем активно занимается ИКАО. На региональных аэронавигационных конференциях, созываемых ИКАО один раз в пять лет, рассматривается большой круг вопросов, связанных с выбором наиболее экономичных международных воздушных трасс, определением промежуточных пунктов посадки, организацией обслуживания воздушного движения по установленным воздушным трассам, обеспечением связи и метеоинформации, принятием правил полетов над открытым морем.

Границы полетной информации, предоставляемой при международных полетах над открытым морем, устанавливаются по договоренности между прибрежными государствами с учетом структуры воздушных трасс и национальных воздушных границ. Постоянные границы районов международных полетов над открытым морем, которые обозначаются на схемах и аэронавигационных картах в специальных документах ИКАО, рассматриваются и утверждаются на региональных конференциях ИКАО. В соответствии с решениями этих конференций установлены следующие районы, в пределах которых производится обеспечение международных полетов: Африка — Индийский океан; Средиземное море — Юго-Восточная Азия; Северная Атлантика — Северная Америка — Тихий океан; Карибское море — Северная Америка; Европа — Средиземное море.

Над отдельными частями Мирового океана регламентация полетов носит более конкретный характер. К примеру, на основе со-

глашений между прибрежными государствами в воздушном пространстве над Средиземным морем установлено 19 воздушных зон обслуживания международных полетов. В соглашениях определены государства, несущие ответственность за организацию воздушного движения и обслуживание таких полетов. Эти меры в совокупности с правилами полетов ИКАО Приложения 2 образуют современную правовую основу поддержания безопасности полетов в международном воздушном пространстве.

ИКАО проводит большую работу по повышению уровня безопасности полетов над открытым морем в различных регионах мира. Под ее эгидой созданы совместные региональные организации по сертификации и проверке безопасности полетов COSCAP в Южной Азии в 1998 г., в Юго-Восточной Азии в 2001 г., и в Северной Азии в 2003 г., а также в Латинской Америке и Карибском регионе. Главной задачей этих организаций является согласование, насколько это практически возможно, основных национальных законов и правил, регламентирующих деятельность авиации, а также процедур производства полетов, контроля за летной годностью и выдачи свидетельств личному составу экипажей воздушных судов.

3.2. Режим полетов над международными проливами

Международные проливы издавна используются для морского судоходства. С появлением авиации над многими такими проливами пролегли международные воздушные трассы, связывающие страны разных континентов, полетам над которыми обычно никто не препятствовал. Поэтому международные проливы имеют для международного воздушного транспорта то же значение, что и для морского судоходства. Из почти 300 проливов, существующих на земном шаре, только небольшая часть имеет важное значение для международной аэронавигации: это Ла-Манш, Па-де Кале, Гибралтарский, Ормузский, Малаккский, Баб-эль-Мандебский, Магелланов, Сингапурский, Черноморские (Босфор, Дарданеллы, Мраморное море), Балтийские (Зунд, Большой Бельт, Малый Бельт, Скагеррак, Каттегат), Мессинский, Отранто и др. Некоторые из них служат единственными путями, используемыми для полетов воздушных судов между разными континентами. Таким является Гибралтарский пролив, через который проложены международные воздушные магистрали, соединяющие Европу с Северной и Латинской

Америкой. В беспрепятственном и свободном пролете через этот пролив заинтересованы многие страны мира.

Для использования международных проливов в интересах международного сообщества и развития морских и воздушных коммуникаций большое значение имеет определение режима прохода морских судов и пролета воздушных судов. Особенно остро этот вопрос стоит в отношении международных проливов, перекрываемых территориальным морем и соединяющих одну часть открытого моря с другой. Решение этой сложной политико-правовой проблемы нашло свое воплощение в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. в Части III «Проливы, используемые для международного судоходства», под действие которой подпадают не все международные проливы.

Согласно Конвенции следует различать четыре категории международных проливов, имеющих соответствующий правовой режим.

1. **Специальный режим.** Еще задолго до выработки Конвенции 1982 г. в отношении Балтийских, Черноморских и Магелланова пролива были приняты соответствующие международные договоры. Именно поэтому положения Части III не затрагивают *«правового режима проливов, проход в которых регулируется в целом или частично давно существующими и находящимися в силе международными конвенциями, которые относятся специально к таким проливам»* (п. «с» ст. 35). Режим прохода и пролета в них по существу не отличается от обычной свободы прохода и пролета.

2. **Свобода судоходства и пролета.** Не применяется Конвенция к проливам, срединная часть которых не перекрывается территориальными водами. В таких проливах действует режим открытого моря и, соответственно, свобода полетов и судоходства в том же значении, что и над открытым морем. К этой категории относится Мозамбикский пролив.

3. **Мирный проход** применяется к проливам между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и территориальным морем другого государства (ст. 45). К таковым относятся Мессинский, Пемба и Тиранский проливы. На воздушное пространство, расположенное над территориальным морем таких проливов, право мирного прохода не распространяется.

4. **Транзитный проход и пролет** распространяется на проливы, соединяющие одну часть открытого моря или исключительной экономической зоны с другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны (ст. 37). К этой категории относятся все важнейшие международные проливы: Гибралтарский, Ла-

Манш, Малаккский, Па-де-Кале, Сингапурский, Баб-эль-Мандебский, Корейский, Ормузский и многие другие.

Правовой режим транзитного пролета. *Под транзитным пролетом следует понимать осуществление свободы полетов единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через воздушное пространство, расположенное над проливом, соединяющим одну часть открытого моря или исключительной экономической зоны с другой частью открытого моря или экономической зоны.*

В соответствии с общепризнанными международными правилами, сложившимися в отношении таких проливов, сохраняют свою юридическую силу:

а) *право всех государств на равное и свободное использование открытого для транзитного пролета воздушного пространства над проливами, соединяющими одну часть открытого моря или экономической зоны с другой такой же, исходя из своих экономических, политических, военных и иных интересов;*

б) *право летательных аппаратов всех государств беспрепятственно следовать транзитом через международные проливы, в отношении которых установлен режим транзитного пролета;*

в) *право летательных аппаратов всех государств следовать транзитом через международные проливы, имеющие режим транзитного пролета, без согласия припроливного государства.*

В совокупности эти права образуют содержание права транзитного пролета.

Уникальность правового режима воздушного пространства над международными проливами с режимом транзитного пролета состоит в том, что суверенитет и юрисдикция припроливных государств распространяется на него, но при условии соблюдения ими режима транзитного пролета. Такие проливы перекрываются территориальными водами, и, казалось бы, эта ситуация автоматически ведет к подчинению морских вод пролива и расположенного над ними воздушного пространства суверенитету и юрисдикции припроливных государств. Конвенция создала условия успешного существования суверенитета и юрисдикции и транзитного пролета без ущемления законных прав и интересов припроливного государства и пользователей транзитным пролетом.

В Части III Конвенции установлен специальный режим пользования проливами, перекрываемыми территориальными водами и соединяющими разные части открытого моря (Гибралтарский, Баб-эль-Мандебский и т. п. проливы). Его основу составляют транзит-

ные проход и пролет, под которыми понимается осуществление свободы судоходства и пролета, предоставляемой «единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив» (п. 2 ст. 39). Пользоваться транзитным пролетом могут любые летательные аппараты при условии без промедления следовать через пролив, воздержания от угрозы силой или применения силы против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости припроливных государств.

По общему смыслу положений Части III Конвенции право транзитного пролета предусматривает: а) право всех государств свободно пользоваться открытым для транзитного пролета воздушным пространством над международными проливами; б) право любых летательных аппаратов всех государств беспрепятственно и без согласия припроливного государства следовать транзитом через международные проливы, перекрываемые территориальными водами.

В основе этих прав лежит свобода полетов в целях транзита через международные проливы, тесно связанная со свободой полетов над открытым морем.

Пространственная сфера действия транзитного пролета ограничена проливами, соединяющими две части открытого моря или экономической зоны и перекрытыми территориальными водами припроливного государства. При пользовании правом транзитного пролета недопустимо совершение действий, в открытом море прямо не запрещенных. Согласно ст. 39 Конвенции летательные аппараты должны без промедления следовать через пролив, при этом воздерживаться от угрозы силой или применения силы против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости припроливных государств, а также воздерживаться от любой деятельности, кроме той, которая свойственна их обычному порядку непрерывного и быстрого транзита, за исключением случаев, когда такая деятельность вызвана обстоятельствами непреодолимой силы или бедствием.

Как правило, гражданские воздушные суда выполняют транзитный пролет по правилам полетов, которые подлежат соблюдению. К ним, безусловно, относятся правила полетов Приложения 2 к Чикагской конвенции 1944 г., хотя сама Конвенция прямо не накладывает на этот счет никаких обязательств. Что касается государственных воздушных судов, то Конвенция требует от них, что они *«будут обычно соблюдать такие меры безопасности и постоянно*

действовать с должным учетом безопасности полетов» при транзитном пролете. Таким образом, право транзитного пролета обременено строгими обязательствами, гарантирующими законность и правомерность транзитного пролета.

В целом право транзитного пролета предусматривает:

а) *право всех государств свободно пользоваться открытым для транзитного пролета суверенным воздушным пространством, расположенным над территорией припроливных государств исходя из своих экономических, политических, военных и иных государств;*

б) *право летательных аппаратов всех видов из любых государств следовать беспрепятственно транзитом через международные проливы с режимом транзитного прохода и пролета;*

в) *право летательных аппаратов всех государств следовать транзитом через «транзитный» международный пролив без согласия припроливного государства.*

Из этого четко следует, что транзитный пролет является объектом международно-правового, а не внутригосударственного регулирования. Конвенция ООН исходит из признания **права всех государств** на международное использование перекрытых территориальными водами международных проливов.

Транзитный пролет над Черноморскими проливами. В соответствии с Конвенцией Монтре 1936 г. Турция несет определенные обязательства по обеспечению полетов гражданских воздушных судов над Черноморскими проливами. Летать над ними можно при соблюдении следующих условий: полеты должны совершаться только по установленным для этого воздушным маршрутам, о чем турецкое правительство должно уведомляться. За три дня оно должно быть поставлено в известность об эпизодических воздушных рейсах, а о регулярных рейсах правительству этой страны нужно посылать общее уведомление о датах пролета.

Кроме того, согласно ст. 122 Конвенции ООН 1982 г. Черное море относится к морю, окруженному двумя или более государствами и сообщаемому с другим морем или океаном через узкий проход. С этой точки зрения пролет через Черноморские проливы представляет собой осуществление свободы пролета между открытым морем (Средиземное море) и замкнутым морем (Черное море).

Пролет над Балтийскими проливами. Большой и Малый Бельты и Зунд являются единственными естественными водными путями, соединяющими Балтийское море с Северным морем и Атлантическим океаном. Через них проходят международные морские пути,

связывающие прибалтийские страны практически со всеми государствами мира. Вопрос о проходе морских судов через Балтийские проливы решен в Копенгагенском трактате 1857 г., признающем свободу судоходства. В отношении таких проливов действует свобода полетов воздушных судов со всеми вытекающими из этого последствиями.

3.3. Режим полетов над архипелажными водами

Для деятельности международного воздушного транспорта большое значение имеет решение вопроса об условиях использования воздушного пространства, расположенного над архипелажными водами, в целях осуществления международных полетов. Государства-архипелаги состоят из значительного числа больших и малых островов, разбросанных в Мировом океане и занимающих большие площади, облет которых воздушными судами, занятыми в международной аэронавигации, вызвал бы значительные временные и финансовые затраты. Особенность географического положения государств-архипелагов, состоящих полностью из одной или несколько групп островов, учтена в Конвенции ООН 1982 г., установившей режим международных полетов над архипелажными водами, несколько отличный от транзитного пролета летательных аппаратов в международных проливах. С этим режимом связаны два круга государств — те, кто пользуется режимом архипелажного пролета, и сами государства-архипелаги.

Правовой режим полетов над архипелажными водами имеет много сходства с «транзитным пролетом». Воздушное пространство над ними также подчиняется суверенитету архипелажных государств, но открыто и свободно для архипелажного пролета воздушных судов всех государств. Согласно Конвенции всем воздушным судам любого государства предоставлено право архипелажного пролета по воздушным коридорам, расположенным над морскими коридорами, «единственно с целью непрерывного, быстрого и беспрепятственного транзита» из одной части открытого моря в другую часть открытого моря (п. 3 ст. 53).

Согласно ст. 41 Конвенции государство-архипелаг может указать специальные воздушные коридоры, приемлемые для пролета над архипелажными водами. Если оно этого не делает, то воздушные суда вправе проследовать по воздушным коридорам над архи-

пелажными водами, обычно используемым для выполнения международных полетов. Применительно к архипелажному пролету Конвенция не указывает на то, что он является «осуществлением свободы пролета», как это сказано в отношении транзитного пролета. Однако по существу открытый и доступный характер архипелажного пролета свидетельствует о его значительном сходстве со свободой полетов.

Конвенция не настаивает на том, чтобы архипелажное государство в обязательном порядке выделило воздушный коридор над путями, обычно используемыми для архипелажного прохода. Однако если оно этого пожелает, то в этом случае должны быть установлены удобные и экономичные воздушные трассы, обычно используемые для международных полетов над архипелажными водами.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Бордунов В. Д., Копылов М. Н.* Правовой режим международного воздушного пространства // Вопросы международного морского и воздушного права. М.: ИГПАН, 1979.
2. *Международное воздушное право.* Кн. 1. М., 1980.
3. *Бордунов В. Д.* Чикагская конвенция 1944 г. и Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. о полетах над морскими пространствами // Сотрудничество государств в исследовании и использовании Мирового океана. М.: ИГПАН, 1986.
4. *Бордунов В. Д., Котов А. И., Малеев Ю. Н.* Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М., 1988.
5. *Мировой океан и международное право. Открытое море. Международные проливы. Архипелажные воды.* М., 1988.
6. *Бордунов В. Д.* Международное воздушное право — современное состояние // Актуальные международно-правовые и гуманитарные проблемы: Сборник статей. М.: Дипломатическая академия, 2005.
7. *Международное право* / Под ред. К. А. Бекяшева. М., 2005.
8. *Международное право* / Под ред. А. А. Ковалева и С. В. Черниченко. М., 2006.

Часть IV.

Правовое регулирование международных воздушных сообщений

Глава 1. Понятие и виды международных воздушных сообщений

Определение понятия «международное воздушное сообщение». Международные воздушные сообщения являются юридической формой оформления двусторонних межгосударственных отношений в международном договоре. После вступления в силу договоров начинается практическая эксплуатация воздушных сообщений назначенными перевозчиками по осуществлению регулярных перевозок по установленным международным воздушным маршрутам. Вот почему в международных договорах и соглашениях по воздушному праву принято определять понятия *«международные воздушные сообщения»* и *«международная воздушная перевозка»*. Точное определение этих понятий важно для правильного толкования и применения договоров и соглашений по воздушному праву, а также взаимодействующих с ними национальных законов и правил.

Согласно п. b ст. 96 Чикагской конвенции 1944 г. *«международное воздушное сообщение»* означает *«воздушное сообщение, осуществляемое через воздушное пространство над территорией более чем одного государства»*. Как видно, в этом определении о международной воздушной перевозке ничего не говорится. Основной акцент в нем сделан на факте осуществления воздушного сообщения через воздушное пространство более чем одного государства. Если в рамках установивших его между собой государств происходят постоянные воздушные передвижения гражданских воздушных судов туда и обратно и в иных вариантах, то такое воздушное сообщение признается международным.

Определение «*международное воздушное сообщение*», данное в Чикагской конвенции 1944 г., часто воспроизводится в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении, хотя оно не лишено недостатков. Используемое в определении слово «через» не охватывает воздушные сообщения, осуществляемые «на» территорию сопредельного государства. А такого рода сообщений, к примеру, у России, очень много. Кроме того, в определении не указываются цели международных воздушных сообщений. Между тем они ясны: обеспечить осуществление регулярных и нерегулярных перевозок пассажиров, багажа и грузов между странами, их установившими.

На Всемирной авиатранспортной конференции, проведенной ИКАО в 1994 г. в Монреале (Канада), был поставлен вопрос о совершенствовании определений, используемых в практике воздушных сообщений в целом. В результате обобщения мировой практики осуществления воздушных сообщений ИКАО были выработаны следующие определения.

«Воздушное сообщение в более широком смысле означает любое сообщение, осуществляемое воздушными судами с целью общественных перевозок как на регулярной, так и на нерегулярной основе». В данном определении указаны цели воздушных сообщений — выполнение общественных регулярных и нерегулярных перевозок. Тот же подход позволяет оценить в контексте определения ст. 96 Чикагской конвенции предназначение международных воздушных сообщений: они также осуществляются в целях общественных перевозок на регулярной и нерегулярной основе. С точки зрения международного и внутригосударственного права «общественные перевозки», выполняемые в другие страны, регламентируются как международным, так и внутригосударственным правом, в силу чего нормативной базой таких перевозок являются кроме многосторонних двусторонних соглашений о воздушном сообщении и внутренние законы и правила.

Любые авиаперевозки — внутренние и международные — осуществляются за плату. Поэтому для авиакомпаний, которые выполняют внутренние и международные перевозки, эта деятельность является коммерческой. ИКАО посчитало нужным определить как **коммерческое** «*любое воздушное сообщение, осуществляемое воздушными судами с целью общественных перевозок пассажиров, почты или груза за вознаграждение или по найму*». С учетом этих дополнений под «*международным воздушным сообщением*» следует понимать «*любое воздушное сообщение между двумя и более госу-*

дарствами, осуществляемое воздушными судами назначенных перевозчиков с целью общественных перевозок пассажиров, почты или груза за вознаграждение или по найму».

Это определение достаточно полно характеризует отношения, возникающие между государствами по поводу международных воздушных сообщений. Во-первых, они имеют ярко выраженный публично-правовой характер и касаются использования суверенного воздушного пространства в целях осуществления двусторонних международных воздушных сообщений. Во-вторых, такие сообщения допускаются по взаимному согласию территориальных суверенов и только в целях общественных перевозок пассажиров, почты и груза, а их эксплуатация осуществляется только назначенными перевозчиками. В-третьих, общественные перевозки пассажиров, почты и груза назначенными перевозчиками по установленным государствами международным воздушным сообщениям разрешено осуществлять за вознаграждение.

Из определения понятия «международное воздушное сообщение» также очевидно, что без урегулирования совокупности отношений между государствами по поводу любых воздушных сообщений никакие общественные перевозки через воздушное пространство, расположенное над государственной территорией, состояться не могут. Только юридическое оформление этих отношений в международном договоре, закрепляющем взаимное согласие государств на осуществление между ними международных воздушных сообщений, позволит осуществлять международные перевозки пассажиров и грузов на длительной и постоянной основе. Поэтому понятие «международное воздушное сообщение» имеет самостоятельное значение в общем ряду понятий, используемых в международном воздушном транспорте. То же можно сказать о понятии «*международная воздушная перевозка*».

Обобщая сказанное, под **международным воздушным сообщением** следует понимать *любое воздушное сообщение, осуществляемое через воздушное пространство на территорию более чем одного государства с целью общественных перевозок пассажиров, почты или груза за вознаграждение или по найму как на регулярной, так и нерегулярной основе.*

Регулярным международным воздушным сообщением обычно является любое воздушное сообщение, открытое для публичного использования и осуществляемое в соответствии с опубликованным расписанием или с такой регулярной частотой, что оно представля-

ет собой явную систематическую серию рейсов. В противоположность этому любое другое международное воздушное сообщение, осуществленное как сообщение, отличное от регулярного международного воздушного сообщения, рассматривается как *нерегулярное международное воздушное сообщение*.

Глава 2. Многостороннее регулирование.

Универсальные нормы Чикагской конвенции 1944 г. о международных полетах

Чикагская конвенция о международной гражданской авиации 1944 г., принятая накануне завершения Второй мировой войны, является главным юридическим документом, применяемым для регулирования деятельности международной гражданской авиации. Одновременно она является Уставом ИКАО и содержит несколько статей, касающихся регулирования международных полетов, включая:

- ст. 1 о суверенитете государства над воздушным пространством;
- ст. 5 о нерегулярных полетах;
- ст. 6 о регулярных воздушных сообщениях;
- ст. 7 о каботаже;
- ст. 15 об аэропортовых и подобных им сборах;
- ст. 17 — 21 о национальности и регистрации воздушных судов;
- ст. 22 об упрощении формальностей;
- ст. 23 и 24 о таможенных и иммиграционных процедурах;
- ст. 37 и 38 в части, касающейся стандартов и рекомендуемой практики в отношении упрощения формальностей;
- части ст. 44 о целях ИКАО;
- ст. 77 — 79 об организациях по совместной эксплуатации;
- ст. 81 — 83 о регистрации соглашений и
- ст. 96 об определении, относящихся к воздушному транспорту.

Важными поправками к Чикагской конвенции являются уже упоминавшаяся ст. 83 *bis* и ст. 3 *bis*, подтверждающая *принцип неприкосновенности оружия против гражданских воздушных судов в полете, нарушающих суверенитет над воздушным пространством*. Последняя поправка была принята ИКАО в 1984 г. после инцидента с южноко-

рейским самолетом «Боинг 767», сбитым 1 сентября 1983 г. над советской территорией.

Универсальные нормы о нерегулярных полетах содержатся в ст. 5 Чикагской конвенции. В ней одновременно установлены: право нерегулярных полетов, право *«совершать посадки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения»*, а также право воздушных судов, занятых *«в перевозке пассажиров, груза или почты за вознаграждение или по найму, но не в регулярных международных сообщениях»*, пользоваться *«привилегией принимать на борт или выгружать пассажиров, груз или почту при условии, что любое государство, где производится такая погрузка или выгрузка, имеет право устанавливать такие правила, условия или ограничения, какие оно может счесть желательными»*.

Последняя формулировка оказалась достаточно емкой, чтобы международные нерегулярные перевозки всецело подпали под национальное регулирование. Более того, при разработке определения термина «регулярные международные воздушные сообщения» в целях толкования и применения ст. 5 и 6 Чикагской конвенции Совет ИКАО признал, что право государства вводить правила, условия и ограничения в отношении принятия на борт или выгрузки пассажиров, груза и почты при коммерческих нерегулярных воздушных перевозках является безоговорочным. Таким образом, на практике регулирование нерегулярных перевозок стало осуществляться преимущественно национальным законодательством.

Относительно режима регулярных полетов следует руководствоваться ст. 6 Чикагской конвенции, которая гласит: *«Никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции»*.

Важное принципиальное значение имеют для регулирования регулярных и нерегулярных полетов положения Чикагской конвенции о суверенитете, о каботаже, об аэропортовых и подобных им сборах, о национальности и регистрации воздушных судов, об упрощении формальностей и о таможенных и иммиграционных процедурах. Их соблюдение является базовой составляющей общего процесса регулирования международных полетов авиаперевозок на основе Чикагской конвенции 1944 г.

Глава 3. Двустороннее регулирование

Соглашение чикагского типа. Двустороннее регулирование международных воздушных сообщений, в рамках которого происходит детализация многих вопросов, связанных с эксплуатацией двусторонних международных воздушных линий, играет огромную роль в регламентации деятельности международного воздушного транспорта. Во-первых, двусторонние соглашения дополняют и конкретизируют положения Чикагской конвенции 1944 г. в части, касающейся международных воздушных сообщений. Во-вторых, очень часто с их помощью достигаются цели, которых не удалось добиться в многостороннем плане.

На Чикагской конференции 1944 г., после неудачи с закреплением коммерческих «свобод воздуха» на многосторонней основе США предложили утвердить типовой образец двустороннего соглашения. В основе чикагского проекта двустороннего соглашения лежало положение о взаимном предоставлении сторонами соглашения всех пяти видов коммерческих «свобод воздуха», указанных в Соглашении о международном воздушном транспорте. Чикагское соглашение, или соглашение чикагского типа, предлагалось в виде составленного по стандартной форме двустороннего международного соглашения о воздушном транспорте для использования в качестве промежуточной меры по обмену маршрутами и перевозочными правами. Регулирование вопросов перевозочных емкостей и тарифов в таком соглашении не предусматривалось.

Соглашения чикагского типа были одобрены на Чикагской конференции 1944 г., хотя и не получили широкого распространения в послевоенной практике, как надеялись США, хотя по данным ИКАО их небольшое количество остается в силе. Чикагский тип соглашения давал явные преимущества сильным авиакомпаниям, т. е. американским перевозчикам. Поэтому большинство иностранных перевозчиков отказалось применять соглашение чикагского типа.

Новый поход США за интересы своих авиакомпаний сразу после войны привел к появлению соглашений бермудского типа.

Бермудское соглашение между Великобританией и США 1946 г. Большое влияние на практику заключения двусторонних соглашений о воздушном сообщении в послевоенные годы оказало соглашение о воздушном сообщении, заключенное между США и Великобританией в результате переговоров на Бермудских островах в 1946 г. В течение многих лет это соглашение служило образ-

цом для многих государств, устанавливавших между собой двусторонние воздушные сообщения. Созданные по его образу и подобию соглашения получили название соглашений «бермудского типа».

Бермудское соглашение, конечно, не стало таким, каким его хотели видеть США. Соглашение представляет собой компромисс между защитниками конкретного регулирования и теми, кто выступал за отсутствие регулирования основных вопросов коммерческой деятельности перевозчиков, таких как емкость и тарифы.

Суть положений, адресованных назначенным перевозчикам, которыми они были обязаны руководствоваться при полетах между США и Великобританией, состояла в следующем:

- воздушный транспорт должен быть доступен широкой публике и отвечать потребностям населения в этом виде транспорта;
- должны существовать справедливые и равные возможности для авиапредприятий при выполнении авиаперевозок по любым маршрутам, предусмотренным в соглашении;
- при эксплуатации договорных линий авиапредприятия США и Великобритании должны учитывать интересы авиапредприятий третьих стран, эксплуатирующих соответствующие участки тех же линий;
- объем перевозок по договорным линиям должен соответствовать потребностям в перевозках между страной отправления и страной назначения, потребностям в прямом воздушном сообщении и потребностям той территории, через которую проходит договорная линия, принимая при этом во внимание деятельность местных и региональных авиапредприятий.

В большинстве соглашений, заключенных впоследствии между государствами с включением бермудских принципов и терминологии, используется подход, заключающийся в предварительном определении перевозных емкостей, используемых в перевозках. В конечном итоге Бермудское соглашение не выдержало испытаний: до тех пор, пока «свободная конкуренция» устраивала американские авиакомпании, соглашение выполнялось. Но стоило английским перевозчикам стать успешнее в конкуренции со своими заокеанскими соперниками, США перестали выполнять соглашение и даже пошли на принятие дискриминационных мер. В результате Великобритания денонсировала 21 июня 1976 г. Бермудское соглашение.

23 июля 1977 г. первоначальное Бермудское соглашение было заменено более сложным и подробно разработанным Бермудским соглашением II. Вскоре после заключения Бермудского соглаше-

ния II США провозгласили политику дерегулирования, целями которой объявлялись либерализация чартерных перевозок, свободный доступ к рынкам, гибкость тарифов (свободные цены на чартеры и отказ от субсидирования тарифов на регулярные перевозки), курс на эффективную конкуренцию между авиакомпаниями в двусторонних отношениях.

Вслед за этим США и некоторые западные страны (Бельгия, Нидерланды) заключили так называемые либерализованные воздушные соглашения, которые характеризуются более широким доступом к рынку, минимальным регулированием емкости и в значительной степени уменьшением правительственного контроля за тарифной политикой авиаперевозчиков. Некоторые соглашения включают также другие либерализованные положения по таким вопросам, как чартерные рейсы, чисто грузовые перевозки и автоматизированные системы бронирования.

Типовые положения о перевозках в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении. Хотя двусторонние соглашения о воздушном сообщении и соглашения о воздушном транспорте, количество которых измеряется тысячами, обычно содержат характерные черты конкретного типа соглашения, каждое из них является уникальным. Тем не менее в этих соглашениях обычно содержатся различные виды необходимых положений, большинство которых имеет одинаковую цель.

Типовыми являются положения: об определении терминов; предоставлении прав в отношении маршрутов, согласованных для эксплуатации воздушных сообщений; об устранении дискриминации или несправедливой конкурентной практики; о назначении или полномочиях авиаперевозчика или нескольких авиаперевозчиков для осуществления согласованных перевозок; о праве отменять или приостанавливать действие разрешения на эксплуатацию, предоставленного авиаперевозчику другой стороны; о емкости и регулировании объема перевозок; о тарифах; о статистике; о правах, предоставляемых назначенному авиаперевозчику каждой стороны для осуществления коммерческой деятельности на территории другой стороны; об освобождении от налогов на корпоративную прибыль авиаперевозчика; о сборах с пользователей за использование аэропортов и маршрутных аэронавигационных средств назначенным авиаперевозчиком. Приведенный перечень статей не является исчерпывающим.

Глава 4. Особенности современных двусторонних соглашений о воздушном сообщении

После Второй мировой войны регулирование международных воздушных сообщений осуществлялось под жестким контролем государств. Но 70 — 80-е гг. XX в. жесткое регулирование стало постепенно либерализоваться и заменяться политикой «дерегулирования», а затем строиться на концепции «открытого неба». Инициатива «дерегулирования» исходила от США; и его суть состояла в значительном сокращении вмешательства государства в регулирование международных воздушных сообщений и передачу вопросов коммерческих прав, прав на маршруты и эксплуатацию в непосредственное ведение авиаперевозчиков. В результате иностранные перевозчики получили права на перевозки на новые маршруты в города США, куда раньше они не допускались.

Естественно, ни о каком альтруизме не могло быть и речи: целью политики «дерегулирования» было намерение США подстегнуть конкуренцию на своем рынке международных авиаперевозок, и этой цели они добились. В результате на американском рынке перевозок появилось много предложений со стороны иностранных перевозчиков, что существенно улучшило географию международных воздушных связей США с другими странами, а американские пассажиры получили дополнительные возможности для выбора услуг среди американских и иностранных перевозчиков.

В 90-е гг. США выступили инициатором распространения режима «открытого неба» путем заключения соглашений с отдельными странами различных регионов, предоставляющих возможности авиаперевозчикам этих стран выполнять перевозки на некоторых рынках без ограничений и открывающих доступ к богатому рынку перевозок США. Соглашения «об открытом небе» ставят в преимущественное положение назначенных перевозчиков перед перевозчиками стран того же региона, но не заключивших подобных соглашений с США и ориентирующихся на традиционные, жесткие условия регулирования воздушных сообщений, вынуждая последних начать переговоры с США и перевозчиков друг с другом в целях взаимной либерализации режима авиаперевозок.

Двусторонние соглашения об «открытом небе» создают режим регулирования, основанный на рыночной конкуренции и минимальном вмешательстве государства в коммерческую деятельность авиа-

предприятий. Существенными элементами таких либеральных соглашений выступает признание:

а) права договаривающихся сторон назначить любое количество перевозчиков для эксплуатации международных договорных линий;

б) права назначенных перевозчиков выполнять перевозки между территориями договаривающихся сторон, а также между территориями договаривающихся сторон и третьих стран без ограничений в отношении числа пунктов, где осуществляются погрузка или выгрузка пассажиров и грузов, частоты перевозок, типов воздушных судов;

в) полной свободы назначенных перевозчиков устанавливать тарифы при условии, что они не нарушают свободную конкуренцию; в противном случае не вступивший в силу тариф может быть отклонен на основании соответствующего решения правительств обеих договаривающихся сторон (так называемый режим «двойного отклонения»);

г) свободы назначенных перевозчиков в выборе форм сотрудничества друг с другом (включая совместное использование кодов, договоренности о блокировании мест, аренды воздушных судов), использования компьютерных систем бронирования, средств наземного обслуживания, конвертации и перевода в свою страну местных доходов;

д) права компетентных авиационных властей требовать устранения дискриминации или нечестных приемов конкуренции.

Продвижение соглашений об «открытом небе» США начали с европейского региона. Первое соглашение об «открытом небе» было подписано в 1992 г. между США и Нидерландами. Оно послужило своеобразным сигналом для других европейских стран, показавшим, что заключение таких соглашений открывает их авиапредприятиям практически неограниченный доступ на богатый рынок авиаперевозок США.

В последующем соглашения об «открытом небе» с Соединенными Штатами подписали Люксембург, Норвегия, Швеция, Финляндия, Франция, ФРГ и ряд других европейских государств.

Вслед за Европой двусторонние межправительственные соглашения об «открытом небе» стали заключаться со странами Латинской Америки, Азиатско-Тихоокеанского региона, частично — Ближнего Востока.

Следует подчеркнуть, что значительное количество соглашений о воздушном сообщении по-прежнему основаны на политике про-

тектионизма и жестком правительственном контроле практически за всеми аспектами коммерческой деятельности назначенных перевозчиков. В них установлены существенные ограничения доступа к рынкам авиаперевозок, назначения авиапредприятий для эксплуатации воздушных линий, а регулирование (утверждение) тарифов является сферой компетенции государственных органов. «Традиционные» соглашения предусматривают широкое вмешательство государства в вопросы распределения объемов перевозок между назначенными авиапредприятиями, утверждения расписания, частоты полетов по договорным линиям, установления типов используемых самолетов, заключения соглашения о пуле с целью последующего распределения доходов от эксплуатации договорных линий и т. д.

Таким образом, современная система международно-правового регулирования воздушных сообщений характеризуется сосуществованием как «традиционных» двусторонних соглашений, предусматривающих активное вмешательство государств в различные вопросы коммерческой деятельности назначенных авиапредприятий, так и либеральных соглашений, основанных на свободной рыночной конкуренции и ограничивающих в максимально возможной степени вмешательство государства в деятельность рынка авиаперевозок, ценообразование и объемы перевозок. Однако под воздействием либерализации традиционные соглашения постепенно утрачивают свое значение и уходят в прошлое.

Принимая во внимание это обстоятельство, ИКАО представила на V Всемирной авиатранспортной конференции государствам Типовое двустороннее соглашение о воздушном сообщении, которое содержит элементы режима «открытого неба» и традиционные жесткие подходы к регулированию воздушных сообщений. Оно включает такие положения, как доступ к рынку авиаперевозок, назначение авиапредприятий, установление тарифов, объемы перевозок, разрешение возможных коллизий при применении законов договаривающихся сторон о конкуренции, защита рынка авиаперевозок от недобросовестной конкуренции, участие авиаперевозчиков в договоренностях о совместном использовании кодов и стратегических альянсах.

Положения типового проекта не носят обязательного характера. Однако будучи моделями для либеральных соглашений государств по этим вопросам, они могут рассматриваться в качестве вспомогательных источников образования норм, регулирующих международные воздушные сообщения.

Глава 5. Современная практика двустороннего регулирования международных воздушных сообщений Российской Федерации

В настоящее время российские и иностранные авиаперевозчики выполняют регулярные международные перевозки между Российской Федерацией и иностранными государствами на основании 140 двусторонних соглашений о воздушном сообщении, заключенных Россией с иностранными государствами. Большая часть из них заключена еще в период существования СССР.

В историческом аспекте формирование и развитие системы двустороннего регулирования международных воздушных сообщений России можно разделить на три этапа.

Первый этап относится к 50 — 60-м гг. XX в., когда Советский Союз широко и повсеместно налаживал воздушные связи, охватывавшие все страны и регионы мира. Очень часто решающую роль при этом играл политический фактор, и Советским Союзом устанавливались международные воздушные сообщения со странами, перевозки в которые были невыгодны с экономической точки зрения.

Заключенные в то время соглашения ограничивались предоставлением третьей и четвертой «свобод воздуха». Такими были соглашения СССР о воздушном сообщении с Данией, Норвегией и Швецией 1957 г., которые сейчас являются наиболее старыми из действующих соглашений Российской Федерации. Долгое время, до начала 1980-х г., эти соглашения служили типовым проектом для разработки новых соглашений Советского Союза о воздушном сообщении с другими странами, в которые вносились необходимые дополнения и изменения, вытекающие из специфики отношений с конкретными странами.

Второй этап охватывает 1970 — 1980-е гг., когда первостепенное значение приобрел вопрос об активизации участия Аэрофлота в перевозках между основными региональными рынками (Европа — Америка, Европа — Япония, Европа — Африка, Европа — Юго-Восточная Азия и т. д.). К тому времени многие иностранные авиакомпании получили право осуществлять перевозки между Западной Европой и пунктами в Японии и других странах Юго-Восточной Азии через Сибирь по транссибирскому маршруту.

Первоначально все иностранные воздушные суда были обязаны производить посадку в Москве. Однако с появлением дальнемагис-

тральных широкофюзеляжных самолетов типа «Боинг-767», «Эрбас-320» иностранные авиакомпании в целях сокращения эксплуатационных расходов настояли на беспосадочных полетах по транссибирскому маршруту. Чтобы решить этот вопрос, Советом Министров СССР 3 октября 1983 г. было принято постановление «Об открытии на территории СССР международных воздушных трасс для беспосадочных полетов иностранных воздушных судов через Сибирь». В постановлении был определен перечень международных воздушных трасс для транзитных полетов через Сибирь, и Министерству гражданской авиации СССР предоставлено право разрешать по согласованию с соответствующими ведомствами на основе взаимности выполнение ограниченного количества беспосадочных полетов по указанным трассам воздушными судами государств, с которыми имелись соглашения о полетах по транссибирскому маршруту. Кроме того, Аэрофлоту были предоставлены дополнительные права по пятой «свободе воздуха», а также права шестой «свободы» для авиаперевозок между СССР и странами Европы и Юго-Восточной Азии через Москву.

Постановление стимулировало внесение соответствующих дополнений, в частности, в советско-датское соглашение о воздушном сообщении, на основании которых назначенное авиапредприятие Дании получило право выполнять перевозки пассажиров, грузов и почты между всеми пунктами договорной линии «Копенгаген — Москва — Токио» в течение восьми месяцев каждого года без посадки в Москве и в течение четырех месяцев — с посадкой в Москве. Аэрофлот также мог выполнять полеты по договорной линии «Копенгаген — Москва — Токио» с правом перевозки пассажиров, грузов и почты между всеми пунктами на этой линии.

Учитывая экономические выгоды авиаперевозок по транссибирскому маршруту, в другие соглашения о воздушном сообщении (со Швецией, Японией и др.) были внесены положения об эксплуатации воздушных линий, проходящих через Сибирь, на условиях пульных соглашений Аэрофлота с назначенными перевозчиками стран-партнеров. Созданные в соответствии с соглашениями пулы предназначались для сборов доходов от перевозок пассажиров и грузов по воздушным линиям, получаемых Аэрофлотом и его иностранными партнерами. По завершении финансового года доходы распределяются между сторонами в определенной пропорции. При этом иностранные авиакомпании обязаны вносить в пул свои доходы как от рейсов с посадкой в Москве, так и от беспосадочных рейсов.

Условия этих пульных соглашений критикуются западными юристами. Они утверждают, что сборы за транзитный пролет российской территории противоречат ст. 15 Чикагской конвенции, согласно которой никакое договаривающееся государство не взимает каких-либо пошлин, налогов или других сборов только лишь за право транзита через его территорию любого воздушного судна договаривающегося государства. Но такие утверждения расходятся с общепризнанным принципом международного воздушного права — суверенитетом государства над воздушным пространством и вытекающим из него разрешительным порядком любых полетов иностранных воздушных судов над государственной территорией, в том числе транзитных полетов. Разрешая транзитный пролет или, напротив, запрещая такие полеты, транзитное государство реализует суверенное право в отношении своего воздушного пространства, действует по своему усмотрению с учетом своих прав и законных интересов. Чикагская конвенция не ставит право транзитного пролета в исключительное, особое положение. Иное противоречило бы принципу суверенитета над воздушным пространством и разрешительному порядку полетов.

Транзитный пролет допускается также с разрешения суверенного государства. Статьи 6, 11 и 12 Чикагской конвенции конкретизируют и дополняют разрешительный порядок полетов. Их содержание подчинено одному: на государство, предоставляющее разрешения на международные полеты, возлагается обязанность обеспечения должного порядка их осуществления, включая безопасность полетов, а государство, которое им пользуется, должно его соблюдать. Транзитный полет не является каким-либо исключением, поэтому этот вопрос входит в предмет многосторонних и двусторонних соглашений по воздушному праву. Многолетняя практика свидетельствует, что этот вопрос регулируется главным образом двусторонними соглашениями.

Что касается взимания сборов за транзитный пролет, то следует исходить из того, каким образом в принципе решен вопрос о предоставлении транзита в двустороннем соглашении. Как правило, регулярные транзитные полеты не ставятся в особое положение и вопрос об этом решается в общем контексте установления регулярных воздушных сообщений. Однако если государства являются участниками Соглашения о транзите 1944 г., то право транзитного пролета автоматически предоставляется, и в этом случае сборы за него не взимаются. Иным образом обстоит дело, если государство (как, например, Россия) не участвует в этом Соглашении.

Несмотря на универсальность, норма ст. 15 Чикагской конвенции автоматически не распространяется на двусторонние отношения. При этом взимание сборов при транзитном пролете должно рассматриваться в общем контексте разрешительного порядка полетов. Исходя из того, что предоставление транзитного пролета является областью суверенного усмотрения транзитного государства, факт разрешения транзитного пролета без взимания сбора *требует* своего подтверждения в двустороннем соглашении. Следует также учитывать, что экономическое бремя обеспечения безопасности транзитного полета лежит на транзитном государстве, и требование по возмещению затрат на аэронавигационное обслуживание таких полетов является законным и обоснованным при предоставлении права транзитного пролета. Именно это обстоятельство не принято во внимание критиками российской позиции в отношении взимания сбора за транзитный пролет по транссибирской магистрали.

Третий этап регулирования международных воздушных сообщений начался после распада Советского Союза в 1991 г. В России вместо монопольного перевозчика «Аэрофлот», обслуживавшего одновременно внутренние и международные линии, появилось более 200 авиакомпаний. «Аэрофлот — советские авиалинии» был преобразован в ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии» с передачей ему всех полномочий по действующим межправительственным соглашениям о воздушном сообщении с зарубежными странами, заключенным Российской Федерацией и бывшим СССР, а также по договорам и соглашениям Аэрофлота с иностранными авиакомпаниями, фирмами и организациями в области гражданской авиации.

В новом качестве «Аэрофлоту» пришлось действовать в обстановке обострения конкурентной борьбы на мировом рынке перевозок, постепенного расширения режима «открытого неба» и увеличения количества государств — сторонников либерализации регулирования воздушного транспорта. Одновременно с этим из-за низкой платежеспособности российской клиентуры произошло резкое падение спроса на авиаперевозки. С 1990 по 2000 г. объем авиаперевозок сократился в четыре раза, и по прогнозам некоторых экономистов даже при самых оптимистических оценках спрос на них не достигнет прежнего уровня в течение следующих 20 лет.

В условиях либерализации международного воздушного транспорта и усиления конкуренции со стороны иностранных авиапредприятий одной из важнейших проблем двустороннего регулирова-

ния международных воздушных сообщений Российской Федерации является установление взаимовыгодных условий доступа к рынку перевозок авиапредприятий государств — партнеров по соглашениям. Благодаря географическому положению и размеру территории Российской Федерации получение прав пролетов через нее по наиболее коротким и экономически выгодным маршрутам имеет важное значение для авиакомпаний многих государств.

Практика установления воздушных сообщений с европейскими странами и Японией свидетельствует о высокой заинтересованности их авиакомпаний в эксплуатации транссибирского маршрута, поскольку ему нет какой-либо равноценной альтернативы. Так, если протяженность маршрута «Токио — Москва — Рим» (с пролетом через Сибирь) составляет всего 10 626 км, то маршрут «Токио — Анкоридж (Аляска) — Рим» — 14 000 км, а так называемый «южный» маршрут «Токио — Калькутта — Бомбей — Кувейт — Рим» — 14 532 км. Предоставление права пролетов через Сибирь иностранным авиакомпаниям, использующим широкофюзеляжные самолеты, позволяет сократить время полета на несколько часов, сэкономить топливо, уменьшить затраты материальных и трудовых ресурсов и, соответственно, снизить тарифы на авиаперевозки, получив тем самым дополнительно значительные выгоды и преимущества в конкурентной борьбе на авиатранспортном рынке.

Большой интерес в настоящее время проявляется и к новым кроссполярным маршрутам (они пересекают территорию России не в широтном, как транссибирский маршрут, а в меридиальном направлении), в особенности со стороны американских авиакомпаний. Полеты по этим маршрутам дадут авиаперевозчикам возможность в несколько раз сократить свои эксплуатационные расходы.

Современная договорная практика Российской Федерации не склонна предоставлять безграничные «свободы» воздуха иностранным перевозчикам даже в тех случаях, когда заключаемое соглашение направлено на либерализацию доступа к рынку авиаперевозок. Например, в соответствии с Соглашением о воздушном сообщении между Правительством Российской Федерации и Правительством США до 22 января 2001 г. авиапредприятия США могли выполнять транзитный пролет территории Российской Федерации и совершать остановки с некоммерческими целями при выполнении полетов между пунктами в Европе и на полуострове Индостан с частотой 28 рейсов в неделю (14 рейсов в восточном направлении и 14 рейсов в западном направлении).

По Соглашению о воздушном сообщении между Правительством Российской Федерации и Правительством Канады частота полетов на всех маршрутах, доступных для международных полетов любых авиапредприятий, должна зависеть от обеспечения пропускной способности в системе управления воздушным движением маршрутов. Также должны быть соблюдены следующие особые условия: а) авиапредприятия Канады имеют право выполнять до 110 рейсов в неделю в одном направлении между пунктами в Канаде и пунктами на Дальнем Востоке и в Азиатско-Тихоокеанском регионе; б) авиапредприятия России имеют право выполнять до 110 рейсов в неделю в одном направлении между пунктами в России и пунктами в США, Центральной и Южной Америке. При выполнении пролетов авиапредприятия России и Канады могут использовать любой тип звукового воздушного судна с емкостью не более 500 кресел.

Кроме того, по соглашениям о воздушном сообщении, которыми иностранным авиапредприятиям предоставляется право пролетов по транссибирскому маршруту, российские авиапредприятия имеют дополнительные права перевозок пассажиров и грузов между территориями государства-партнера и третьих государств.

Например, в соответствии с Соглашением о воздушном сообщении между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Нидерландов в обмен на право голландских авиапредприятий перевозить пассажиров и грузы между пунктами в Нидерландах и Токио, Осакой, Нагоя, Пекином, Шанхаем, Сеулом и Гонконгом через Сибирь российским перевозчикам предоставляется шестая «свобода воздуха» на следующих маршрутах: «Амстердам — Москва — Токио», «Амстердам — Москва — Осака», «Амстердам — Москва — Нагоя», «Амстердам — Москва — Пекин или Шанхай», «Амстердам — пункты в России — Сеул», «Амстердам — Москва — Гонконг».

По российско-французскому соглашению о воздушном сообщении авиапредприятия, назначенные Правительством Французской Республики, имеют право выполнять перевозки по транссибирскому маршруту между Парижем и различными пунктами в Японии и Китае. В свою очередь авиапредприятия, назначенные Правительством Российской Федерации, пользуются правами перевозки между всеми пунктами на следующих маршрутах: «Токио — Москва — Париж», «Сеул — Пекин — Москва — Париж», «Пекин или Шанхай — Москва — Париж», «Тайбей — Москва — Париж», «Гонконг — Москва — Париж».

Приведенные примеры показывают, что российская договорная практика в области воздушных сообщений последовательно базируется на одном из важнейших принципов современного международного воздушного права — принципе взаимности. Это позволяет российской стороне исходить не из простого арифметического равенства предоставляемых прав, а из реального веса и взаимовыгодности для обеих сторон обмена первой «свободы воздуха» на право пролетов назначенных перевозчиков государства-партнера по экономически выгодному транссибирскому маршруту. Российские же перевозчики получают дополнительно право перевозок по шестой «свободе воздуха».

Защитники интересов западных авиакомпаний пытаются доказать, что принцип взаимности не применяется к первой и второй «свободам воздуха», поскольку это якобы противоречит духу международного воздушного права и Чикагской конвенции 1944 года. Их аргументация на этот счет сводится к тому, что эти «свободы воздуха» являются чисто техническими и не связаны с международными перевозками.

Между тем в теории и практике международного воздушного права уже давно применяется общепризнанная категория «коммерческих свобод воздуха», которая начинается с первой и второй «свобод воздуха», неразрывно связанных с третьей, четвертой и пятой «свободами воздуха». Если первые две свободы не предоставляются, другие «свободы воздуха» невозможно реализовать. Западные критики принципа взаимности это хорошо знают, но применительно к транзитным полетам они пытаются доказать, что первая и вторая «свободы воздуха» обмену не подлежат и принцип взаимности, на котором построена вся коммерция в международном воздушном транспорте, к ним неприменим.

Искусственная и противоестественная обструкция принципу взаимности, из которого исходит Российская Федерация в вопросах двустороннего регулирования воздушных сообщений, на деле преследует цель получения односторонних экономических выгод для иностранных авиакомпаний, получения бесплатно дорогостоящего аэронавигационного обслуживания при транзитных полетах через российскую территорию. Принцип взаимности препятствует такому подходу, и по этой причине он критикуется западными юристами.

Опыт использования транссибирского маршрута для получения более широких прав доступа к рынкам перевозок между territori-

ями иностранных государств показывает, что принцип взаимности позволяет России защитить свои права и законные интересы должным образом и разумно продолжать строить свою политику на этом принципе, а также распространить ее на новые кроссполярные маршруты.

Другой важной проблемой современного двустороннего регулирования международных воздушных сообщений Российской Федерации стало регулирование таких новых форм сотрудничества перевозчиков, как стратегические альянсы, совместное использование кодов, франчайзинг. Данная проблема приобретает особое значение в связи с тем, что российские авиапредприятия принимают все более активное участие в подобных договоренностях со своими иностранными партнерами, а адекватного правового реагирования в законодательстве России по этим вопросам нет.

На сегодняшний день многие из соглашений о воздушном сообщении России либо вообще не регулируют вопросы совместного использования кодов, совместной эксплуатации договорных линий между авиапредприятиями договаривающихся сторон, либо ограничиваются положением, согласно которому такие виды коммерческого сотрудничества будут являться предметом специальной договоренности между авиационными властями. Между тем совместное использование кодов помогает авиаперевозчикам расширить сеть своих международных воздушных маршрутов и получить более широкий доступ к мировому рынку перевозок, что не может не учитываться государствами при предоставлении коммерческих прав*.

* Одной из главных причин спора между Правительством России и Правительством США о праве американских авиапредприятий осуществлять перевозки на основе совместного использования кодов между территориями России и ФРГ стало отсутствие четкого правового регулирования в рамках двусторонних соглашений о воздушном сообщении. В 1995 году американская авиакомпания «Юнайтед Эйрлайнз» заключила с немецкой авиакомпанией «Люфтганза» соглашение о том, что рейсы между Франкфуртом и Москвой, выполняемые «Люфтганза», будут иметь, в частности, кодовое обозначение «Юнайтед Эйрлайнз». Департамент воздушного транспорта Российской Федерации высказал возражение против указанных договоренностей, ссылаясь на то, что в Соглашении о воздушном сообщении между Российской Федерацией и ФРГ отсутствуют какие-либо положения, предоставляющие немецким авиапредприятиям право выполнять перевозки между ФРГ и Россией на основе совместного использования кодов с американскими авиапредприятиями.

«Юнайтед Эйрлайнз» обжаловала действия российских авиационных властей в Департаменте транспорта Министерства США и попросила принять ответные меры против российских авиапредприятий, выполняющих полеты в США. В своей жало-

В отношении новых видов сотрудничества авиаперевозчиков, в частности совместного использования кодов, высказываются разные точки зрения. В одном случае их рассматривают исключительно в качестве инструментов маркетинга. В другом утверждают, что авиаперевозчики, участвующие в договоренностях о совместном использовании кодов, должны располагать соответствующими коммерческими правами и специальными разрешениями. Анализ содержания тех соглашений о воздушном сообщении Российской Федерации, которые регулируют вопросы совместного использования кодов, показывает, что в целом допуская возможность использования авиапредприятиями подобных механизмов, Россия тем не менее устанавливает в отношении них ряд условий. Такие условия состоят в следующем: а) все назначенные перевозчики-участники рассматриваемых договоренностей обязаны иметь соответствующие коммерческие права для эксплуатации договорных линий; б) при совместном использовании кодов перевозки могут осуществляться только между ограниченным числом пунктов; в) частота перевозок при совместном использовании кодов ограничивается определенным количеством рейсов (в день, в неделю, в месяц); г) количество авиапредприятий, которые могут участвовать в перевозках с совместным использованием кодов, ограничено.

Так, в соответствии с Соглашением о воздушном сообщении между Российской Федерацией и США американские авиапредприятия могут вступать в договоренности о совместном использовании кодов и о блокировании мест с авиапредприятиями третьих стран в отношении авиаперевозок между пунктами в России и промежуточными пунктами в Европе, а авиапредприятия России — в отношении авиаперевозок между пунктами в США и промежуточными пунктами в Европе или Латвии, Литве, Эстонии, Белоруссии, Молдавии, Украине, Грузии, Армении, Азербайджане, Казахстане, Кир-

бе она указала, что введенный Департаментом воздушного транспорта РФ запрет для использования ее кодов на рейсах «Люфтвагза» является необоснованным. Хотя российско-немецкое соглашение не предоставляет «Юнайтед Эйрлайнз» и «Люфтвагза» права совместного использования кодов при перевозках между РФ и ФРГ, соглашение, как считает американская авиакомпания, не содержит положений, прямо запрещающих подобные договоренности. Спор был в конце концов разрешен. В двустороннем Соглашении о воздушном сообщении между Российской Федерацией и ФРГ появились необходимые дополнения, предусматривающие совместное использование кодов американскими и немецкими авиакомпаниями на линии Франкфурт-на-Майне — Москва.

гизии, Таджикистане, Туркмении и Узбекистане. Авиапредприятие третьей страны, участвующее в соглашении о совместном использовании кодов, может выполнять полеты в пункты на территории сторон не более чем через один промежуточный пункт. Каждая сторона может разрешить своим авиапредприятиям заключить до пяти соглашений о совместном использовании кодов с авиапредприятиями третьих стран. Количество частот в каждом соглашении о совместном использовании кодов должно быть ограничено 14 рейсами в неделю, причем не должно быть более одного рейса в день между одной и той же парой городов.

По Соглашению о воздушном сообщении между Российской Федерацией и Канадой каждое назначенное авиапредприятие Канады имеет право выполнять полеты на договорных трансатлантических маршрутах, продавая перевозки под своим собственным кодом на рейсах назначенных авиапредприятий России или на рейсах до двух авиапредприятий по своему выбору, выполняющих регулярные воздушные перевозки между не более чем двумя промежуточными пунктами и пунктами в Российской Федерации. Назначенным авиапредприятиям Канады разрешается выполнять полеты с совместным использованием кодов только в разрешенные пункты. Каждое назначенное авиапредприятие Канады имеет право выполнять до одного ежедневного рейса из каждого пункта в Канаде в каждый из пунктов Российской Федерации.

Таким образом, в рамках двустороннего регулирования международных воздушных сообщений новые виды сотрудничества авиапредприятий рассматриваются Российской Федерацией в качестве средства доступа к рынку перевозок, а к участвующим в совместном использовании кодов авиапредприятиям предъявляются требования о наличии у них соответствующих коммерческих прав, при этом устанавливаются ограничения, связанные с частотой перевозок, и т. п.

Данная позиция России критикуется. По мнению многих специалистов по воздушному праву, продажа авиапредприятием в соответствии с договоренностями о совместном использовании кодов перевозок под своим кодом на рейсах других авиапредприятий не равнозначна выполнению ими самих перевозок. В силу этого требование от авиаперевозчика наличия необходимых коммерческих прав несовместимо с ограничениями, связанными с частотой перевозок и количеством пунктов, куда могут выполняться перевозки.

В целом политика Российской Федерации в области международного воздушного транспорта основана на протекционизме и исходит из необходимости поддержки российских авиакомпаний в конкурентной борьбе на мировом авиационном рынке. В условиях ослабления позиций российских перевозчиков на мировом рынке авиаперевозок под воздействием внутренних факторов изложенная выше позиция России в отношении коммерческих договоренностей российских авиакомпаний вполне оправдана. Выдвигаемые требования в отношении совместного использования кодов по сути являются протекционистскими мерами. С другой стороны, они создают трудности для участия российских авиакомпаний в глобальных стратегических альянсах. Эти обстоятельства диктуют принятие Россией более либерального подхода к договоренностям о совместном использовании кодов, являющихся ядром любого стратегического альянса.

Еще одна проблема современного международно-правового регулирования воздушных сообщений Российской Федерации связана с образованием в России большого числа авиапредприятий, многие из которых претендуют на получение права выполнять регулярные международные перевозки.

Однако большинство соглашений о воздушном сообщении, заключенных еще бывшим СССР, предусматривает назначение только одного авиаперевозчика для выполнения перевозок по договорным линиям и прямо указывает «Аэрофлот» в качестве единственного назначенного российского авиапредприятия. Двусторонние соглашения о воздушном сообщении, заключенные уже от имени Российской Федерации, содержат другой подход к данному вопросу: в соответствии с ними возможно назначение нескольких российских авиапредприятий для эксплуатации договорных линий. Однако количество этих авиапредприятий также ограничено. В зависимости от степени таких ограничений можно выделить следующие группы современных соглашений о воздушном сообщении Российской Федерации:

- 1) соглашения, предусматривающие право российской стороны назначить не более двух авиапредприятий для эксплуатации договорных линий. При этом в одних соглашениях авиационные власти РФ могут назначить два авиапредприятия на постоянной основе, а в других — лишь на временной. Например, в соответствии с Соглашением о воздушном сообщении между Правительством Российской Федерации и Правительством Государства

Израиль каждая договаривающаяся Сторона имеет право назначить одно авиапредприятие с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам. Авиационные власти Российской Федерации могут на временной основе назначить второе российское авиапредприятие в качестве регулярного перевозчика для перевозок из Москвы либо Санкт-Петербурга, если первое назначенное российское авиапредприятие не способно выполнить полеты из этих пунктов;

2) соглашения, в которых России предоставляется право назначить несколько авиапредприятий, однако эксплуатировать каждую договорную линию может не более чем одно авиапредприятие;

3) соглашения, предоставляющие России право назначить несколько пассажирских, грузовых либо комбинированных (пассажирско-грузовых) авиапредприятий для эксплуатации каждой договорной линии.

Несмотря на то, что указанные количественные ограничения в отношении назначаемых авиапредприятий создают определенные трудности для российской стороны, приходится соглашаться с ними. В условиях, когда Россия еще не готова к масштабной либерализации регулирования международных воздушных сообщений и предоставлению в обмен на право назначать неограниченное число авиапредприятий, например, широкие права доступа к рынку своим партнерам, рассматриваемая проблема вряд ли полностью разрешима. Другим препятствием для участия российских авиакомпаний в регулярных международных воздушных сообщениях являются содержащиеся в двусторонних межправительственных соглашениях ограничения количества пунктов, между которыми могут выполняться международные авиаперевозки.

Когда практически единственным центром на территории нашей страны, через который осуществлялись международные воздушные сообщения, была Москва, а Аэрофлот выступал единственным отечественным авиаперевозчиком, ограничение количества пунктов, открытых для международных авиаперевозок, не вызывало серьезных проблем. Однако в настоящее время российские авиапредприятия базируются в различных городах по всей территории России, и подобные ограничения по существу означают для многих из них невозможность выполнять регулярные авиаперевозки на международных воздушных линиях.

Решение этой проблемы зависит от решимости России пойти по пути либерализации регулирования международных воздушных

сообщений с конкретными государствами, увеличения количества пунктов на своей территории, откуда российские авиапредприятия могут осуществлять международные перевозки, ее готовности предоставить в обмен более широкие права доступа к рынку авиaperевозок своим партнерам по соглашениям. Не случайно новейшие двусторонние соглашения о воздушном сообщении России, устанавливающие в целом либеральный режим деятельности воздушного транспорта, предусматривают теперь достаточно большой перечень пунктов на территории России, открытых для международных авиaperевозок.

Таким образом, на современном этапе перед Россией стоит задача адаптации соглашений о воздушном сообщении к изменениям, происходящим на мировом рынке перевозок под влиянием либерализации деятельности международного воздушного транспорта.

Глава 6. Правовое регулирование нерегулярных воздушных сообщений

Общая характеристика нерегулярных сообщений. Нерегулярные сообщения возникли в качестве важной категории воздушной перевозки вначале в Европе, а позднее они распространились в Северной Америке и других регионах. В 1960-х и 1970-х гг. отмечался быстрый рост этих перевозок, ускоренный растущим спросом на воздушные перевозки по низкой стоимости. На темпы нерегулярных перевозок большое влияние оказало развитие массового международного туризма в 1970 — 2000 гг.

Регулирование нерегулярных международных авиaperевозок обычно осуществляется на основе национального законодательства.

Чикагская конвенция 1944 г. проводит различие между режимами международных нерегулярных полетов (ст. 5) и регулярных международных воздушных сообщений. Согласно ст. 5 Конвенции все воздушные суда, не занятые в регулярных международных сообщениях, имеют право осуществлять транзитные беспосадочные полеты и совершать посадки с некоммерческими целями» без необходимости получения предварительного разрешения», но «при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки». Более того, «по сооб-

ражениям безопасности полетов» за государствами сохранено право «требовать от воздушных судов, которые намереваются следовать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих аэронавигационных средств, следовать по предписанным маршрутам или получать специальное разрешение на такие полеты».

Одновременно в ст. 5 указывается, что нерегулярные коммерческие полеты «пользуются привилегией принимать на борт или выгружать пассажиров, груз или почту при условии, что любое государство, где производится такая погрузка или выгрузка, имеет право устанавливать такие права, условия или ограничения, какие оно может счесть желательными».

Как правило, перевозчик должен получить лицензию от своего государства на осуществление международных нерегулярных авиаперевозок. Авиатранспортные полномочные органы могут разрешить национальному или иностранному перевозчику осуществлять международные нерегулярные полеты путем выдачи лицензии или разрешения на осуществление рейса или рейсов. Обычно государства придерживаются практики предоставления плана полета или какой-либо другой формы предварительного уведомления (обычно за 24 часа) в службу управления воздушным движением.

Некоторыми государствами заключены двусторонние соглашения о нерегулярных воздушных сообщениях или двусторонние соглашения по воздушному транспорту, охватывающие как регулярные, так и чартерные полеты, с целью разрешить выполнение нерегулярных перевозок в рамках взаимно согласованных условий. Только два многосторонних соглашения были заключены на региональной основе в отношении нерегулярных авиаперевозок: многостороннее соглашение государств — членов ЕКГА о коммерческих правах нерегулярных воздушных перевозчиков в Европе 1956 г. и многостороннее соглашение о коммерческих правах нерегулярных воздушных перевозчиков Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) 1971 г. В этих соглашениях предусмотрен либеральный режим при выдаче разрешений на нерегулярные полеты между государствами — участниками договора.

Нерегулярные сообщения могут осуществляться: в соответствии с контрактом о фрахтовании на осуществление полета от пункта к пункту и часто на основе полной загрузки (провозная емкость воздушного судна может распределяться между несколькими фрахтователями); на специальной основе либо на регулярной, но сезонной

основе; при фрахтовании воздушного судна с недоиспользованной коммерческой загрузкой с финансовым риском, возлагаемым на фрахтователя, а не на эксплуатанта воздушного судна; при продаже авиаперевозчиком провозной емкости своего воздушного судна оптом тур-операторам, составителям грузов и другим организациям; при получении разрешения или путем направления предварительного уведомления в отношении каждого рейса или серии рейсов в страну начала или назначения перевозки, или в обе страны, а также из них.

Виды нерегулярных авиаперевозок при нерегулярных воздушных сообщениях. Международные нерегулярные авиаперевозки осуществляются в разнообразных формах и подразделяются на четыре категории. К первой категории относятся пассажирские чартерные рейсы, которые открыты для широкой общественности: *чартерные перевозки с предварительным бронированием или чартерные перевозки неспециализированной группы* (в этих случаях вся пассажировместимость воздушного судна или ее часть зафрахтовывается *организатором чартерной поездки*); *чартерные перевозки «инклюзив тур»* (при такой перевозке воздушное судно или его часть зафрахтовываются для перевозки пассажиров, которые купили поездку «инклюзив тур» у туроператора); *общественные чартерные перевозки* (провозная емкость продается общественности без посредников).

В первую категорию входят также пассажирские чартерные перевозки, открытые исключительно для определенных групп общественности или для личных целей фрахтователя, а не для перепродажи. Такие перевозки охватывают: *чартерную перевозку специализированной группы* (воздушное судно фрахтуется исключительно для группы или групп из членов ассоциации или клуба); *чартерный рейс для перевозки группы с общей целью* (воздушное судно фрахтуется организатором для перепродажи лицам, имеющим общую цель путешествия, но не являющимся членами какой-либо ассоциации или клуба); *чартерный рейс в связи со специальным мероприятием* (чартерный рейс организуется для перевозки людей, посещающих специальные мероприятия религиозного, спортивного, культурного, социального, профессионального или какого-либо другого характера); *чартерный рейс для перевозки студентов*; *единый чартерный рейс или чартерный рейс в личных целях* (фрахтуется одной организацией исключительно в личных целях для перевозки пассажиров или груза; перевозка оплачивается исключительно этой организацией).

Вторая категория связана с грузовыми чартерными рейсами, включая рейсы, которые фрахтуются с целью перепродажи экспедиторами грузов, составителями, ассоциациями грузоотправителей, службами срочных курьерских отправок и посылок и другими подобными фрахтователями, а также те рейсы, которые используются фрахтователем в личных целях, а не для перепродажи.

Третья категория включает: *смешанные пассажирские/грузовые чартерные перевозки, используемые одним и тем же фрахтователем для перевозки как пассажиров, так и груза* (например, лиц, направляющихся на торговую ярмарку и выставки); *составной чартерный рейс* (в таком рейсе участвуют несколько фрахтователей, а провозная емкость фрахтуемого воздушного судна распределяется между фрахтователями); *объединенные перевозки* (на одном и том же рейсе перевозятся группы с предварительным бронированием и группы «инклюзив тур» и т. п.); *совмещенные перевозки* (на одном и том же рейсе перевозятся пассажиры, осуществляющие поездку «туда и обратно», и пассажиры, начинающие свое путешествие в стране назначения).

К *четвертой категории* международных нерегулярных воздушных перевозок относятся *нерегулярные нечартерные рейсы* для перевозки по индивидуально оформленному билету или индивидуально оформленной авиагрузовой накладной. Эти рейсы не осуществляются в соответствии с опубликованным расписанием, а продаются отдельным представителям общественности, обычно грузоотправителям. Полеты осуществляются по установленным маршрутам с остановками в пунктах на маршруте, где необходимо сделать выгрузку (высадку) или загрузку (посадку).

Глава 7. Либерализация международных воздушных сообщений

7.1. Соглашения об «открытом небе» между государствами Центральной Америки и Соединенными Штатами Америки

Для большинства государств Центральной Америки отношения с США составляют основу их авиационной политики. США являются главным рынком авиаперевозок для авиакомпаний этих госу-

дарств. Однако диспропорции в размерах рынков США и Центральной Америки, конкурентоспособности перевозчиков и характера перевозок заставили небольшие авиакомпании субрегиона пойти по пути объединения, которое проводилось весьма осмотрительно. В начале 90-х гг. государства Центральной Америки сочли необходимым объединить небольшие авиакомпании с целью повышения их конкурентоспособности. При этом учитывались национальные особенности статуса авиакомпаний. Гватемальская авиакомпания «Авиатека» и никарагуанская авиакомпания «АэроНика» были полностью государственными и находились в стадии приватизации, в то время как авиакомпании LACSA (Коста-Рика), TACA International (Сальвадор) и SANSA (Гондурас) являлись частными. В течение 1989 — 1992 гг. авиакомпания TACA International приобрела небольшой пакет акций четырех других перевозчиков. В середине 1990-х гг. был создан альянс Grupo TACA, состоящий из авиакомпаний «Авиатека», LACSA, NICA (бывшая «АэроНика»), TACA Гондураса и TACA International, а также TACA Перу. Ее международная сеть также дополняется группой TACA Regional Airlines, которая включает авиакомпании «Ароперлас» (Панама), «Интер» (Гватемала), «Ислена» (Гондурас), «Ла Костена» (Никарагуа). Все перевозчики в альянсе сохранили собственную юридическую независимость, но объединили акционерный капитал, коммерческую и эксплуатационную деятельность: закупки новой авиационной техники, техническое обслуживание, страхование, маркетинг, продажи и бронирование билетов.

В 1996 г. альянс Grupo TACA заключил двустороннее соглашение о совместном использовании кодов с авиакомпанией «Американ Эйрлайнз» — самым крупным перевозчиком США на центральноамериканских маршрутах, которое вступило в силу после утверждения правительствами стран альянса и США. В 1997 г. Панама, Коста-Рика, Сальвадор, Гватемала, Гондурас и Никарагуа заключили отдельные соглашения об «открытом небе» с США. Соглашения фактически были идентичными и предоставляли полный доступ к рынку без ограничений в отношении назначения нескольких перевозчиков, прав на маршруты, провозной емкости, частоты рейсов, совместного использования кодов и тарифов. Четыре из шести соглашений также предоставляли седьмую «свободу воздуха» для чистогрузовых перевозок, и дополнительное соглашение предоставило седьмую «свободу воздуха» для чартерных чистогрузовых перевозок.

Коллективный подход помог небольшим центральноамериканским государствам и их перевозчикам объединить свои усилия и выступать в качестве сильного регионального представителя, обладающего коллективной властью, позволяющей отстаивать и защищать свои интересы в этом субрегионе. Альянс Grupo TACA сыграл важную роль в популяризации Центральной Америки в качестве объединенного многонационального направления. Благодаря коллективным усилиям альянса была расширена сеть маршрутов путем совместного использования кодов с авиакомпанией «Американ Эйрлайнз», что привело к увеличению числа пассажиров, совершающих поездки в субрегион.

Увеличение спроса также стимулировалось значительным усилением конкуренции в рамках соглашений об «открытом небе». Авиакомпании «Континентал Эйрлайнз», «Дельта Эйрлайнз» и «Юнайтед Эйрлайнз» сумели повысить долю своих доходов на рынках Центральной Америки, что в результате привело к снижению доли альянса Grupo TACA и его партнерской авиакомпании «Американ эрлайнз». В частности, авиакомпания «Континентал эрлайнз» укрепила свои позиции после подписания партнерского соглашения с авиакомпанией СОРА, в соответствии с которым авиакомпания «Континентал» приобрела 49% акций в 1998 г. Министерство транспорта США предоставило антитрестовский иммунитет альянсу «Континентал-СОРА» в 2001 г. Следует отметить важную роль антитрестовского законодательства США в поддержании баланса между конкурирующими перевозчиками, осуществляющими перевозки между государствами Центральной Америки и США.

7.2. Индийская политика «открытого неба» в отношении грузовых перевозок

В 80-е гг. темпы экономического роста Индии составляли ежегодно более 5%, однако стране хронически не хватало грузовых самолетов для выполнения международных грузовых авиаперевозок. Ограниченная провозная емкость была главным препятствием для расширения промышленного экспорта и увеличения валютных поступлений, поскольку экспортной промышленности необходима своевременная доставка сырья и произведенных товаров, а скоропортящиеся грузы чаще всего перевозятся воздушным путем. Чтобы рефор-

мировать сектор грузовых авиаперевозок, правительство Индии в 1986 г. разрешило эксплуатантам аэротакси предоставлять по целевым запросам услуги, прежде всего для развития туризма, на основных туристических маршрутах. В начале 1990-х гг. правительство объявило во всей отрасли политику «экономического освобождения», направленную на переход от плановой закрытой экономики к менее регулируемой рыночной системе.

Окончательно политика «открытого неба» для грузовых авиаперевозок была принята в 1990 г. Сначала на это был отведен трехлетний экспериментальный период, а затем с 1992 г. она стала проводиться на постоянной основе. В соответствии с новой политикой любые авиакомпании, индийские или иностранные, отвечающие требованиям эксплуатации и безопасности полетов, получили разрешение выполнять регулярные и нерегулярные грузовые перевозки с пунктами отправления и назначения в любых аэропортах Индии, которые имеют таможенные и иммиграционные службы. Кроме того, был отменен обязательный контроль за грузовыми тарифами на все основные экспортные товары, чтобы перевозчики могли самостоятельно устанавливать тарифы. Благоприятное отношение со стороны правительства стали встречать заявки иностранных авиакомпаний на выполнение дополнительных пассажирских рейсов смешанными грузопассажирскими воздушными судами. Эти новые направления в политике поощрения грузовых авиаперевозок получили юридическое оформление в одном пакете документов о либерализации. Одновременно индийское правительство приняло решение о дальнейшей либерализации воздушных перевозок внутренними аэротакси и значительно ослабило требования к международным туристическим чартерным перевозкам. Новая политика в сфере грузовых перевозок была введена правительством Индии в одностороннем порядке без требования предоставления аналогичных прав индийским перевозчикам на двусторонней основе.

Провозглашенная правительством Индии политика «открытого неба» для грузовых авиаперевозок очень скоро дала свои результаты. Объем международных грузовых перевозок значительно увеличился главным образом за счет роста регулярных перевозок иностранных авиакомпаний — «Люфтганза», «Эйр Франс», «КЛМ» и др. Государственная авиакомпания «Эйр Индия», столкнувшись с жесткой конкуренцией со стороны иностранных авиакомпаний, сократила долю своего участия в международных авиаперевозках, но

затем разработала программу расширения парка воздушных судов, которую поддержало правительство, и новую систему аренды воздушных судов с экипажем чисто грузовыми перевозчиками. Эти меры помогли восстановить позиции индийских авиакомпаний на рынке грузовых авиаперевозок.

7.3. Единый Трансатаманский авиационный рынок

В 1983 г. между Австралией и Новой Зеландией было заключено Торговое соглашение о развитии тесных экономических отношений (известное как Соглашение CER), которое способствовало экономической интеграции Австралии и Новой Зеландии. Тем не менее после подписания Протокола о торговле услугами CER Австралия приняла решение исключить международные и внутренние авиаперевозки из сферы его действия, хотя Новая Зеландия исключила только международные каботажные перевозки. В результате либерализация авиаперевозок через Тасманию продолжалась на основе двустороннего соглашения о воздушных сообщениях и соответствующих договоренностей, касающихся назначения грузовых перевозчиков без ограничения провозной емкости.

В Австралии регулирование внутреннего авиационного рынка было отменено в 1990 г., а в 1993 г. государственная авиакомпания «Квантас» была частично приватизирована и полностью этот процесс был завершен в 1996 г. В Новой Зеландии регулирование внутреннего рынка было отменено в 1983 г. и в 1989 г. государственная авиакомпания «Эйр Нью-Зиланд» была полностью приватизирована.

В 1992 г. оба государства подписали меморандум о взаимопонимании (МОВ), согласно которому были отменены ограничения на провозную емкость на маршрутах через Тасманию, введена практика назначения нескольких перевозчиков и двойного отклонения тарифов, началась поэтапная либерализация доступа на весь трансатаманский рынок и расширение прав за пределами этого рынка к 1994 г., а также предусматривал обязательство проводить консультации в отношении полного обмена правами за пределами этого рынка и прав на каботаж, но в 1994 г. Австралия отказалась от своих обязательств. Только в 1996 г. государствам удалось подписать Соглашение о едином авиационном рынке (SAM), которое было включено в Протокол CER.

В соответствии с соглашением «перевозчику SAM», а это перевозчик, в котором по меньшей мере 50% акций или фактически контролируется гражданами Австралии или Новой Зеландии или совместно, штаб-квартира и эксплуатационная база которого расположены в Австралии или Новой Зеландии, было разрешено выполнять полеты без ограничений на транстаманских и внутренних маршрутах двух государств (каботажные перевозки). Исключались неограниченные права за пределами этого рынка, которые продолжали контролироваться двусторонними соглашениями о воздушном сообщении и МОВ от 1992 г. В 2000 г. государства заключили соглашение об «открытом небе», которое было официально подписано в 2002 г. Новое соглашение легализовало требования соглашений SAM, отменило ограничения на права за пределами этого рынка и предоставило седьмую «свободу воздуха» всем грузовым авиаперевозчикам.

Либерализация нормативной базы способствовала появлению трех перевозчиков, осуществляющих перевозки по весьма низким тарифам, что привело к увеличению объема перевозок на транстаманских маршрутах, особенно в секторе поездок на отдых. Однако не всегда все шло гладко. Была ликвидирована авиакомпания «Киви» в 1996 г., не выдержавшая конкуренции с авиакомпанией «Ансетт», использовавшая небольшие воздушные суда, более рентабельные для эксплуатации на маршрутах между Австралией и Новой Зеландией. Не пользуются правами на каботаж на внутренних рынках две основные авиакомпании — ANZ (Новая Зеландия) и «Квантас» (Австралия) по причине нерентабельности таких перевозок. В 2001 г. в связи с финансовыми трудностями прекратили свою деятельность две авиакомпании — «Квантас Нью-Зиланд» и «Ансетт». После разорения последней новозеландская компания «ANZ» оказалась на грани банкротства, и тогда новозеландское правительство вновь ее национализировало. В 2002 г. австралийская компания «Квантас» и новозеландская ANZ образовали стратегический альянс, который работает в режиме либерализации.

7.4. Андское соглашение об «открытом небе»

«Андская группа» была создана пятью государствами Южной Америки в 1969 г. в рамках Картахенского соглашения (чаще именуемого «Андский Пакт»). Первоначально ее членами были Боливия,

Колумбия, Перу, Чили и Эквадор. Венесуэла присоединилась к Группе в 1973 г., тогда как Чили вышла из нее в 1976 г. Задачи Группы заключались в обеспечении сбалансированного и устойчивого развития путем расширения экономической интеграции и сотрудничества. В авиационной отрасли крупные авиакомпании, выполняющие международные регулярные перевозки, были государственными и строго контролировались своими правительствами. Начиная с конца 80-х гг. в этом субрегионе получила распространение приватизация государственных национальных авиакомпаний, которая оказала большое влияние на развитие либерализации.

В 1991 г. президенты пяти государств приняли решение 297 «Интеграция воздушного транспорта в Андском субрегионе», которое ввело авиатранспортную политику «открытого неба» на субрегиональной основе. Этим решением была предоставлена третья, четвертая и пятая «свободы воздуха» в отношении регулярных пассажирских, грузовых и нерегулярных грузовых перевозок для любого количества авиакомпаний провозной емкости и частоты полетов. Была также проведена либерализация системы ценообразования авиакомпаний путем введения режима установления тарифов страной начала перевозки. Нерегулярное пассажирское обслуживание автоматически было разрешено между пунктами, которые не имеют регулярного обслуживания. Разрешения на маршруты с регулярным обслуживанием стали выдаваться, если нерегулярное обслуживание не представляло угрозы экономической стабильности действующего регулярного обслуживания.

Андская политика «открытого неба» создала благоприятные условия для стимулирования экономической деятельности и расширения возможностей коммерческих авиакомпаний. Согласно данным ИКАО имеющиеся регулярные международные перевозки в регионе увеличились с 1989 по 2001 г. на 325%. Несмотря на значительный рост объема воздушных перевозок, некоторые приватизированные национальные авиакомпании в регионе прекратили свою деятельность в 1997 и 1999 г., не выдержав конкуренции со стороны перевозчиков из США и Европы. В этих условиях в 2002 г. две колумбийские авиакомпании объединили свою деятельность в рамках холдинговой компании под названием «Алианза Сама» с целью усиления своей конкурентоспособности и укрепления финансовой базы.

7.5. Европейское «открытое небо»

Становление режима «открытого неба» в европейском воздушном пространстве шло путем постепенной и поэтапной интеграции европейских воздушных сообщений, трансформации отдельных суверенных воздушных пространств в единое европейское воздушное пространство. На этапе до 1982 г. Европейским экономическим сообществом были определены в 1978 г. основные направления либерализации в области воздушных сообщений. Ими стали либерализация грузовых воздушных перевозок, признание свободы деятельности воздушного транспорта, признание дипломов и иных официальных свидетельств о квалификации экипажа воздушного судна, улучшение регионального воздушного сообщения, оказание помощи при авиационных происшествиях, гармонизация технических стандартов и норм, а также условий труда на воздушном транспорте. В 1979 г. Комиссия Европейского сообщества (ЕС) приняла Меморандум о воздушном сообщении, в котором была признана необходимость повышения конкуренции на европейском рынке воздушных перевозок. В том же году Совет ЕС принял директиву № 80/51/ ЕЭС от 20 декабря 1979 г. о снижении уровня шума, создаваемого дозвуковыми воздушными судами, а также общие для всех членов ЕС правила межрегиональных полетов. В целом политика ЕС в области воздушного транспорта в этот период была достаточно неопределенной.

Второй этап приходится на 1983 — 1998 гг. Начало было положено признанием транспорта в 1983 г. в ст. 14 Договора о Европейском сообществе в качестве неотъемлемой части единого внутреннего рынка и принятием в 1984 г. Комиссией ЕС второго Меморандума *«На пути к общей транспортной политике в области воздушного сообщения»*, в котором излагалась комплексная программа развития в этой области. В 1987 г. Комиссия ЕС предлагает пакет первоочередных мер в сфере воздушного транспорта: поддержание справедливых условий конкуренции на рынке воздушных перевозок, упорядочение тарифов на транспортные услуги и введение системы рациональной загрузки воздушного транспорта. В 1990 г. Совет ЕС принимает второй пакет мер в целях либерализации воздушных перевозок, предпринимаются меры по дальнейшей гармонизации технических стандартов и административной практики на воздушном транспорте.

В 1992 г. Совет ЕС одобряет третий пакет мер в области воздушного транспорта в виде пяти регламентов, которые закрепили прин-

ципы свободного ценообразования на воздушные перевозки, порядок применения технических спецификаций для приобретения оборудования и систем обслуживания воздушного движения и ввели нормативы Евроконтроля и, главное, установили полную либерализацию воздушных перевозок авиапредприятиями стран — членов ЕС с 1 апреля 1997 г., что привело к появлению режима «открытого неба» и образованию единого европейского воздушного пространства. Впоследствии Совет ЕС принял правовые акты, направленные на унификацию технических требований к оборудованию и системе управления воздушным движением, гармонизацию порядка аварийного оповещения и информирования об иных событиях, влияющих на безопасность полетов, унификацию оснований ответственности авиаперевозчиков при несчастных случаях. Советом также предпринимались меры по ограничению критериев, допускающих картельные соглашения и картельную практику на рынке воздушных перевозок, касающуюся совместного планирования и координации планов полетов, совместного осуществления воздушных перевозок, установления тарифов воздушной перевозки пассажиров и грузов и определения временных интервалов в аэропортах.

Начиная с 1999 г. концепция единого европейского воздушного пространства окончательно была внедрена в практику. Европейской комиссией (ЕК) были сформулированы основные ее элементы, которые были одобрены ЕС и Европейским парламентом 23 — 24 марта 2000 г. в Лиссабоне. ЕК предложила рассматривать воздушное пространство стран-членов ЕС как совместный ресурс, подлежащий рациональному использованию в общих интересах. В целях решения проблемы юрисдикции, осуществляемой в пределах суверенного воздушного пространства, была проведена реформа управления воздушным движением, приняты общие для членов ЕС меры по повышению безопасности полетов, создан взаимосогласованный режим военной и гражданской деятельности в европейском воздушном пространстве, учтены требования охраны и защиты окружающей среды. Было также решено, что стандарты и рекомендуемая практика ИКАО и Евроконтроля имеют рекомендательный характер для членов ЕС. Вместе с тем признавалась обязательная сила принимаемых в отношении воздушных сообщений и воздушного транспорта решений ЕС.

30 ноября 2001 г. Европейская комиссия объявляет программу действий по созданию единого европейского воздушного пространства и представляет проект регламента «Об определении рамок создания единого европейского воздушного пространства», содержав-

ший перечень концептуальных мер, необходимых для создания единого европейского воздушного пространства к 31 декабря 2004 г. В регламенте предусматривались принципы создания такого пространства, образование Комитета по использованию единого воздушного пространства, определялись критерии взаимодействия ЕС с третьими странами путем заключения двусторонних соглашений или посредством сотрудничества в рамках Евроконтроля. 11 декабря 2001 г. ЕК в документе *«О создании единого европейского воздушного пространства»* определила направления реорганизации структуры воздушного пространства в пределах воздушного пространства ЕС и управления им, выработала унифицированный подход к производству, размещению и использованию аэронавигационных и иных систем, подлежащих применению органами обслуживания воздушного движения и на воздушном транспорте. К этому документу прилагался пакет мер, состоящий из трех документов. В первом из них, регламенте *«Об осуществлении обслуживания воздушного движения в едином европейском воздушном пространстве»*, речь шла о реорганизации диспетчерского, метеорологического и консультативного обслуживания, аварийно-спасательных и дополнительных служб. Согласно этому документу члены ЕС обязывались создать независимые специальные инспекции по контролю за деятельностью органов ОВД, ввести единую систему сертификации органов инспекции по проверке органов ОВД и единую систему лицензирования органов ОВД. В нем решались также вопросы собственности органов ОВД, осуществления органами ОВД оперативной деятельности в определенном элементе структуры единого воздушного пространства в пределах их государственной территории, был определен порядок взимания аэронавигационных сборов и применения стандартов Евроконтроля по безопасности аэронавигации.

Второй регламент *«О структуре и использовании воздушного пространства в едином европейском воздушном пространстве»* определил статус общеевропейского верхнего района полетной информации и установил структуру аэронавигационных районов, которая не обязательно совпадает с границами суверенного воздушного пространства отдельных государств — членов ЕС. Наконец, третий регламент *«О взаимодействии систем управления воздушным движением»* касается проведения единой технической политики ЕС в сфере аэронавигации, условий эксплуатации ОВД и правил, применяемых в процессе обеспечения ОВД и осуществления воздушных перевозок.

С принятием указанных регламентов завершился процесс образования единого европейского воздушного пространства. При этом государства — члены ЕС не утратили ни своего суверенитета над воздушным пространством, ни вытекающих из него суверенных прав, в частности, юрисдикцию. По взаимному согласию и во взаимных интересах они изъяли из-под своей юрисдикции часть вопросов, связанных с деятельностью ОВД, передали их в ведение ЕС, сосредоточив у органов Сообщества определенные властные полномочия в области организации и порядка предоставления органами ОВД услуг по аэронавигационному обслуживанию. Тем самым была достигнута поставленная цель: возникло единое аэронавигационное европейское воздушное пространство с едиными органами ОВД, осуществляющими свою деятельность по единым правилам. До воплощения этой идеи Европа имела сумму суверенитетов и сумму национальных органов ОВД, работающих каждый по своим правилам.

Хотя единое европейское воздушное пространство рекламируется как «открытое небо» и преподносится европейцами как пространство с невероятно либерализованным доступом в него, на самом деле это далеко не так, особенно в отношении перевозчиков из третьих стран. По сути дела оно открыто для самих европейцев, и либеральный доступ предназначен для европейских авиаперевозчиков, но не для перевозчиков из других стран. Об этом наглядно свидетельствует директива ЕС от 14 января 2002 г. *«О безопасности воздушных судов третьих стран, использующих аэропорты Европейского сообщества»*. В ней установлено, что в случае обоснованного сомнения о соответствии технического состояния воздушного судна третьей страны международным стандартам (подразумеваются стандарты ИКАО) компетентные власти государства — члена ЕС могут задержать его в аэропорту и отказать ему в убытии из аэропорта до исправления технических недостатков. Термин «обоснованное сомнение» квалифицируется достаточно широко, например, такое сомнение может быть высказано в отношении воздушных судов эксплуатанта, однажды уже подвергшихся задержке в аэропорту ЕС, или если у компетентных властей государства — члена ЕС есть основания полагать, что компетентные власти государства регистрации воздушного судна не осуществляют необходимый надзор за техническим состоянием воздушных судов. В случае задержания воздушного судна третьей страны компетентные власти государства — члена ЕС незамедлительно ставят в известность власти

государства регистрации воздушного судна и государства его эксплуатанта. При наличии указанных обстоятельств компетентные власти государства — члена ЕС осуществляют досмотр «подозрительного» воздушного судна.

Общая направленность директивы — сомнение в техническом состоянии воздушных судов из третьих стран — вступает в противоречие с Чикагской конвенцией 1944 г. и нарушает ст. 16 этой Конвенции «Досмотр воздушных судов». Действительно, компетентные власти каждого государства *«имеют право без необоснованной задержки производить досмотр воздушных судов других Договаривающихся государств при их прибытии или убытии и проверять удостоверения и другие документы, предусмотренные настоящей Конвенцией»*. Подчеркнем: такой досмотр имеет строго целевой характер и касается только документации, которая должна быть на борту воздушного судна согласно ст. 29 «Документация, имеющаяся на воздушном судне», ст. 31 «Удостоверения о годности к полетам», ст. 32 «Свидетельства на членов экипажа», ст. 34 «Бортовой журнал» Конвенции.

Именно поэтому установленное ЕС для самого себя право ставить под сомнение техническое состояние воздушных судов из третьих стран, а тем более задерживать их в аэропорту прибытия не соответствует Чикагской конвенции 1944 г. и является незаконным и противоправным. Подобные действия ЕС противоправны и с точки зрения двусторонних соглашений о воздушном сообщении. В результате режим «открытого неба» в Европе приобрел черты закрытости, а субъективные сомнения провозглашены критериями законности, что равнозначно произволу и беззаконию. Таким образом, европейское «открытое небо» представляет собой закрытый «клуб» группы стран ЕС с весьма удобным, привлекательным и либерализованным режимом воздушных перевозок и воздушных сообщений для европейских авиаперевозчиков, к которому перевозчики из третьих стран допускаются с большими трудностями, которых до либерализации и установления режима «открытого неба» у них не было.

7.6. Другие формы либерализации

Процесс либерализации в форме «открытого неба» в 90-е гг. сопровождался устойчивым прогрессом на региональном и субрегиональном уровнях путем заключения двусторонних соглашений с поло-

жениями о либерализации или их пересмотра и дополнения элементами либерализации. С января 1995 г. по декабрь 2001 г. было заключено или изменено свыше 600 двусторонних соглашений. Этот процесс продолжает бурно развиваться в настоящее время. Одновременно с этим на региональном и субрегиональном уровнях группы государств создали многосторонние режимы регулирования, направленные на развитие сотрудничества и либерализацию регулирования воздушного транспорта. Если до Всемирной авиатранспортной конференции 1994 г. существовало всего два региональных механизма — Европейский Союз и Андский Пакт, то с 1995 г. в различных регионах мира появилось еще восемь механизмов: два в Северной и Южной Америке, один в Азии — на Тихом океане, один на Ближнем Востоке и четыре в Африке. В семи из них предусматривается немедленная или поэтапная либерализация, ведущая к предоставлению полного доступа к рынку. Кроме того, в стадии разработки находится несколько потенциальных механизмов: в Европе, Северной Атлантике, южной части Тихого океана и Карибском бассейне.

Важным свидетельством тенденции к либерализации выступает значительное увеличение количества двусторонних соглашений, включающих положения о неограниченном доступе к рынку. К 2004 г. было заключено свыше 100 соглашений об «открытом небе», участниками которых являются приблизительно 80 стран. Эти соглашения охватывают не только развитые, но и все большее число развивающихся стран. Две трети из них заключены с участием США как одного из партнеров по соглашению, а остальная часть — без участия США. В части доступа к рынку эти соглашения, как правило, предусматривают неограниченные права на маршруты и эксплуатационные права, а также права третьей — пятой и шестой «свободы воздуха». Многие соглашения по вопросам чисто грузовых перевозок предоставляют также права седьмой «свободы воздуха». Некоторыми из соглашений допускается постепенное и поэтапное введение доступа к рынку. Однако обмен между государствами правами более широкого или полного доступа, несмотря на растущее применение обмена, по-прежнему носит в каждой стране весьма специфический характер. Это объясняется тем, что большинство государств, заключивших двусторонние соглашения об «открытом небе», делали это на двусторонней основе и не заключали или даже не рассматривали возможность заключения таких соглашений со всеми своими авиационными партнерами.

Кроме того, в 2001 г. пять членов организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АРЕС) — Бруней, Новая Зеландия, Сингапур, Соединенные Штаты и Чили — подписали многостороннее соглашение об «открытом небе», к которому могут присоединиться другие члены АРЕС, а также государства, не входящие в ее состав. Позднее к этому соглашению присоединился Перу.

Либерализация коснулась региональных соглашений. В 1998 г. Камбоджа, Лаос, Мьянма и Вьетнам подписали соглашение о создании субрегиональной авиатранспортной кооперации, целью которой является постепенная либерализация рынка перевозок четырех стран для предоставления неограниченного доступа к рынку с одновременным стремлением к получению преференциального режима для своих авиаперевозчиков от любого другого государства.

ЛИТЕРАТУРА

1. Международное воздушное право. Кн. 1. М., 1980.
2. Грязнов В. С. Международные авиаперевозки. М., 1982.
3. Малеев Ю. Н. Международное воздушное право. М., 1986.
4. Баталов А. А. Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений: Дисс. на соискание уч. степ. канд. юрид. наук. М., 2004.
5. ICAO Doc 9819 ATConf/5 2003 «Доклад Всемирной авиатранспортной конференции. Проблемы и возможности либерализации. Монреаль, 24 — 28 марта 2003 г.».

Регулирование коммерческой деятельности авиапредприятий на мировом рынке воздушного транспорта

Глава 1. Понятие «право доступа на рынок воздушного транспорта»

Понятие **«право доступа на рынок воздушного транспорта»** связано со сложными рыночными процессами, происходящими под влиянием деятельности воздушного транспорта. Оно устанавливает, с одной стороны, широкий доступ потребителей к получению услуг по воздушной перевозке, предоставляемых национальным воздушным транспортом на суверенном рынке воздушных перевозок. С другой стороны, определяет условия доступа на этот рынок национальных авиаперевозчиков, где в конкуренции друг с другом они предоставляют свои авиатранспортные услуги широкому кругу потребителей. Предложение авиатранспортных услуг и спрос на них формируют *национальный рынок*, который состоит из внутренних и международных авиаперевозок, осуществляемых национальным воздушным транспортом. В силу суверенитета над воздушным пространством такой рынок является суверенным, что проявляется в полном и непосредственном его подчинении государству. Он функционирует в соответствии с установленными в отношении рынка национальными законами и правилами; именно государство распоряжается этим рынком и устанавливает режим доступа в него как своим, так и иностранным перевозчикам.

Обычно **внутренний рынок авиаперевозок закрыт** для доступа иностранных авиаперевозчиков и обслуживается исключительно национальными авиаперевозчиками. Примером тому является внутренний российский рынок авиаперевозок, где перевозки между городами и регионами России осуществляют только российские авиаперевозчики.

Международные авиаперевозки также являются составной частью национального рынка авиаперевозок, но условия их осуществления значительно отличаются от условий внутренних авиаперевозок. Любой **национальный рынок международных авиаперевозок открыт** для иностранных авиаперевозчиков. Вопрос только заключается в том, на каких условиях он для них открыт, каким образом на законных основаниях они вправе осуществлять воздушные перевозки в другие государства в собственных коммерческих интересах. Доступ на национальный рынок международных авиаперевозок иностранных перевозчиков происходит чаще всего через двустороннее соглашение о воздушном сообщении или, что реже, через национальный закон. Поскольку условия доступа на национальный рынок международных авиаперевозок определяются преимущественно международными договорами, именно международное воздушное право выступает главным и основным регулятором доступа на всемирный рынок авиаперевозок. Национальное право также играет важную роль в регулировании доступа на рынок воздушного транспорта: во взаимодействии с международным правом оно определяет общие условия доступа на рынок международных авиаперевозок.

Как уже отмечалось, в рамках регулярных и нерегулярных воздушных сообщений международный воздушный транспорт выполняет *регулярные* и *нерегулярные* авиаперевозки. По самому общему определению ИКАО *«рынок воздушного транспорта между двумя пунктами состоит из фактических и потенциальных перевозок людей и товаров, которые действительно перевозятся или могут перевозиться между такими пунктами при коммерческих воздушных перевозках»*. Применительно к международному воздушному транспорту регулярные и нерегулярные перевозки, осуществляемые в рамках регулярных и нерегулярных воздушных сообщений, образуют *рынок международного воздушного транспорта*.

Международные рынки воздушного транспорта можно считать уже сложившимися. Они подразделяется на четыре категории: **рынок пары городов**, т. е. *международный авиамаршрут, соединяющий два города* (Москва – Париж); **рынок пары государств**, состоящий из всех международных авиамаршрутов между парами городов, связывающих два государства (Россия – Китай); **рынок «регион – регион»**, связывающий два региона (Северная Америка – Европа); и **всемирный рынок**, включающий все пункты в мире, обслуживаемые международным воздушным транспортом. На прак-

тике регулярное воздушное сообщение позволяет осуществлять международные воздушные перевозки в разных вариантах, в том числе на различных рынках пар городов на каждом международном рейсе (Москва – Нью-Йорк, Москва – Вашингтон, Москва – Лондон, Москва – Бирмингем и т. п.). Возможности нерегулярных воздушных сообщений скромнее. Как правило, обслуживается один рынок пары городов на каждом международном рейсе.

Доступ к рынку международного воздушного транспорта для любого авиаперевозчика заключается в получении совокупности коммерческих прав от соответствующего государства, которые позволяют ему проникать на национальный рынок международных авиаперевозок другого государства на законных основаниях и заниматься коммерческими регулярными и нерегулярными воздушными перевозками. Коммерческие права могут подвергаться суверенным собственником рынка различным ограничениям, касающимся дальности маршрута, коммерческой загрузки, провозной емкости, определения тарифов, получения выгодного расписания и т. п. Такое положение существует с самого раннего периода появления авиации, когда в международном праве за каждым государством был признан полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством. В сфере международных авиаперевозок действие суверенитета обычно выражается в выдаче государством перевозчикам соответствующих разрешений и свидетельств на выполнение авиаперевозок. По этим причинам доступ к национальным рынкам воздушного транспорта иностранным авиаперевозчикам строго регламентируется.

Регулярные и нерегулярные авиаперевозки, как уже отмечалось, имеют различия в правовом регулировании, проистекающие из ст. 5 и 6 Чикагской конвенции 1944 г., которые отражаются на праве доступа на рынок воздушного транспорта. Согласно Конвенции регулярные перевозки запрещено осуществлять без специального разрешения или иной санкции соответствующего иностранного государства. На практике такое разрешение выдается государством иностранным авиаперевозчикам в виде свидетельств или разрешений на определенный срок действия, которые позволяют им использовать права на доступ к суверенному рынку, предоставленные этим государством стране регистрации авиаперевозчика.

Коммерческие воздушные перевозки, осуществляемые как любые иные, чем регулярные международные воздушные перевозки, подпадают под ст. 5 Чикагской конвенции, и выполняющие их ино-

странные воздушные суда имеют право их осуществлять на территорию любого государства – члена ИКАО или совершать транзитные беспосадочные полеты и делать посадки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения при условии, что государство, над территорией которого осуществляется нерегулярный полет, имеет право требовать совершения посадки. На практике эти условия используются государствами для мотивированных отказов или введения различных ограничений на доступ к рынку нерегулярных перевозок, а если в соглашении в отношении таких перевозок отсутствуют специальные договоренности, то государства регулируют их в одностороннем порядке, обычно на основе признания прав друг друга и принципа взаимности. Таким образом, *право на доступ к рынку образуют права на регулярные и нерегулярные перевозки, предоставляемые одним государством другому для использования назначенными для этого авиоперевозчиками. Такие права в целом определяют степень допуска иностранных авиоперевозчиков к национальному рынку международного воздушного транспорта.* Эти права могут состоять из согласованных расписаний рейсов, географических описаний маршрутов, по которым может осуществляться воздушное сообщение, тарифов и т. п.

Право на доступ к рынку обычно *предоставляется в обмен* на аналогичные права путем заключения соответствующего соглашения между государствами и, как правило, ограничивается регулярными международными воздушными сообщениями.

По своей сути право на доступ к рынку, с одной стороны, открывает возможность обслуживать рынок, с другой, – оно подвержено определенным ограничениям, которые исходят от государства и используются им для достижения баланса прав при обмене и сохранения рычага воздействия для возможных обменов в будущем, устранения или сведения к минимуму конкурентного воздействия на своих национальных перевозчиков, а также поощрения некоторых сегментов национального рынка воздушного транспорта. Таким образом, право доступа к рынку содержит права, которые определяют законность и правомерность коммерческой деятельности авиоперевозчика в иностранном государстве. Основными составляющими этого права являются *права на маршруты, права на эксплуатацию и права на перевозки*, вытекающие из многосторонних и двусторонних соглашений о воздушном сообщении. Следовательно, вопрос доступа к рынку международного воздушного транспорта является предметом международного воздушного права и национально-

го воздушного права, что означает на практике применение норм и того, и другого права для решения вопросов доступа к рынку воздушного транспорта в целом.

Глава 2. Право на маршрут

При международной воздушной перевозке в билете пассажира в обязательном порядке указываются пункт отправления и пункт назначения. Это и есть **маршрут следования** воздушного судна, занятого в международной аэронавигации. Синонимами понятия «**маршрут**» являются международная воздушная линия, международная воздушная трасса и договорная линия. С юридической точки зрения **маршрут** представляет собой организационно-правовую форму использования суверенного воздушного пространства в целях обеспечения эксплуатации международных воздушных сообщений, установленных государством с другими странами. Иначе говоря, маршрут – это воздушные трассы, организованные государством для практического обеспечения международных полетов и перевозок над своей территорией, которые им контролируются во всем, начиная от того, кто и куда летит по маршруту, как соблюдаются и выполняются экипажами воздушных судов во время движения по маршруту правила полетов, подчиняются указаниям органов ОВД, и кончая изменением маршрута следования и конечного пункта его назначения.

В каждом государстве установлены маршруты для международных полетов, которые представляют для иностранных авиаперевозчиков коммерческий интерес. Выгодные с экономической точки зрения международные маршруты позволяют авиаперевозчикам с выгодой для себя осуществлять регулярные и нерегулярные перевозки. Однако доступ к ним жестко контролируется государствами. Собственные интересы, за которыми стоят интересы национальных перевозчиков, заставляют их регулировать доступ к международным маршрутам, что относится к области суверенных прав. Как элемент права на доступ к рынку воздушного транспорта право на маршруты имеет двоякое значение. С одной стороны, маршруты устанавливаются государствами, а с другой, право их использовать иностранным авиаперевозчикам предоставляется на условиях взаимности и взаимной выгоды. Именно поэтому права на маршруты яв-

ляются областью взаимного обмена и торго между государствами. С этой точки зрения право на маршруты следует рассматривать как экономико-правовую категорию.

Право на маршрут является составной частью права доступа к рынку воздушного транспорта. Это право выражается в виде *согла-сованного между заинтересованными государствами географическо-го описания или комбинации географических описаний маршрута или маршрутов, по которым могут осуществляться воздушные перевозки в соответствии с порядком обслуживания утвержденных пунк-тов.* Права на маршруты указываются в приложении о маршрутах к соглашению о воздушном сообщении, в котором отдельно описы-ваются маршрут или маршруты для использования авиакомпани-ей или авиакомпаниями каждой стороной соглашения. Наиболее распространенным способом описания предоставления государству права на маршрут является *обозначение одного города на террито-рии этого государства и указание второго города на территории дру-гого государства*, например: Москва – Париж, Москва – Нью-Йорк, Москва – Лондон и т. п. Право на маршруты состоит из норм меж-дународных договоров о воздушном сообщении, является по своей сути межгосударственным. Перевозчики выступают в качестве пользователей этого права на условиях, определенных в двусторон-них соглашениях о воздушном сообщении.

Право на маршруты включает также *определение промежу-точных пунктов, находящихся вне маршрута, но предостав-ляемых на территории других государств.* Имеются различ-ные способы обозначения предоставления промежуточного пунк-та или пунктов на маршруте с различной степенью описания, например: *...через город А и город Б, ...через государство А, ...через государство А и государство Б, ...через промежуточ-ный пункт, ...через два промежуточных пункта.* В некоторых случаях в соглашении указываются конкретный континент, реги-он или страна, например: *...через промежуточный пункт в Евро-пе, ...через два промежуточных пункта в Африке, ...через про-межуточный пункт или пункты в Индийском океане.* Предостав-ление промежуточного пункта или пунктов на маршруте служит указанием общего направления следования маршрута. Иногда, в целях исключения других маршрутов, указывается, что один об-щий маршрут осуществляется, например: *...через южную часть Тихого океана, исключая...; ...через северную часть Тихого океана; ...через полярный маршрут, исключая...; ...через транс-*

сибирский маршрут; ...через Северную Атлантику, исключая...; ...через Центральную Атлантику.

В права на маршруты входит также *право на обслуживание промежуточных пунктов* на любых предоставляемых маршрутах. В этом случае к основному описанию маршрута, используемому государством А, – из города А через город Б до города В, – может быть добавлено: **...и далее до города Г.** Иногда авиаперевозчику, эксплуатирующему конкретный маршрут, для дополнительной гибкости и маневренности разрешают *выбирать* промежуточные пункты, изменять их, отменять или изменять порядок их использования. О своем выборе авиаперевозчик уведомляет государство, предоставившее ему такое право. **Выбранный пункт** также является промежуточным пунктом, но такой выбор препятствует осуществлению перевозок в другие промежуточные пункты до тех пор, пока не будет сделан новый выбор, например: **...и далее до любых двух пунктов, которые выбираются из города А1, города А2, города Б1, города Б2 и города В1.** Предоставление промежуточного пункта или пунктов на маршруте служит указанием общего направления следования маршрута. Иногда, в целях исключения других маршрутов, указывается один общий маршрут. Права на маршруты обеспечивают доступ к рынку авиаперевозок между конкретными странами.

Глава 3. Право на эксплуатацию

Другим правовым средством доступа к рынку являются права на эксплуатацию.

После установления международных воздушных сообщений между двумя странами возникает практический вопрос о том, кто их будет эксплуатировать и какие типы воздушных судов будут допущены к полетам и перевозкам по установленным международным маршрутам. Все эти вопросы решаются в рамках права на эксплуатацию международных воздушных сообщений. *Право на эксплуатацию также является составной частью права на доступ к рынку и является суверенным правом каждого государства назначать авиаперевозчика (авиаперевозчиков) для обслуживания международных воздушных сообщений и определять типы воздушных судов, которые могут использоваться на согласованных международных маршрутах.*

На практике права на эксплуатацию определяются в приложении о маршрутах к соглашениям о воздушном сообщении или в соответствующих статьях, т. е. состоят из международно-правовых норм.

Одним из самых основных прав на эксплуатацию является **право назначения авиаперевозчика**. По своей юридической природе право назначения относится к исключительной компетенции каждого государства. Поэтому в первую очередь назначение — это основная на национальных законах и правилах особая внутренняя процедура проверки соответствия того или иного национального перевозчика международным требованиям, установленным прежде всего в стандартах ИКАО, после которой он допускается государством к эксплуатации международных воздушных линий. После внутренней процедуры назначение переходит в другую стадию: *одно государство при помощи дипломатической ноты формально уведомляет другое о названии авиаперевозчика, выбранного назначающим государством для использования всех или некоторых прав на доступ к рынку, полученных этим государством в соответствии с соглашением о воздушном сообщении, заключенным с другим государством.*

Другое государство имеет право не согласиться с выбором о назначении данного перевозчика и отказать, аннулировать, приостановить деятельность или ввести ограничения на право осуществления эксплуатации такой назначенной авиакомпанией. Одной из причин такого несогласия может быть невыполнение требования о «преимущественном владении и контроле» за деятельностью авиакомпании со стороны назначающего государства. В двусторонних соглашениях о воздушном сообщении находит подтверждение взаимное признание суверенного права каждого государства определять процедуру назначения перевозчика для эксплуатации международных воздушных сообщений самостоятельно в соответствии со своими законами и правилами и устанавливается процедура международно-правового признания назначения конкретного национального перевозчика для эксплуатации установленных международных воздушных маршрутов.

Для сравнения напомним, что процедура назначения послов в другие страны является областью исключительной компетенции каждого государства; она осуществляется в соответствии с национальными законами и правилами. Посол, направляемый в другую страну, должен получить агреман от принимающего государства, т. е. его согласие с кандидатурой. Если оно не получено, то направляющее государство вынуждено назначить нового посла, и так до тех

пор, пока предполагаемая кандидатура посла не будет одобрена принимающим государством. Представляется, что процедура назначения перевозчика схожа с процедурой назначения посла. Тот факт, что она осуществляется по дипломатическим каналам, свидетельствует о том, что такое назначение проходит по правилам дипломатического и консульского права, что дает основание считать, что назначенному перевозчику присваивается особый статус международного характера. Он признается своей страной полномочным и исключительным эксплуатантом международных воздушных сообщений, что подтверждается другой стороной по дипломатическим каналам и наделяется широкими полномочиями представлять интересы своей страны в сфере двусторонних связей по всем *практическим вопросам эксплуатации* международных воздушных сообщений.

На практике существуют разные виды назначения авиаперевозчиков к эксплуатации. Назначение может быть: *единственным* и ограничиваться назначением только одного перевозчика; *двойным* – т. е. назначением до двух перевозчиков (с правом замены), *многочисленным* и *неограниченным* (назначением любого количества перевозчиков).

Титул назначенного перевозчика ко многому обязывает: его перевозочная деятельность подпадает под действие ряда обязательств, вытекающих из Чикагской конвенции 1944 г. в отношении воздушных судов, занятых в международной аэронавигации. Он обязан также выполнять соглашения о воздушном сообщении в части, прямо и непосредственно его касающейся. Международный авиаперевозчик несет совсем иную ответственность за вред, причиненный пассажиру и его багажу, чем это предусмотрено при внутренней авиаперевозке. Кроме того, тот факт, что за назначенным перевозчиком обычно стоит государство, свидетельствует, что он выполняет по его поручению функцию эксплуатанта международных воздушных сообщений и наделяется для этого определенной договорной правоспособностью, позволяющей назначенному перевозчику заключать соглашения с себе подобными перевозчиками по многим *практическим вопросам эксплуатации международных воздушных сообщений* и нести по ним ответственность. Таким образом, назначенный перевозчик обладает особыми полномочиями действовать от имени и по поручению назначающего государства в сфере международных воздушных сообщений, что позволяет рассматривать его в качестве своеобразного полномочного «посла», представляющего интересы своего государства в данной области международ-

ных отношений. Можно утверждать, что сложился международно-правовой обычай признавать особый, привилегированный статус назначенных перевозчиков, в силу которого они имеют специальные привилегии и иммунитеты, позволяющие им выполнять миссию представительства интересов назначивших их государств. Об этом свидетельствуют упрощенная процедура получения виз экипажами воздушных судов, освобождение от налогов и сборов представительств авиакомпаний, иммунитеты от судебной и иной юрисдикции, особые, таможенные, валютные и иные привилегии самих представительств, их особые права и полномочия представительств в сфере взаимодействия с местными компетентными авиационными властями и др.

В комплекс прав на эксплуатацию входит также **регулирование вопросов эксплуатации воздушных судов на договорной авиалинии** или линиях. К ним относятся права на транзитный пролет, техническую остановку, выборочное исключение остановок, обязательную остановку, засылочный рейс, полет по дополнительному сектору и смену емкости. Очень часто авиаперевозчику приходится искать пути более экономичного использования международных секторов маршрута, удаленных от национального государства, путем нахождения баланса между емкостью воздушного судна и объемами перевозок на отдаленных секторах маршрута большой протяженности. По этим причинам происходит «смена провозной емкости» при международном рейсе в пункте маршрута, находящемся вне государства перевозчика, на другое воздушное судно, имеющее меньшую емкость, и такого рода замены бывают разного вида. В соглашениях о воздушном сообщении может быть также предусмотрена смена емкости второй страны, осуществляемая на территории одного из государств-участников, или смена емкости третьей страны, осуществляемая на территории третьего государства и предусмотренная на установленном международном маршруте.

В комплекс эксплуатационных прав входит также **регулирование вопросов использования типов воздушных судов и их частей, блокирования мест** (покупка авиаперевозчиком для своей перевозки на воздушном судне второго авиаперевозчика некоторого количества пассажирских кресел или определенной части грузового отсека), **совместного использования кодов**, т. е. на использование кодового обозначения рейса одного авиаперевозчика для рейса, выполняемого вторым авиаперевозчиком, взаимобмена воздушными судами, взаимобменным рейсом и т. п.

Глава 4. Право на перевозку.

Коммерческие «свободы воздуха»

При выполнении регулярных и нерегулярных воздушных перевозок перевозчик остро нуждается в получении прав на перевозки, которые позволяли бы ему эксплуатировать международные воздушные линии эффективно, экономично, с выгодой для себя. Чтобы получить максимальный коммерческий эффект от эксплуатации международных маршрутов, назначенному перевозчику необходимо иметь комплекс прав, предоставляющих ему возможность выполнять различные варианты перевозок в другие страны. Тесная связь таких прав с коммерцией обусловили формирование в международном воздушном праве группы коммерческих прав, образующих права на перевозку.

По своей юридической природе коммерческие права прямо связаны с экономикой международных перевозок. Чтобы получать от них доходы, авиаперевозчик должен иметь право высаживать, выгружать и брать на борт пассажиров, грузы и почту на территории тех стран, куда выполняется перевозка. Однако в силу суверенитета такого рода коммерческая деятельность иностранных перевозчиков подпадает под юрисдикцию государства, и ее проведение допускается только с его разрешения, которое облекается в разные виды коммерческих прав.

Право на перевозку – также составная часть права доступа к рынку, охватывающая коммерческие права, предоставляемые государствами назначенным перевозчикам для осуществления перевозок пассажиров, груза и почты на разрешенном воздушном судне по установленному маршруту, по которому осуществляется международное воздушное сообщение. Эти права не предоставляются автоматически вслед за получением разрешения на международные полеты. Все зависит от договоренностей на этот счет между соответствующими государствами, достигнутыми в рамках двусторонних соглашений о воздушном сообщении.

Под **коммерческими правами** следует понимать права, предоставляемые одним государством другому, в соответствии с которыми назначенные перевозчики имеют право выполнять перевозки пассажиров, багажа и груза по установленным международным воздушным маршрутам в соответствии с двусторонними соглашениями о воздушном сообщении. Ключевыми элементами этих прав являются

коммерческие *«свободы воздуха»*. Первые две свободы воздуха принято считать техническими, поскольку они не предусматривают посадку и выгрузку пассажиров, багажа и груза. Все коммерческие права действуют в отношении регулярных воздушных перевозок.

Первая «свобода воздуха» – право перевозчика осуществлять транзитный пролет через иностранное воздушное пространство без посадки. Например, японские перевозчики осуществляют полеты по маршруту Токио – Париж по транссибирской воздушной линии. Получение права на транзитный пролет зависит от государства, над территорией которого он осуществляется. Как правило, это право предоставляется другому государству на эквивалентной основе. Первая «свобода воздуха» закреплена в Соглашении о транзите при международных воздушных сообщениях 1944 г. и обеспечивает транзитный пролет. Каких-либо прав на осуществление перевозок она не предусматривает, но позволяет производить перевозки в третьи страны при условии договоренности с ними.

Россия в Соглашении не участвует и предоставляет иностранным перевозчикам право на транзитный пролет через свое воздушное пространство на основе двусторонних соглашений о воздушном сообщении.

Вторая «свобода воздуха» – право перевозчика осуществлять транзитный полет через иностранное воздушное пространство с технической остановкой с некоммерческими целями при эксплуатации регулярного или отличного от регулярного международного воздушного сообщения. Например, японские перевозчики при выполнении рейса Токио – Париж производят техническую остановку в Москве в целях дозаправки топливом своих воздушных судов. Вторая свобода воздуха обычно используется для технических целей осмотра и контроля за состоянием воздушного судна, заправки топливом воздушного судна, проведения непредвиденного необходимого ремонта или осуществления аварийной посадки воздушного судна. Кроме того, техническая посадка может быть осуществлена по требованию государства при входе в национальное воздушное пространство перед продолжением полета в пункт перевозки в этом государстве. Право на техническую посадку юридически происходит от соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях. При такой посадке выгрузка и погрузка пассажиров, груза и почты исключаются.

Третья «свобода воздуха» – право в отношении регулярных международных воздушных перевозок, предоставляемое одним госу-

дарством другому, в соответствии с которым назначенный перевозчик имеет право выгружать пассажиров, груз и почту, взятых на борт в государстве регистрации перевозчика, на территории иностранного государства в конечном пункте маршрута. Например, в соответствии с этой свободой российский назначенный перевозчик «Аэрофлот» имеет право выгрузить пассажиров, почту и грузы, прибывшие рейсом «Аэрофлота» Москва – Париж, в пункте назначения аэропорт Шарль де Голль (Париж).

Все международные перевозки имеют пункты отправления и назначения, в соответствии с которыми они осуществляются в режиме «туда» и «обратно». С этой точки зрения третья «свобода воздуха» является гарантией того, что доставленные перевозчиком в режиме «туда» пассажиры, груз и почта будут без каких-либо помех беспрепятственно выгружены.

Четвертая «свобода воздуха» – право в отношении регулярных воздушных перевозок, предоставляемое одним государством другому, в соответствии с которым назначенный перевозчик имеет право принимать на борт на иностранной территории пассажиров, груз и почту, следующих в государство регистрации перевозчика. Четвертая «свобода воздуха» взаимосвязана с третьей и является гарантией права перевозчика принять на борт убывающих с иностранной территории пассажиров, груз и почту и доставить их в режиме «обратно» в пункт назначения в своем государстве. По прибытии в пункт назначения воздушное судно назначенного перевозчика, как правило, находится там недолго и отправляется обратно как можно быстрее. Перевозчику из-за высоких аэропортовых сборов невыгодны длительные стоянки в международных аэропортах. Вылет «обратно» также должен быть экономически выгодным. Четвертая «свобода воздуха» позволяет перевозчику принимать пассажиров, груз и почту на иностранной территории и тем самым обеспечивает рентабельность всего цикла международной перевозки «туда» и «обратно».

Все без исключения соглашения о воздушном сообщении России с другими странами предусматривают одновременно использование третьей и четвертой «свобод воздуха» как Аэрофлотом, так и иностранными перевозчиками. Своим происхождением они обязаны Соглашению о международном воздушном транспорте 1944 г.

Пятая «свобода воздуха» – право в отношении регулярных воздушных перевозок, предоставляемое одним государством другому, в соответствии с которым назначенный перевозчик имеет право выг-

ружать и принимать на борт на территории страны-партнера по соглашению пассажиров, почту и грузы, следующие из третьего государства или в него. Так, в соответствии с российско-французским Соглашением о воздушном сообщении российский назначенный перевозчик «Аэрофлот» при полетах по маршруту Москва – Париж – Нью-Йорк может высадить пассажиров в Париже, следующих из третьего государства (например, Узбекистана), и принять на борт в Париже пассажиров, направляющихся в третье государство, и вместе с пассажирами из Москвы доставить их в Нью-Йорк. Французский назначенный перевозчик «Эр Франс» при полетах по маршруту Париж – Москва – Токио вправе высадить в Москве пассажиров из третьих стран и взять на борт пассажиров из третьих стран и вместе с пассажирами из Парижа высадить их в Токио.

На практике пятая «свобода воздуха» в полном объеме предоставляется крайне редко и обычно используется в «урезанной форме» в виде «стоп-овера» в промежуточном пункте, расположенном на маршруте полета с правом дальнейшей перевозки пассажиров до пункта назначения в третьих странах.

Шестая «свобода воздуха» – право в отношении регулярных международных воздушных перевозок, предоставляемое одним государством другому, в соответствии с которым назначенный перевозчик имеет право осуществлять через государство регистрации перевозчика перевозки пассажиров, груза и почты между двумя другими государствами. Примером применения шестой «свободы воздуха» является международный воздушный маршрут Париж – Москва – Токио, по которому «Аэрофлот» осуществляет перевозки из Парижа транзитом в Токио. Третьи и четвертая свободы имеют в этом случае дополнительный характер.

В целях достижения баланса коммерческих интересов при применении шестой свободы между перевозчиками практикуется заключение соглашений о пуле, в соответствии с которыми происходит распределение доходов.

Седьмая «свобода воздуха» – право в отношении регулярных международных воздушных перевозок, предоставляемое одним государством другому, в соответствии с которым назначенный перевозчик имеет право осуществлять перевозки пассажиров, почты и груза между территорией предоставляющего это право государства и территорией какого-либо третьего государства без требования о включении в такую перевозку какого-либо пункта на территории государства – получателя права. Например, некоторые российские пе-

ревозчики перевозят паломников из Узбекистана, Пакистана и Ирана в Мекку в период мусульманских праздников, минуя территорию России.

Восьмая «свобода воздуха» – право в отношении регулярных международных воздушных перевозок осуществлять каботажные перевозки между двумя пунктами на территории предоставляющего право государства по маршруту, который начинается или заканчивается на территории государства регистрации иностранного перевозчика или вне территории предоставившего право государства. Обычно право на каботаж предоставляется иностранному государству или иностранному перевозчику в порядке исключения.

Девятая «свобода воздуха» – право осуществления каботажных перевозок по маршруту, проходящему полностью по территории предоставляющего это право государства (известно также как «автономный каботаж»).

Предоставление коммерческих прав осуществляется преимущественно по усмотрению предоставляющего это право государства, т. е. по существу коммерческие права являются дискреционными правами. Государство может предоставить их другому государству, а может и отказать ему в этом, если не встречает взаимности в этой сфере. Поэтому между государствами идет активный обмен (торговля) «свободами воздуха», и умение этим пользоваться имеет большое значение для экономической эффективности международных воздушных перевозок.

ЛИТЕРАТУРА

1. Международное воздушное право. Кн. 1. М., 1980.
2. Грязнов В. С. Международные авиaperезовки. М., 1982.
3. Международное право / Под ред. А. А. Ковалева и С. В. Черниченко. М., 2006.
4. ICAO Doc 9626 / Руководство по регулированию международного воздушного транспорта. Второе издание. 2004.

Правовое регулирование международных воздушных перевозок

Глава 1. Понятие «международная воздушная перевозка»

Как только эксплуатация международных воздушных сообщений переходит в практическую плоскость и стороны двусторонних соглашений о воздушном сообщении приступают к их осуществлению, возникает особая группа отношений, связанная с перевозкой воздушными судами пассажиров и груза. Вот почему понятие **«международная воздушная перевозка»** имеет самостоятельное значение в понятийном аппарате международного воздушного права.

Впервые это определение было дано в Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г. Согласно п. 2 ст. 1 Конвенции под *«международной воздушной перевозкой»* понимается *«всякая перевозка, при которой... место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух Высоких Договаривающихся Сторон, либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, если остановка предусмотрена находящейся под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью другой даже не Договаривающейся Державы. Перевозка без подобной остановки между территориями, находящимися под суверенитетом... одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, не рассматривается ... как международная»*.

Следует учесть, что Варшавская конвенция 1929 г. была принята в период существования колониальных и полуколониальных стран, что проявилось в употреблении юридической терминологии тех лет. Сюзеренитет и мандат означали подвластность территории колониальных стран юрисдикции и контролю Великобритании, Франции, Нидерландов и США. В настоящее время все давно уже изменилось, и по существу определение Варшавской конвенции явно

устарело. Особенно это становится очевидным в сравнении с определением «*международная перевозка*», введенным ст. 1 новой Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, принятой в 1999 г. в Монреале и заменяющей весь пакет документов, связанных с Варшавской конвенцией 1929 г.

Монреальская конвенция 1999 г. применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или груза, осуществляемой за вознаграждение посредством воздушного судна, даже если она является бесплатной. Согласно п. 2 ст. 1 международной перевозкой признается *«всякая перевозка, при которой место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются ли или нет перерыв или перегрузка, расположены либо на территории двух государств-участников, либо на территории одного и того же государства-участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если государство не является государством-участником. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства-участника, не рассматривается... как международная»*.

4 ноября 2003 г. Монреальская конвенция 1999 г. вступила в силу. Однако одновременно действует Варшавская конвенция 1929 г., что создает почву для возникновения правовых конфликтов между странами — участниками обеих конвенций. В случае причинения вреда жизни и здоровью пассажиру, повреждения багажа во время международной перевозки перед государствами, участвующими в разных конвенциях, встает вопрос о том, какая конвенция — Варшавская или Монреальская — должна быть применена для разрешения проблем ответственности авиаперевозчика. Несмотря на некоторое сходство определения «международной перевозки» той и другой конвенций, для участников перевозки, выполняемой по международным воздушным линиям, наступают разные правовые последствия. Предусмотренные в Варшавской и Монреальской конвенциях уровни компенсации за вред жизни и здоровью и повреждение багажа существенно отличаются друг от друга, и это обстоятельство способно породить конфликт интересов между сторонами договора международной воздушной перевозки.

Двойственность этой ситуации разрешится по мере расширения числа участников Монреальской конвенции 1999 г. Но пока конкуренция между старой и новой конвенциями все еще не устранена.

Несмотря на существование двух конкурирующих между собой определений «международная перевозка», можно сделать следую-

щие выводы. Во-первых, возникающие между государствами по поводу международных авиаперевозок отношения являются вторичными в области международных воздушных сообщений в силу того, что государства сначала прокладывают в своем воздушном пространстве воздушные линии для международных передвижений, а уже затем разрешают международные перевозки. Во-вторых, данные отношения также носят публично-правовой характер, и это означает, что международные перевозки на территорию или через воздушное пространство допускаются только с согласия суверенных государств. В-третьих, место отправления и место назначения международной перевозки охватывается территориальной юрисдикцией разных государств или одного и того же государства, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства.

Таким образом, под действие Варшавской и Монреальской конвенции подпадают любые перевозки, если:

- место отправления и место назначения перевозки вне зависимости от того, имеется ли перерыв в перевозке или перегрузка, расположены на территории двух государств, участников той или другой конвенции;
- место отправления и место назначения перевозки находятся на территории одного и того же государства-участника той или другой конвенции, но при этом договором воздушной перевозки или иным образом предусмотрена остановка на территории другого государства, даже если оно не участвует в той и другой конвенции.

Варшавская и Монреальская конвенции действуют в отношении международных перевозок, осуществляемых в рамках регулярных и нерегулярных международных воздушных сообщений. Обе конвенции применяются также к перевозке, осуществляемой несколькими последовательными перевозчиками, если она рассматривается ими в качестве *единой перевозки*. Равным образом они действуют в отношении смешанных перевозок, осуществляемых воздушным, железнодорожным, автомобильным, морским и речным транспортом. Часть перевозок, выполняемых международным воздушным транспортом, безусловно, подпадает под действие Варшавской и Монреальской конвенций.

Правовое регулирование международных перевозок осуществляется также законами и правилами внутреннего законодательства. В частности, в Воздушном кодексе Российской Федерации 1997 г.

предусмотрена гл. XV «Воздушные перевозки», в которой дается следующее определение «международной воздушной перевозки»: *«Международная воздушная перевозка — воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены:*

- *соответственно, на территориях двух государств;*
- *на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства»* (ст. 101).

Приведенная дефиниция показывает, что российский законодатель практически воспроизвел в национальном законе определение Конвенции. В связи с этим возникает вопрос о приоритетах: каким определением обязан руководствоваться российский авиаперевозчик при международных авиаперевозках? Ответ содержится в п. 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации, в которой установлено, что принципы и нормы международного права имеют преимущественную силу по отношению к законам и правилам внутреннего права.

Глава 2. Право, применимое к международным воздушным перевозкам

Из определения «международная воздушная перевозка» и деления перевозок на регулярные и нерегулярные очевидно, что их регулирование осуществляется международным воздушным правом и национальным правом. Осуществляемые в рамках регулярных и нерегулярных воздушных сообщений такие перевозки, естественно, подпадают под действие общепризнанных принципов международного воздушного права, принципов и норм, содержащихся в многосторонних и двусторонних соглашениях, заключенных различными государствами по поводу деятельности международного воздушного транспорта.

Наряду с принципами и нормами международного публичного права важное место в практическом обеспечении эксплуатации международных воздушных сообщений занимают законы и правила внутригосударственного (конституционного, государственного, административного, гражданского, арбитражного и уголовного) права, которые регулируют отношения между потребителями

транспортных услуг (пассажирами, грузовладельцами и грузоотправителями, туристическими фирмами, экспедиторами и т. п.) и предоставляющими их международными авиаперевозчиками.

С помощью международного права обеспечивается упорядочение межгосударственных отношений в сфере международных авиаперевозок. Однако для полноценного урегулирования всех вопросов международных перевозок этого недостаточно. Потребители услуг международных перевозчиков — физические и юридические лица, их права и законные интересы защищаются международным правом в определенных пределах. Возможности международного права неограничены, особенно когда это касается частных отношений, возникающих между потребителями авиатранспортных услуг и международными авиаперевозчиками.

Как известно, гражданско-правовые отношения, осложненные так называемым «иностранном элементом», регулируются международным частным правом, которое является частью национальных правовых систем различных государств. Нередко в процессе международной перевозки между авиаперевозчиком и потребителями его услуг возникают гражданско-правовые отношения, связанные с выполнением обязательств по перевозке. Задержка рейса, повреждение или утрата багажа, причинение вреда жизни и здоровью пассажира и его материальное возмещение перевозчиком — эти и другие вопросы стали объектом унификации в международных конвенциях по частному воздушному праву — сначала в Варшавской конвенции 1929 г., а затем Монреальской конвенции 1999 г.

Благодаря унифицированным нормам *некоторых правил международной воздушной перевозки* удалось преодолеть множественность подходов к регламентации вопросов транспортной документации, требований к билетам и авианакладной, возмещению ущерба, разрешению споров между авиаперевозчиком и пассажиром, порядку предъявления претензий по перевозке, валютным расчетам. Однако унификации подверглась лишь часть правил международных авиаперевозок. Заключение и исполнение договора международной воздушной перевозки пассажира, заключение и исполнение договора международной перевозки груза, заключение договора перевозки груза в смешанном сообщении регулируется национальными законами и правилами и коллизионными нормами международного частного права.

Особенностью международной перевозки является то, что она подпадает под регулирование как международного, так и внутриго-

сударственного права. Совпадение объекта правового регулирования международного и национального права — довольно частое явление в практике сотрудничества в разных областях международных отношений. Такое совпадение отнюдь не означает, что в результате этого нормы международного права объединяются с соответствующей группой норм национального права в некое комплексное правовое образование. Совпадение международной перевозки в качестве объекта, подлежащего регулированию со стороны международного и национального права одновременно, означает на практике лишь одно: в вопросах регулирования международных авиаперевозок нельзя выбирать только международное право или только национальное право. Подходы того и другого права к практическому регулированию международных перевозок должны обобщаться и применяться в комплексе.

В частности, чтобы отношения по международной авиаперевозке были урегулированы должным образом, российский перевозчик должен применять Чикагскую конвенцию 1944 г., Варшавскую конвенцию 1929 г., Воздушный кодекс 1997 г., Гражданский кодекс, общие правила воздушных перевозок, а в случае спора — Арбитражно-процессуальный кодекс 2002 г.

Международные авиаперевозки — область важных экономических интересов как государства, так и перевозчика. Регулирующая роль государства в этой сфере внешнеэкономических связей состоит в выдаче разрешений национальным и иностранным авиаперевозчикам на осуществление регулярных или нерегулярных пассажирских и грузовых перевозок, осуществление контроля за коммерческой деятельностью национальных и иностранных авиаперевозчиков, лицензирование деятельности в области международных перевозок, сертификацию эксплуатантов коммерческой гражданской авиации. В некоторых государствах лицензия выдается национальному перевозчику, а разрешение — иностранному заявителю, в то время как в других государствах лицензия выдается на осуществление регулярных перевозок, а разрешение — на осуществление чартерных рейсов.

В России приняты Федеральные авиационные правила лицензирования деятельности в области гражданской авиации и Федеральные авиационные правила «Сертификационные требования к эксплуатантам коммерческой гражданской авиации. Процедуры сертификации». Согласно п. 1 Правил лицензирования одной из целей лицензирования деятельности в области гражданской авиа-

ции является «*обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности*», создание нормальных условий «*функционирования рынка авиационных перевозок, работ и услуг*». В соответствии с п. 2 Правил лицензирования лицензированию подлежат, в частности, «*осуществление и обеспечение воздушных перевозок (внутренних и международных) пассажиров, багажа, грузов и почты на коммерческой основе*». По смыслу этих Правил российскому эксплуатанту гражданского воздушного судна необходимо получить лицензию на осуществление международных перевозок, что по существу является своеобразной юридической формой допуска государства авиаперевозчика к эксплуатации российских международных воздушных сообщений.

С вступлением в силу Федеральных авиационных правил о сертификации для выхода и работы на международных воздушных линиях недостаточно получить лицензию на международные перевозки. Теперь авиаперевозчик должен получить ***сертификат ответственности (сертификат эксплуатанта)***. Без этого документа эксплуатация гражданских воздушных судов не допускается.

Таким образом, международная перевозка регулируется специальными нормами международного воздушного права, унифицированными нормами, коллизионными нормами международного частного права, а также законами и правилами национального воздушного законодательства. В силу этих обстоятельств в процессе правового регулирования международных авиаперевозок участвуют самостоятельные институты международного и национального права, в совокупности составляющие *право международных воздушных перевозок*.

Глава 3. Понятие «договор международной воздушной перевозки»

Отношения авиаперевозчиков, пассажиров и грузовладельцев при международной воздушной перевозке основаны на договоре перевозки и осуществляются в его рамках. Варшавская конвенция 1929 г. и новая Монреальская конвенция 1999 года, а также национальное законодательство, применяемое к международным воздушным сообщениям, исходят из того, что участвующие в авиаперевозке стороны *заключают и исполняют договор перевозки*.

Юридическая природа и сущность договора международной воздушной перевозки. Сущность договора. Ядро договора международной воздушной перевозки пассажира и багажа — *обязательство назначенного перевозчика перевести пассажира и его багаж из международного аэропорта своей страны в международный аэропорт (аэропорты) другой страны*. По своему характеру это обязательство может быть определено как *транспортное обязательство, опосредующее нематериальные услуги, предоставляемые перевозчиком пассажиру*. Данное транспортное обязательство становится таковым для перевозчика только *в случае оплаты пассажиром установленного за перевозку тарифа*, что является свидетельством явно выраженного согласия пассажира с условиями перевозки и подтверждением факта заключения договора на строго определенный период.

Договор международной воздушной перевозки пассажира имеет *возмездный и консенсуальный* характер и его основными чертами являются:

- одностороннее формулирование перевозчиком условий договора перевозки;
- публичный характер договора;
- добровольное присоединение пассажира к договору и выражение его согласия с условиями договора путем оплаты стоимости билета;
- консенсуальный характер выражается в факте совершения заключения договора с момента приобретения (оплаты) и выдачи пассажиру билета, в котором указываются существенные условия договора;
- обеспечение защиты интересов потребителя;
- обеспечение справедливой компенсации на основе принципа наиболее полной компенсации.

Предмет договора. Договор международной воздушной перевозки признается заключенным после выполнения пассажиром одного из главных, существенных его условий — оформления билета на перевозку и оплаты услуг перевозчика, предоставляемых пассажиру по договору. Именно с этого момента между перевозчиком и пассажиром возникают правоотношения, которые прекращаются после выполнения перевозчиком обязательства по перевозке пассажира в пункт назначения при условии благополучного его завершения, т. е. без причинения вреда жизни и здоровью пассажира, без потерь и нанесения повреждений его багажу. Однако содержание

договора международной воздушной перевозки не сводится только к оформлению билета.

Начнем с того, что характер отношений, которые он регулирует, достаточно сложен, хотя, на первый взгляд, очевидно, что они являются гражданско-правовыми. Однако для характеристики реальных отношений, охватываемых договором международной воздушной перевозки, важно урегулирование всей совокупности отношений, возникающих между пассажирами и перевозчиками по поводу международной воздушной перевозки.

Перемещая пассажира и его багаж на воздушном судне, зарегистрированном в своем государстве, на или через территории иностранных государств, национальный перевозчик выполняет миссию международного перевозчика, назначенного эксплуатировать установленные международные воздушные линии в строгом соответствии с условиями двусторонних соглашений о воздушном сообщении. Полученные национальным перевозчиком от государства коммерческие и иные права на выполнение международных авиаперевозок тесно связаны с его международной коммерческой деятельностью, которая воплощается в разных аспектах, но главным из них является оказание услуг по международной авиаперевозке широкому потребителю на *возмездной основе путем заключения договора международной воздушной перевозки*. В соответствии с этим договором перевозчик возлагает на себя по отношению к пассажиру *транспортные обязательства* по его перевозке из одной страны в другую. Территориальная сфера действия этих обязательств не ограничивается территорией страны национального перевозчика. Сама перевозка, а следовательно, ее объекты — пассажир, багаж или груз — подпадают под действие юрисдикций разных государств. Этот факт красноречиво свидетельствует, что предметом договора являются *гражданско-правовые отношения, осложненные иностранным элементом*, что сказывается на всем: на источниках договора, его содержании и практике применения.

Каждый раз, когда воздушное судно национального перевозчика покидает международный аэропорт своей страны и направляется в пункт назначения другой страны, происходит смена «юридического климата», т. е. к национальным законам и правилам, регулирующим международную перевозку, добавляются новые, применяемые к такой перевозке в стране прибытия воздушного судна. Смена национальных регуляторов международной авиаперевозки за весь ее период осуществления происходит неоднократно. Из-за того, что

правила международных воздушных перевозок унифицированы лишь частично, а решение остальных оставлено на усмотрение государств, в мировой практике сложились множественность и разнообразие национальных подходов к регулированию многих вопросов международных авиаперевозок.

Источники договора. Частично такой договор регулируется национальными законами и правилами, и то не всегда достаточно полно. Пример тому — российское законодательство, в котором не нашлось места его четкому и ясному определению. Немногим лучше сложилась ситуация даже в странах, авиакомпании которых занимают ведущие позиции в международных авиаперевозках.

Другими источниками договора международной воздушной перевозки являются нормы международного частного воздушного права, содержащиеся в Варшавской конвенции 1929 г. и Монреальской конвенции 1999 г.

Важную роль в качестве источников договора играют обычаи делового оборота, которые применяют между собой международные перевозчики. Но эти источники известны только перевозчикам, не систематизированы и не обобщены для широкой публики, применяются произвольно, что создает большие трудности в их применении как для самих перевозчиков, так и для пассажиров. При несовпадении применяемых обычаев делового оборота между перевозчиками возникают весьма непростые экономико-правовые конфликты, а пассажирам бывает очень трудно разобраться в том, какие обычаи имеют юридическую силу, а какие нет, потому что они об этом не информируются на стадии заключения договора перевозки. Особенно запутанной становится ситуация при последовательной международной перевозке, осуществляемой несколькими международными перевозчиками.

Таким образом, источниками договора выступают национальный закон, нормы международного частного воздушного права и обычаи делового оборота, формирующиеся под влиянием саморегулирования перевозчиками части вопросов международных воздушных перевозок (оформление пассажирских авиаперевозок, предоставление льгот и привилегий пассажирам и др.).

Договор как экономико-правовая категория. Сложность источников отражается на содержании договора международной воздушной перевозки. Как юридическое выражение гражданско-правовых отношений с иностранным элементом, складывающихся по поводу международных воздушных перевозок, договор выражает

согласованную волю его сторон — перевозчика и пассажира. Договор дает своим участникам возможность свободно согласовать свои собственные интересы и цели и синхронно действовать по их достижению. Публичная оферта об оказании услуг по перевозке, расписание рейсов, объявление тарифов за перевозку, тип перевозочного воздушного судна, вид сервисного обслуживания и т. п. составляют предложение перевозчика, адресованное широкой публике, с которым соглашается или не соглашается пассажир. Результатам такого согласования придается общеобязательная для сторон договора юридическая сила. Именно поэтому договор международной воздушной перевозки становится эффективным способом регулирования взаимоотношений его сторон, учитывающим их обоюдные интересы. С этой точки зрения договор предстает как *экономико-правовая категория*, в которой экономическое содержание — акт продажи услуги по перевозке — получает юридическое оформление и закрепление на основе национальных законов и правил, норм международного частного воздушного права и обычаев делового оборота. При таком сочетании регуляторов договор неизбежно становится очень сложным по содержанию и при применении.

Понятие договора международной воздушной перевозки.

Будучи необходимой формой оформления взаимоотношений перевозчика и пассажира по поводу международной авиаперевозки, *договор представляет собой совпадающее волеизъявление перевозчика и пассажира, направленное на установление взаимных прав, обязанностей и ответственности на период перевозки и их автоматическое прекращение после ее завершения, кроме случаев причинения вреда пассажиру и его багажу.*

Есть ситуации, при которых перевозка может не состояться. Плохие метеорологические условия в аэропорту назначения, по маршруту следования, технические причины с воздушными судами, не получение перевозчиком разрешения на осуществление международного полета, акты захвата и угона самолетов, интересы обеспечения авиационной безопасности, арест воздушного судна и пр. могут вынудить перевозчика отказаться от перевозки. Вследствие подобных причин перевозчик обязан возместить пассажиру провозную плату и принять другие меры, предусмотренные национальным законом, унифицированными и коллизионными нормами международного частного воздушного права и обычаями делового оборота. Перевозчик обязан объяснить пассажирам причины, по которым перевозка не состоялась. В свою очередь они могут быть ими

признаны вескими или несостоятельными. В последнем случае перевозчику в судебном порядке может быть вменено возмещение причиненного вреда пассажиру и его багажу.

Договор как сделка. Понятие договора международной воздушной перевозки применяется к правоотношениям, возникшим после его заключения. Именно в них существуют и реализуются субъективные права и обязанности сторон договора перевозки. Применение договора на практике свидетельствует об исполнении или неисполнении договорных обязательств, приводит к наступлению ответственности за их невыполнение. По Гражданскому кодексу Российской Федерации на данные правоотношения распространяются общие положения об обязательствах, установленные в ст. 309, 314, 401, 407, 408, что крайне недостаточно для решения весьма специфических вопросов этого договора. На эти правоотношения также распространяются положения Варшавской конвенции 1929 г. и Монреальской конвенции 1999 г. и обычаи делового оборота.

С точки зрения применимых к договору российских законов, в частности Гражданского кодекса Российской Федерации, всякий договор считается сделкой (п. 1 ст. 154), к которой применяются правила о сделках (п. 2 ст. 420 ГК РФ). Следовательно, по смыслу российских законов договор является сделкой — юридическим фактом, главным основанием ***состоявшихся правоотношений***.

Транспортное обязательство по перевозке возникает для перевозчика только после оплаты пассажиром билета согласно установленному тарифу. Именно поэтому *договор международной воздушной перевозки как форма соглашения (сделки)*, закрепляющий права и обязанности сторон, *письменно не оформляется*. В этом заключаются главная и принципиальная особенность и специфика договора международной воздушной перевозки.

Практической потребности в этом нет, что подтверждается многолетней практикой международных воздушных перевозок. Письменным доказательством существования договора и его действительностью является традиционный бумажный билет, а с недавних пор — электронный билет, оплата которых пассажиром придает юридическую силу сделке.

Основными чертами сделки являются добровольное согласие пассажира с условиями перевозки и обязанность перевозчика выполнить перевозку пассажира по установленному международному маршруту в соответствии с *заявленными условиями перевозки*. Кстати сказать, если перевозчик не пожелает иметь дело с пассажи-

ром, то он это может сделать даже при наличии у того билета. Воздушный кодекс Российской Федерации разрешает перевозчику прекратить действие договора перевозки в одностороннем порядке (ст. 107). В мировой практике международных перевозок известны случаи агрессивного, недостойного поведения пассажиров на борту воздушного судна во время международного полета; авиакомпании наказывают таких пассажиров в соответствии с предусмотренными национальными законами государства регистрации воздушного судна мерами.

Необходимо различать договор как сделку, т. е. объем прав и обязанностей, с которыми добровольно и взаимно согласились его стороны, и процесс соблюдения и исполнения возникших в результате его заключения договорных обязательств. Юридический эффект договора перевозки выражается в полном и добросовестном исполнении обязательств, возложенных на перевозчика. Его условия определяют не только конечную цель перевозки, но и порядок ее достижения.

Согласно договору перевозчик обязан вовремя предоставить для посадки воздушное транспортное средство, указанное в билете, обеспечить его вылет в назначенное время, предоставить пассажиру место в нем, обслуживать его во время полета, доставить его багаж в целости и сохранности и т. п. Пассажир международного рейса должен соблюсти ряд обязанностей: в назначенные сроки пройти регистрацию, выполнить таможенные, паспортные и иные формальности, зарегистрировать багаж, соблюдать правила поведения на борту воздушного судна, подчиняться требованиям экипажа и т. п. Тем самым проявляется **регулирующая функция** договора международной воздушной перевозки как сделки, четко определяющей характер и содержание возникших на ее основе обязательств, определяющих конкретные действия по их соблюдению и исполнению перевозчиком и пассажиром. Вот одно из обязательных требований: многие авиакомпании, в том числе Аэрофлот, запретили курение на борту воздушного судна во время международной перевозки. Более того, многие европейские перевозчики налагают на нарушителей этого запрета штрафы, достигающие до 500 евро. Такие действия согласуются с договором перевозки и не противоречат ему.

Договор как публичный договор. Договор международной воздушной перевозки, в числе прочего, имеет явные черты *публичного договора*. В этом договоре перевозчик выступает в качестве услугодателя в сфере международных регулярных и нерегулярных воз-

душных перевозок. Публичный характер договора обязывает перевозчика заключить его с любым обратившимся к нему за услугой лицом, и он не вправе оказывать кому-либо предпочтение, если только иное не предусмотрено законом, например, для пожилых людей, детей, инвалидов и других категорий пассажиров. Тарифы на перевозки по условиям таких договоров должны быть одинаковыми для всех потребителей услуг перевозчика.

Международные перевозки осуществляются в рамках международных воздушных сообщений, регулируемых многосторонними и двусторонними соглашениями. Согласно международному праву государства несут ответственность за строгое соблюдение международных обязательств, вытекающих из таких соглашений, в том числе касающихся международных воздушных перевозок. Поэтому такие перевозки относятся к публичной сфере властвования государств, которые жестко контролируют и отслеживают, каким образом соблюдаются и обеспечиваются перевозчиком публичные интересы государства в данной сфере международных воздушных связей. В первую очередь это касается контроля государства за ходом эксплуатации международных воздушных сообщений назначенными перевозчиками. Государство, когда считает это необходимым для защиты публичных интересов, вмешивается в эти вопросы, издает обязательные для перевозчиков предписания, которые принимаются сторонами договора перевозки к неукоснительному исполнению и соблюдению. Такой подход позволяет государству обеспечивать и защищать права и законные интересы массовых потребителей услуг, обычно находящихся в заведомо зависимом положении от перевозчиков.

Договор как договор присоединения. Нельзя не признать, что хозяином положения в сфере международных авиаперевозок фактически и по существу является перевозчик. Только он определяет условия договора о регулярных или нерегулярных перевозках, в том числе порядок его заключения. Потребитель услуг перевозчика лишен возможности участвовать в их формировании, и ему остается лишь присоединиться к договору. Все это говорит об исключении действия принципа свободы договора из сферы договора перевозки. С этой точки зрения заключение договора международной воздушной перевозки перевозчика с пассажиром происходит на основе ***договора присоединения***. Специфика такого договора состоит в том, что перевозчик в одностороннем порядке определяет условия договора перевозки, с которыми потребитель соглашается или не согла-

шается. В первом случае он оплачивает билет, во втором он этого не делает.

При таком способе заключения договора перевозки интересы пассажира могут оказаться ущемленными и требовать специальной, дополнительной защиты. Из этого не следует, что договор присоединения недостаточно обеспечивает защиту прав пассажира. Статистика свидетельствует, что услугами международного воздушного транспорта пользуются миллионы пассажиров. Каждый день заключаются сотни тысяч договоров между перевозчиками и пассажирами о перевозке. Существующий способ заключения договора перевозки путем присоединения более чем оправдан, поскольку он весьма прост и эффективен при массовых однотипных операциях и не создает проблем при многомиллионных продажах билетов огромному числу пассажиров. Электронный способ заключения договора еще более упрощает и облегчает эту процедуру.

Будучи особым способом заключения договора перевозки, договор присоединения не образует с ним единое целое. Потребитель, присоединяясь к договору международной воздушной перевозки, имеет более широкие, чем обычно, возможности правового воздействия на перевозчика. Монреальская конвенция исходит из признания важности *«обеспечения защиты интересов потребителей при международных воздушных перевозках»* и необходимости *«справедливой компенсации на основе принципа наиболее полного возмещения»* и четко определяет характер ответственности перевозчика, степень компенсации за вред, механизм возмещения, предъявления претензий и рассмотрения исков об ответственности по выбору истца в арбитраже.

Существенные условия договора. Главной и основной *нематериальной услугой*, предлагаемой широкой публике, выступает публичное предложение перевозчика осуществить международную перевозку любого пассажира и его багажа из одной страны в другую на воздушном судне определенного типа в установленное время в соответствии с расписанием, установленным в отношении регулярных или нерегулярных рейсов.

Чтобы предложить такую услугу и заявить об этом публично, перевозчик должен иметь статус *назначенного перевозчика*. Этот статус открывает ему доступ на рынок регулярных международных авиаперевозок. Для осуществления нерегулярных перевозок перевозчику необходимо получить *разовое разрешение* на международные авиаперевозки. И в том, и в другом случае перевозчик

обязан выполнить сложные и весьма строгие национальные процедуры по допуску к осуществлению перевозок в рамках регулярных или нерегулярных международных воздушных сообщений. Поэтому *наделение государством перевозчика конкретными полномочиями по эксплуатации международных воздушных сообщений, установленных в соответствии с двусторонними соглашениями, является существенным условием признания действительности договора международной воздушной перевозки*. Назначая перевозчика для международных регулярных перевозок или выдавая ему разовые разрешения на выполнение нерегулярных перевозок, государство одновременно с этим предоставляет перевозчику *право на заключение* договора международной воздушной перевозки с неограниченным числом лиц. Среди условий такого договора необходимо выделить **существенные условия**, определяемые перевозчиком в **одностороннем порядке**, к которым следует отнести обязательства перевозчика:

- осуществить международную воздушную перевозку, место отправления и место назначения которых расположены на территории двух государств;
- выдать пассажиру индивидуальный (или пассажирам — групповой) перевозочный документ;
- при продаже пассажиру электронного билета представлять ему письменное изложение информации о перевозке;
- вручить пассажиру багажную идентификационную бирку на каждое место зарегистрированного багажа;
- вручить пассажиру письменное уведомление об условиях наступления ответственности в случае смерти или телесного повреждения и при уничтожении, утере или повреждении багажа и при задержке;
- осуществить перевозку после оплаты пассажиром установленного тарифа.

Указанные существенные условия вытекают из положений Варшавской и Монреальской конвенций, что отнюдь не исключает признания тех или иных условий существенными в национальных законах и иных правовых актах. Кроме того, при перевозках, осуществляемых последовательными перевозчиками, альянсами, при совместном использовании кодов могут быть предусмотрены существенные условия, необходимые для договоров данного типа. Наконец, по заявлению как перевозчика, так и пассажира могут быть согласованы *особые существенные условия*, касающиеся предостав-

ления места повышенной комфортности, перевозки пассажиров, инвалидов, детей и т. п.

Иные условия договора. «Условия договора» в широком смысле слова означают права, обязанности и ответственность перевозчика и пассажира, прямо установленные договором. Часть условий договора унифицирована и определена в международных конвенциях. Другая часть условий вытекает из национальных законов и правил. Часть условий устанавливается перевозчиками самостоятельно по своему усмотрению. Различные привилегии, льготы и ограничения, касающиеся регулярной или нерегулярной перевозки, также составляют основу договора перевозки.

Особой областью усмотрения перевозчиков является провоз багажа, с которым следует каждый пассажир международного рейса. Поэтому одним из существенных условий договора является признание права пассажира на перевозку его багажа, причем этот вопрос имеет самостоятельное значение в содержании договора международной воздушной перевозки. Если перевозка пассажира регулируется **консенсуальным** и **возмездным** по своей сути договором, то перевозка багажа осуществляется на основе **реального** договора. Именно поэтому эти два разных по своему характеру договора не образуют правового единства, хотя они включены в единое понятие «договор международной воздушной перевозки». Письменное оформление пассажирских перевозок удостоверяется **перевозочными документами (билетами)**, а сдача пассажирами багажа — **багажными идентификационными бирками**. При этом учитывается, что пассажир может не иметь багажа. Договор перевозки багажа вступает в силу только после регистрации багажа, становится реальным, поскольку только за «**зарегистрированный багаж**» перевозчик несет ответственность. Указанные условия перевозки багажа закреплены в нормах Варшавской и Монреальской конвенций, имеющих императивный характер, отступать от которых международные авиаперевозчики не имеют права.

Составной частью договора являются *условия провоза багажа*. Их сложность заключается в том, что одновременно эти условия определяются *национальными правилами* международных воздушных перевозок, в которых закреплены публичные интересы государства, и *правилами, установленными перевозчиками*. Различия между ними состоят в том, что **национальные правила** определяют *общие рамки порядка и условия провоза багажа*, от которых перевозчик

отступать не имеет права, тогда как условия провоза багажа по договору могут включать **дополнительные или акцессорные правила**, обеспечивающие соблюдение, исполнение и применение «основного договора», устанавливаются по усмотрению перевозчиков. В совокупности на основе национальных и дополнительных правил перевозчик определяет порядок:

- *бесплатного провоза багажа и багажа сверх установленной нормы провоза;*
- *провоза предметов, не подлежащих провозу в качестве багажа;*
- *отказа от перевозки багажа;*
- *досмотра зарегистрированного и незарегистрированного багажа;*
- *доставки зарегистрированного багажа;*
- *поиска потерянного багажа и его доставки и возвращения пассажиру.*

Следует подчеркнуть, что единообразного порядка провоза багажа не существует. В каждой стране он имеет свои национальные особенности, что создает немалые проблемы для международных перевозчиков и пассажиров.

До начала международной авиаперевозки важное значение имеет урегулирование комплекса вопросов, связанных с билетом, тарифами, льготами, привилегиями, регистрацией пассажиров и багажа, расписанием рейсов, бронированием и т. д. Эти вопросы также решаются национальными правилами международных воздушных перевозок и дополнительными правилами, которые применяются для определения перевозчиком:

- общих положений о билете, его сроке действия, использования купонов в определенной последовательности;
- тарифов, оплаты сборов, льгот и привилегий;
- порядка регистрации пассажиров и их багажа и организации посадки;
- расписания рейсов, порядка их отмены, изменения маршрута перевозки, задержки и т. д.;
- требований к бронированию и подтверждению бронирования и отказов от бронирования, сроков оформления билетов, получению данных о пассажире, резервированию места;
- ограничений в перевозке и отказов в перевозке;
- порядка возврата денег за билет в случае отказа пассажира от перевозки, его утраты, хищения, порчи;
- порядка предоставления дополнительных услуг.

По завершении международной авиаперевозки, если имели место случаи причинения вреда пассажиру и его багажу, для решения связанных с возмещением вреда вопросов применяются международно-правовые унифицированные правила и соответствующие национальные законы, обеспечивающие их имплементацию в национальной правовой системе. Применяются также на этом этапе стандарты и рекомендуемая практика, содержащаяся в Приложении 9 «Упрощение формальностей» к Чикагской конвенции 1944 г.

Указанные вопросы относятся к правилам международных воздушных перевозок, дополняющих договор международной воздушной перевозки. Согласно Воздушному кодексу Российской Федерации 1997 г. их установление относится к компетенции федеральных авиационных органов. Они могут быть приняты также перевозчиками при условии, что не будут противоречить федеральным авиационным правилам перевозок (п. 2 ст. 102 ВК РФ). С этой точки зрения федеральные авиационные правила и правила международных воздушных перевозок авиакомпаний являются дополнительными источниками, регулирующими международную авиаперевозку *до заключения договора*.

Таким же образом стоит квалифицировать правила соблюдения пассажиром административных формальностей, мер авиационной безопасности, поведения на борту воздушного судна и т. п. Учитывая многообразие в решении указанных вопросов в национальных законах и правилах разных стран, сложности при применении договора международной воздушной перевозки неизмеримо возрастают и создают значительные трудности как для перевозчиков, так и для пассажиров.

Виды договоров. Международные авиаперевозки пассажиров и багажа осуществляются в рамках международных регулярных и нерегулярных воздушных сообщений и предоставленных назначенным перевозчикам коммерческих «свобод воздуха». В силу этих обстоятельств различаются договоры международной воздушной перевозки двух видов. Одни учитывают специфику регулярных перевозок, другие — нерегулярных перевозок. Кроме того, очень часто авиабилеты оплачиваются различными организациями. Особенно много таких случаев происходит в сфере нерегулярных перевозок, когда сторонами сделки выступают туроператоры, организаторы чартерных поездок, неправительственные, научные, профессиональные, спортивные и иные организации. Естественно, это сказыв-

вается на содержании договоров международных воздушных перевозок, применяемых к нерегулярным перевозкам.

Заключение договора международной воздушной перевозки. Билет как перевозочный документ. Билет является важным юридическим документом и для перевозчика, и для пассажира. Согласно международному и национальному праву бумажный билет имеет статус *перевозочного документа, регулирующего комплекс взаимоотношений перевозчика и пассажира при осуществлении международной воздушной перевозки*. Оплатив тариф, указанный в билете, пассажир *заключает договор* с перевозчиком о его перевозке на воздушном транспорте определенного типа с зарезервированным для него местом. По общему смыслу действующих российских законов и правил *законным* признается использование авиаперевозчиками только билетов, выполненных на *бумажном носителе* и имеющих специальные реквизиты (*название и адрес перевозчика, дату и номер рейса, пункт отправления и назначения, тарифы, виды валюты при оплате, вес багажа и т. д.*).

Покупка билета как юридический факт. С момента совершения акта покупки билета пассажир приобретает на строго определенный период времени комплекс прав и обязанностей, на основе которых между ним и перевозчиком возникают правоотношения по поводу перевозки на воздушном судне перевозчика. По завершении перевозки эти правоотношения прекращаются или продолжаются в случае причинения во время перевозки вреда жизни и здоровью пассажиру и его багажу. Факт покупки билета имеет неодинаковое значение для сторон договора международной воздушной перевозки. С этого момента пассажир и перевозчик обретают по отношению друг к другу **права требования**, но совершенно разные по содержанию.

Права требования пассажира заключаются в его праве требовать от перевозчика должного исполнения условий договора воздушной перевозки. К ним относятся, прежде всего, *отправление и прибытие воздушного судна в пункт назначения в указанное в билете время, доставка в сохранности багажа пассажира, предоставление места на борту воздушного судна* и другие условия, предусмотренные договором. Права требования пассажира относятся к области субъективных прав, т. е. пассажир может ими воспользоваться для защиты своих прав в тех случаях, когда условия договора перевозчиком не выполнены. На их основе он вправе обосновывать свои претензии по перевозке и предъявлять их перевозчику, требовать в

ряде случаев материального возмещения. Право требования пассажира корреспондируется с его обязанностью соблюдать правила, касающиеся прохождения таможенных, паспортных, пограничных, санитарных и иных формальностей, выполнения мер авиационной безопасности. Если эти правила пассажиром не исполнены, перевозчик имеет право отказать пассажиру в перевозке.

Факт приобретения пассажира билета автоматически приводит в действие комплекс прав и обязанностей перевозчика. Эти права можно подразделить на *права требования перевозчика до посадки пассажира на борт воздушного судна, права требования к пассажиру во время полета и права требования к пассажиру после завершения полета и перевозки*. В силу прав требования перевозчик имеет право требовать от пассажира строгого соблюдения правил перевозок (т. е., как указывалось выше, осуществить регистрацию билета, соблюдать правила поведения на борту воздушного судна во время полета и т. п.). Все эти права и обязанности пассажира и перевозчика по договору международной воздушной перевозки приводятся в действие только после совершения пассажиром акта приобретения билета, выступающего *юридическим фактом, с которым связано возникновение и прекращение специфических правоотношений, регулируемых договором международной перевозки*.

В настоящее время практически во всех странах, в том числе в России, единственным письменным доказательством действительности договора международной воздушной перевозки является бумажный билет, признаваемый в качестве перевозочного документа. Если такой документ у пассажира имеется, то факт заключения договора международной воздушной перевозки и вступления перевозчика в определенные договорные отношения с пассажиром не оспаривается. Специфика заключения такого договора заключается в совершении потребителем действий по выполнению условий, указанных в оферте, главным из которых является оплата пассажиром билета в соответствии с установленным тарифом. Только в этом случае пассажир приобретает права по договору перевозки. Акт купли-продажи билета связан с оплатой места в воздушном судне на период перевозки. В этом заключается специфика заключения договора перевозки.

Самого договора в письменном виде пассажир никогда полностью не видит, что выясняется при возникновении спорных вопросов при перевозке. Как правило, билет содержит реквизиты о наименовании авиакомпании, номере рейса, пункте отправления и на-

значения, валюте при оплате, весе зарегистрированного багажа, ответственности перевозчика и т. п., но в нем нет ссылок на те законы и правила, которые применимы в пунктах отправления и назначения или транзите к перевозке, хотя при перемещении на воздушном судне из одной страны в другую (возможно и в несколько стран) пассажир и его багаж подпадают под действие юрисдикций разных государств. Практически пассажир остается в неведении о многих вопросах регулирования международной воздушной перевозки. Не случайно на Всемирной авиатранспортной конференции 2003 г. члены Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) — Бахрейн, Египет, Ирак, Иордания, Йемен, Катар, Ливан, Ливия, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия, Сирия, Судан, Тунис и Палестина — обратили внимание на ряд негативных аспектов. Так, отрицательное воздействие на пассажиров оказывают трудности в:

- получении необходимой информации при бронировании или покупке билетов;
- получении заранее полной и однозначной информации о возможности отмены или задержки рейса, чем пользуются авиакомпании и всячески уклоняются от ответственности;
- получении компенсации при отказе в посадке из-за чрезмерного бронирования и не всегда справедливого, выборочного применении авиакомпаниями правил, которые предусматривают случаи компенсации;
- получении наличными компенсации при задержке багажа и его потере согласно правилам, установленным Варшавской конвенцией 1929 г.

Кроме того, по мнению членов АРКГА, полномочные органы гражданской авиации и администрации международных аэропортов не имеют необходимых процедур для регистрации и анализа нарушений, совершаемых национальными и иностранными перевозчиками. То есть список трудностей, которые испытывают пассажиры при международной перевозке, можно было бы продолжить. Важен сам факт, свидетельствующий об остром дефиците правил, четко регулирующих все стороны взаимоотношений между пассажиром и перевозчиком до продажи авиабилета и завершения международной перевозки.

Переход к электронному билету в сфере международных воздушных перевозок серьезно сказался на изменении технологии продаж авиатранспортных услуг. Электронные оформление и продажа би-

летов через Интернет сделали максимально доступными услуги международных перевозчиков для широкого круга потребителей. Новая электронная форма заключения договора международной воздушной перевозки значительно отличается от старой, традиционной формы заключения такого договора на основе бумажного билета. Теперь непосредственный выбор услуг международного перевозчика и их оплаты может осуществить сам потребитель (пассажир) через *web-сайты* авиакомпаний. Действия по купле-продаже билетов на рейсы международных воздушных линий осуществляют не агент по продажам или агентства, как это обычно происходит при традиционной продаже бумажных билетов, а сам пассажир или по его поручению информационные посредники. По завершении этих действий пассажир получает от перевозчика письменное изложение информации о пунктах отправления и назначения международной перевозки. Статус этой информации, ее эквивалентность традиционному бумажному билету и признание в качестве перевозочного документа достаточно четко определены в Монреальской конвенции 1999 г. Теперь эту задачу необходимо решить в национальном законодательстве.

Возникает закономерный вопрос: если национальная практика регулирования международных воздушных перевозок десятилетиями характеризуется терпимостью к отсутствию четких и ясных правил, определяющих содержание договора международной воздушной перевозки, то всю работу по внедрению электронного билета в национальную сферу международных авиаперевозок можно свести к формальному признанию законности использования электронного билета российскими перевозчиками. Однако такой подход не решит всех проблем, возникающих при применении договора международной воздушной перевозки. Более того, они еще более обострятся и усложнятся, если механически следовать традиционному опыту регулирования использования бумажного билета в целях оформления и заключения договора международной воздушной перевозки.

При осуществлении регулярных и нерегулярных перевозок используются различные виды договора международной перевозки, каждый из которых имеет значительные правовые особенности. В силу этого различают *договоры перевозки пассажиров и багажа* и *договоры перевозки груза*, а в зависимости от выполнения перевозки на основании одного или нескольких договоров — *договоры перевозки прямого, непрямого сообщения* и *договор перевозки, осуществляемый последовательными перевозчиками*.

Особенно строго по договору воздушной перевозки решаются вопросы ответственности авиаперевозчика за вред, причиненный пассажиру и его багажу. В этом случае применяются положения об ответственности авиаперевозчика, установленные в Варшавской или Монреальской конвенциях. Их применение зависит от участия или неучастия государства в одной или другой конвенции. Наконец, по договору международной воздушной перевозки предусмотрен особый порядок предъявления претензий пассажиром к авиаперевозчику.

Заключение договора международной воздушной перевозки подтверждается транспортной документацией, к которой обе конвенции относят билет и авиагрузовую накладную. Пассажирский билет является юридическим документом, доказывающим заключение договора перевозки и фиксирующим его условия. Покупая билет, пассажир совершает тем самым акт заключения договора воздушной перевозки на условиях, предложенных авиаперевозчиком. Проходя процедуру регистрации, пассажир подтверждает акт заключения договора о его перевозке соответствующим авиаперевозчиком. Подтверждением со стороны авиаперевозчика о готовности исполнить договор перевозки на объявленных им условиях выступают акт регистрации пассажира, выдача ему багажной квитанции и купона о его регистрации.

На воздушном транспорте пассажирский билет является именным. Таково требование п. «е» ст. 29 Чикагской конвенции, в соответствии с которым на гражданском воздушном судне должен находиться список пассажиров с указанием места отправления и назначения. Соответственно, пассажирский билет передаваться другому пассажиру не может.

Пассажирский билет на международные рейсы включает сведения о багаже и вместе с багажной квитанцией является документом, подтверждающим заключение договора воздушной перевозки с международным авиаперевозчиком.

Несмотря на важность указанных положений договора международной воздушной перевозки, ключевой проблемой является ответственность авиаперевозчика за причинение вреда здоровью пассажира, несохранность багажа и груза, а также просрочка в доставке пассажира, багажа и груза. Согласно Варшавской конвенции:

- перевозчик несет ответственность за вред, причиненный пассажиру и грузу во время воздушной перевозки (ст. 17, 18);
- ответственность перевозчика наступает при наличии его вины, которая предполагается (ст. 20);

- определен максимальный предел ответственности перевозчика, применяемый дифференцированно к отдельным случаям причинения вреда пассажиру (ст. 22);
- при наличии грубой вины перевозчик отвечает за причиненный вред в полном объеме (ст. 25).

Варшавская конвенция определяет также временные рамки ответственности перевозчика, которая наступает с момента нахождения пассажира на борту воздушного судна или во время всяких операций при посадке и высадке (ст. 17).

Своеобразие договора международной воздушной перевозки состоит в том, что он представляет собой симбиоз норм Варшавской конвенции и норм национального законодательства. Возможности Варшавской конвенции ограничены, поэтому договор воздушной перевозки дополняется национальными правилами, относящимися к международной перевозке. В российской практике такими дополнениями служат Воздушный кодекс Российской Федерации и Гражданский кодекс Российской Федерации.

Поскольку договор международной воздушной перевозки состоит из конвенционных норм и норм внутреннего права, его содержание имеет двоякий характер. С одной стороны, в нем имеется достаточное количество международно-правовых норм, а с другой, в нем присутствуют нормы внутреннего воздушного и гражданского права. Такое содержание договора международной воздушной перевозки всецело оправдывается практикой международных воздушных сообщений.

Особое значение имеют условия договора международной воздушной перевозки, содержащиеся в проездных документах. Под «условиями договора» следует понимать обязанности и условия, установленные авиаперевозчиком в отношении перевозки, которые являются действующими правилами тарифов. Условия перевозки (договора) обозначают различные привилегии и ограничения, касающиеся предполагаемой воздушной перевозки, которые вместе с ценой составляют основу «договора перевозки» между авиаперевозчиком и пассажиром.

В целях согласования условий перевозки несколькими перевозчиками ИАТА подготовила резолюцию 724 «Пассажирский билет. Уведомления и условия договоров» и Рекомендуемую практику 1724 «Общие условия перевозки (пассажир и багаж)» от 2000 г. В соответствии с резолюцией 724 авиакомпании — члены ИАТА обязаны руководствоваться ею во время выполнения международных

воздушных перевозок. Уведомления адресуются потребителю услуг и указывают пределы ответственности авиаперевозчика, избыточное бронирование, информацию о налогах и сборах с пользователей и некоторые национальные требования. Напротив, условия договора включают отдельные статьи и ссылки на условия, содержащиеся в билете, тарифы перевозчика и общие условия перевозки.

Документ 1724 ИАТА не связывает никакими обязательствами авиакомпании-члены, но содержит рекомендации, которые отражают обычаи делового оборота в сфере международных воздушных перевозок. Такие рекомендации касаются: определения терминов, используемых в договоре перевозки; пределов применения общих положений; чартерных перевозок; совместного использования кодов; закона преимущественного юридического действия; условий, превалирующих над правилами; билетов и сроков их действия; последовательности использования купонов, названия и адреса перевозчика; тарифов, налогов, сборов и платежей; требований к бронированию; сроков оформления билетов; заполнения данных о пассажире, указания его места на борту; подтверждения бронирования и отказа после оформления бронирования; оформления и посадки пассажиров; отказа и ограничения в перевозке багажа (норм бесплатного провоза багажа, провоза багажа сверх установленной нормы, предметов, не подлежащих провозу в качестве багажа, права на отказ от перевозки, права на проведение досмотра, зарегистрированного багажа, сбора и доставки зарегистрированного багажа, провоза животных); графика полетов, задержки и отмены рейсов, изменения маршрута и т. д.; принудительного и добровольного возврата денег, возврата денег за потерянный билет, права на отказ возврата денег, валюты, кто возвращает деньги за билет; поведения пассажира на борту воздушного судна; предоставления дополнительных услуг; прохождения административных формальностей, проверки проездных документов, отказа в праве доступа на борт воздушного судна, наложения штрафных санкций на пассажиров, возмещения за задержку, таможенного досмотра, проверки в целях авиационной безопасности; последующих перевозчиков; ответственности за причиненный вред; предъявления претензий, сроков подачи исков, выдачи уведомлений об исках.

Глава 4. «Электронный билет» — новая форма заключения договора международной воздушной перевозки

Экономическая выгода. В скором времени международные авиаперевозчики должны в глобальном масштабе перейти на использование электронного билета и упразднить бумажные билеты. Переход на электронные билеты лежит в основе общемировой стратегии по упрощению бизнеса и сокращению расходов в воздушно-транспортной отрасли. Во всем мире авиакомпании активно внедряют электронные билеты.

Замена бумажного билета, признанного Варшавской конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, перевозочным документом, регулирующим взаимоотношения авиаперевозчика и пассажира, на электронный билет произошла прежде всего под влиянием научно-технического прогресса. Преимущества использования технологии электронного билета для пассажиров выражаются в:

- дополнительных каналах приобретения авиабилетов;
- возможности самообслуживания при бронировании, оформлении перевозки, регистрации в аэропорте и др.;
- невозможности утраты, хищения, повреждения электронного билета;
- возможности в любой момент подтвердить факт заключения договора воздушной перевозки.

Переход к электронному билету экономически выгоден перевозчикам. Если затраты на электронный билет обходятся им около 2 долл. США, то на бумажный билет идет 9 долл. США. Кроме того, значительно снижаются издержки на производство билетов, их распределение среди агентств авиакомпаний и агентов по продажам. В результате перехода к электронным билетам международные авиаперевозчики будут экономить в год до 3 млрд. долл. США.

Кроме того, преимущества использования электронного билета для авиакомпаний воплощаются в:

- дополнительных каналах реализации собственных перевозок;
- интерактивном контроле непосредственно перевозчиками за ходом продаж авиаперевозок и за объемом пассажирских перевозок;
- сокращении расходов, связанных с продажей бумажных билетов;
- обеспечении прозрачности, сокращении рисков, связанных с мошенничеством, воровством и утерей бумажных бланков;

- в возможности организации онлайн-учета доходов перевозчика;
- упрощении процедуры контроля за использованием стандартных перевозочных документов;
- создании условий для внедрения процедур по самообслуживанию пассажиров;
- расширении интеграции с международным авиационным сообществом на основе использования стандартных электронных технологий.

Переход к электронным билетам выгоден также для пассажиров и других потребителей услуг авиакомпаний — туристических агентств, государственных, деловых и иных организаций и учреждений. Электронное оформление значительно упрощает процедуру бронирования и покупки авиабилетов, делает ее более доступной для широкой публики. Не выходя из дома или офиса, теперь можно через Интернет заказать и купить билет на международные рейсы многих авиакомпаний.

Технически организация электронного оформления билетов уже решена многими международными авиаперевозчиками. В США почти 100% перевозок осуществляется по электронным билетам. В мировом масштабе этот показатель равен 12%, и сегодня электронные билеты оформляются в 91 стране. Очевидные экономические выгоды и преимущества электронных билетов бесспорны. Но чтобы авиаперевозчики могли ими реально воспользоваться, необходимо решить комплекс новых правовых проблем, возникших в связи с использованием электронных билетов в качестве *электронной формы* заключения договора международной воздушной перевозки.

Монреальская конвенция 1999 г. как источник регулирования использования электронного билета. При разработке под эгидой ИКАО новой конвенции, заменяющей Варшавскую систему, ряд ведущих авиационных государств, и прежде всего США, Канада, Англия, предложили закрепить в главе второй «Документация и обязанности сторон, касающиеся перевозки пассажира, багажа и груза» в ст. 3 положение, позволяющее использовать в качестве перевозочного документа не только традиционный бумажный билет. На момент разработки и принятия Конвенции в 1995 — 1999 гг. авиаперевозчики США, Канады, Англии и других западных стран стали широко пользоваться Интернетом в целях организации бронирования и продаж авиабилетов путем открытия собственных *web-сайтов*. Потребители по достоинству оценили новшество, и очень

быстро продажа электронных билетов на внутренние и международные рейсы западных авиакомпаний получила большое распространение. Это обстоятельство побудило США, Канаду, Англию выдвинуть на юридическом комитете ИКАО, которому было поручено разработать проект конвенции, предложение о том, чтобы новые формы оформления билетов через Интернет были признаны в новой конвенции законными наравне с традиционным бумажным билетом. Это предложение получило поддержку всех стран, участвовавших в работе над проектом, в том числе и России. Окончательное решение по этому вопросу было принято на Дипломатической конференции, созванной ИКАО в мае 1999 г. для принятия новой конвенции. В ноябре 2004 г. Монреальская конвенция 1999 г. вступила в силу и в настоящий момент в ней участвуют 65 государств, которые применяют только положения этой Конвенции.

Россия в Монреальской конвенции 1999 г. не участвует и по-прежнему придерживается обязательств, установленных Варшавской конвенцией 1929 г. и Гаагским протоколом к ней. В результате на рынке международных авиаперевозок действуют перевозчики, подчиняющиеся режиму Варшавской конвенции, в то время как другие руководствуются Монреальской конвенцией 1999 г. К ним относятся ведущие западные компании — многие авиакомпании Юго-Восточной Азии, Латинской Америки и Африки. Таким образом, на рынке международных перевозок действуют две группы перевозчиков, которые руководствуются разными международными конвенциями. Конечно, будущее явно принадлежит Монреальской конвенции 1999 г., поскольку она содержит ряд прогрессивных положений, которых нет в Варшавской конвенции. В соответствии с этой Конвенцией пассажир может рассчитывать на значительные материальные компенсации за вред, причиненный его жизни и здоровью, а также багажу, и получить их по упрощенной процедуре; в корне изменен подход к возмещению при задержке рейса и др. Варшавская конвенция вообще не предусматривает какого-либо возмещения за задержку. Естественно, что перевозчики, работающие по правилам новой Конвенции, более конкурентоспособны. Монреальская конвенция учла появление новых форм оформления авиабилетов через Интернет. Чтобы стимулировать организацию продаж и маркетинга авиатранспортных услуг в соответствии с технологическими новациями, ст. 3 Конвенции допускает использование технических *«средств, сохраняющих запись информации»*, обычно указываемой в виде реквизитов бумажного билета.

Положения Монреальской конвенции 1999 г. о перевозочной документации и их толкование применительно к «электронному билету». Монреальской конвенцией регулируется любая международная перевозка людей, багажа или груза посредством воздушного судна, осуществляемая за вознаграждение (ст. 1). На практике она уже применяется к **регулярным** перевозкам, осуществляемым в рамках международных регулярных воздушных сообщений, и **нерегулярным** перевозкам в тех странах, которые ее ратифицировали.

Глава вторая Конвенции, посвященная документации, применяемой для оформления международной воздушной перевозки пассажиров, багажа и груза, построена иначе: все вопросы о документации в Конвенции сгруппированы в одной главе без выделения отдельных разделов (*проездной билет, багажная квитанция, воздушного-перевозочный документ*), как это сделано в Варшавской конвенции. Такой подход в Конвенции продиктован, с одной стороны, интересами упрощения процедур оформления перевозочной документации, а с другой, — четкого определения обязанностей сторон по перевозке. Подобный подход диктует применять положения Конвенции по вопросам документации исключительно в аспекте **обязанностей** перевозчика, которые он обязан строго соблюдать в процессе осуществления регулярных и нерегулярных международных воздушных перевозок.

Оформление документации по международной перевозке пассажиров и багажа регулируется ст. 3 Конвенции. В пункте 1 этой статьи установлено: **«При перевозке пассажиров выдается индивидуальный или групповой перевозочный документ, содержащий:**

- а) указание пунктов отправления и назначения;
- б) если пункты отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства-участника, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание по крайней мере одной остановки».

Таким образом, новая конвенция предельно упростила требования к «*документу*», выдаваемому перевозчиком пассажиру. Перевозчик обязан выдать индивидуальный либо групповой перевозочный документ, причем вместо пяти требований к проездному билету по Варшавской конвенции в Монреальской установлено одно: в нем должны быть указаны **«пункты отправления и назначения»**. Эти новеллы Монреальской конвенции продиктованы тем, что на смену бумажным документам, каким является «проездной билет»,

пришла электронная технология, позволяющая фиксировать отношения по перевозке между авиаперевозчиком и пассажиром на основе сохранения записи. Это обстоятельство учтено в п. 2 ст. 3 Конвенции: ***«Вместо документа, упомянутого в пункте 1, могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись информации, указанной в этом пункте. Если используются такие другие средства, перевозчик предлагает предоставить пассажиру письменное изложение информации, сохраненной таким образом»***. Тем самым Конвенция узаконила существование двух видов перевозочной документации, применяемой при оформлении международных воздушных перевозок пассажиров и багажа: один в виде бумажного билета, другой — *«электронного билета»*.

В Конвенции не указаны сроки перехода к новой перевозочной документации — этот вопрос оставлен на усмотрение государств.

Конвенция об использовании средств, сохраняющих запись информации о перевозке. По его смыслу п. 2 ст. 3 Конвенции перевозчик вправе использовать любые средства, заменяющие бумажный перевозочный документ, но при условии сохранения записи информации и предоставления пассажиру письменного изложения сохраненной информации. Конвенция не раскрывает значение термина *«любые другие средства»*. Полагаем, что это сделано в расчете на то, что они могут быть любыми, в том числе электронными, и Конвенция, как представляется, резервирует возможности использования других технических средств, которые могут появиться в будущем.

Основной акцент в Конвенции сделан на *право выбора* перевозчиком любых технических средств, пригодных для оформления перевозки иным способом, чем это обычно принято. Конвенция не содержит перечня этих средств и оставляет этот вопрос открытым. Такой подход позволяет не мешать внедрению новейших технических достижений в систему продаж и бронирования авиабилетов ни сейчас, ни в будущем. Одновременно Конвенция требует от перевозчиков: а) сохранения записи информации о пунктах отправления и назначения и б) предоставления пассажиру письменного изложения информации, сохраненной при записи. Причем перевозчик *«предлагает»* ее пассажиру. Следует заметить, что не всеми пассажирами подобная письменная информация будет затребована. Но есть категория пассажиров, например, государственные служащие, деловые люди, служащие организаций и предприятий, для которых авиабилет важен в качестве отчетного документа. Конвенция, воз-

ложившая на перевозчика обязанность предложить письменную информации о рейсе, позволяет пассажиру самому решить, нужна ли она ему.

Оформление багажа. При регистрации билета пассажира *«перевозчик вручает пассажиру багажную идентификационную бирку на каждое место зарегистрированного багажа»* (п. 3 ст. 3), что вполне достаточно для подтверждения имущественных прав пассажира на зарегистрированный багаж и решения вопросов ответственности перевозчика в случае его утраты или повреждения при международной перевозке. Багажная идентификационная бирка является доказательством регистрации багажа владельца и его передачи перевозчику для перевозки. В случае утраты, уничтожения или повреждения багажа перевозчик обязан компенсировать пассажиру понесенный вред. Компенсация ограничена суммой, равной 1000 специальных прав заимствования, т. е. 1400 долл. США (по Варшавской конвенции перевозчик возмещает в подобных случаях 20 долл. на килограмм багажа).

Информационное уведомление перевозчика. Конвенция уделяет важное значение информированности пассажиров относительно особенностей ее применения при международной воздушной перевозке. Перевозчик обязан вручить пассажиру *«письменное уведомление о том, что в случае применения (...) Конвенции она регламентирует и может ограничивать ответственность перевозчиков в случае смерти или телесного повреждения и при уничтожении, утере или повреждении багажа и при задержке»* (п. 4 ст. 5). В сочетании с предыдущими положениями Конвенция определяет общие для всех международных перевозчиков унифицированные правила оформления перевозочной документации пассажиров и его багажа как в виде бумажного носителя, так и электронного билета. Предписания п. 4 ст. 5 легко реализуются в бумажном билете. Как правило, в нем указываются пределы ответственности перевозчика в случае смерти или телесного повреждения пассажира и при уничтожении, утере или повреждении багажа. Конвенция ограничилась общим указанием, что пассажиру вручается письменное уведомление об ответственности перевозчика, но как это осуществить при продаже электронного билета через Интернет, она умалчивает. Можно предположить, что перевозчик будет вручать такое письменное уведомление при регистрации пассажира и его багажа. Во всяком случае Конвенция обязывает перевозчика вручить его пассажиру до начала перевозки, а вопрос о том, каким образом он это сделает, оставлен на

усмотрение государств, которые в соответствии с национальным законом будут вправе возложить на национальных и иностранных перевозчиков обязанность вручать пассажиру письменное уведомление в строгом порядке.

В Конвенции ничего не говорится о другой информации, которая обычно указывается в авиабилете: *время и место вылета, номер рейса, время и место вылета обратно, вид услуги — экономический класс, бизнес-класс, первый класс, вид оплаты в национальной и иностранной валюте, вес багажа* и т. п. Конвенция ограничилась унификацией только *одного правила* о пунктах отправления и назначения.

Следует учесть, что в результате длительной международной практики воздушных перевозок в этой сфере сложились *обычаи делового оборота*. Их применение является областью усмотрения перевозчиков, которые сами решают, какая информация должна быть доведена до пассажира посредством перевозочного документа.

Бумажный билет содержит информацию, за достоверность которой несет ответственность международный перевозчик. С юридической точки зрения такая информация является *информационным уведомлением*, служащим важным подтверждением действительности договора международной воздушной перевозки в части, касающейся существенных условий договора: места отправления и прибытия воздушного судна перевозчика, провоза бесплатного багажа, предоставления сервисных услуг и т. п. Конвенция признает за бумажным билетом статус перевозочного документа.

Понятие «сохранение записи информации о перевозках» и понятие «письменное изложение информации»: технические и юридические различия. Конвенция не наделяет *запись информации о перевозке* статусом перевозочного документа, и это правильно. Электронные средства сохранения записи являются *техническими носителями информации*, не более того. Информация о пунктах отправления и назначения перевозки, других сопутствующих перевозке услугах сохраняется путем совершения действий, осуществляемых с помощью компьютеров в информационной сети Интернет и различного рода записывающих устройств. Имея доступ к этой информации, потребители авиатранспортных услуг могут осуществить свой выбор и произвести оплату билетов на выбранные ими международные рейсы авиакомпаний через *web-сайты*, размещенные в Интернете, по установленному тарифу по банковским, кредитным карточкам и другими способами. В результате этих действий происходит заключение договора международной воздушной перевозки.

Иным образом обстоит дело с *«письменным изложением сохраненной информации»*. Такого рода письменная информация является результатом совокупности действий перевозчиков и потребителей по использованию информационной сети Интернет с помощью компьютерных и иных электронных средств. Размещение информации, ее потребление и хранение характеризуют *техническую сторону* использования электронных средств в целях организации продаж электронных билетов. Но как только сохраненная запись информации излагается в *письменной виде*, то тогда по смыслу п. 2 ст. 3 Конвенции она приобретает статус *перевозочного документа*. Письменное изложение сохраненной информации можно получить путем распечатывания записи непосредственно с компьютера, дискеты, dvd, флэш-карты и т. д. Указывая, что письменное изложение сохраненной информации может быть предложено *«вместо»* индивидуального или группового перевозочного документа, Конвенция не делает особых различий в правовом статусе бумажного и электронного билета. Согласно Конвенции и тот, и другой являются *перевозочными документами*.

В соответствии с п. 1 ст. 3 Конвенции *«при перевозке пассажиров выдается индивидуальный или групповой перевозочный документ»*. Согласно п. 2 той же статьи *«вместо документа»* индивидуального или группового перевозчик может *«предоставить пассажиру письменное изложение информации, сохраненной»* любыми средствами.

В Конвенции не говорится о том, что *выдача* индивидуального или группового перевозочного документа и *предоставление* письменного изложения информации могут быть осуществлены перевозчиком только после оплаты перевозки.

Конвенция прямо не связывает *«выдачу»* и *«предоставление»* с реалиями современной деловой практики заключения договора международной воздушной перевозки, хотя в п. 1 ст. 1 признает: международная перевозка пассажиров, багажа или груза осуществляется *«за вознаграждение»*. Поэтому толкование терминов *«выдача»* и *«предоставление»* должно осуществляться в контексте самой Конвенции с учетом того неоспоримого факта, что перевозочные документы выдаются или предоставляются за вознаграждение, т. е. за плату.

Продажа электронных билетов отличается от традиционной продажи бумажных билетов. Существенно изменены как *форма оферты (предложения) авиакомпаний о продаже своих услуг по международной воздушной перевозке*, которая предлагается через информационные сайты авиакомпаний в Интернете, так и *форма ее ак-*

цента потребителем, также осуществляемой через Интернет. Обычно при покупке бумажного билета выбор международного рейса и перевозчика пассажир выполняет с помощью посреднических агентств или агентов. При приобретении электронного билета потребитель самостоятельно может выбрать рейс и перевозчика. Вопросы продаж электронных билетов не регулируются Монреальской конвенцией 1999 г. Их решение оставлено на усмотрение самих государств, и они должны будут внести в свое законодательство соответствующие изменения или принять новое, что позволит перейти к использованию электронного билета. Большое внимание к этому вопросу проявляют международные перевозчики, выразителем интересов которых активно выступает ИАТА, настаивающая на применении электронного билета на международных воздушных линиях, начиная с 2007 г.

Под влиянием этих обстоятельств претерпевают существенные изменения функции АСБ, агентств по продажам и маркетингу. Теперь они активно продают электронные билеты через Интернет, предоставляют по запросам потребителей информацию о тарифах и рейсах, оказывают консультативную помощь в пользовании услугами последовательных перевозчиков и т. д. Все больше АСБ превращаются в информационных посредников.

В соответствии со ст. 3 Конвенции перевозчик обязан:

- а) выдать индивидуальный или групповой перевозочный документ с указанием пунктов отправления и назначения;
- б) использовать любые другие средства оформления перевозочной документации таким образом, чтобы сохранялась запись информации о пунктах отправления и назначения;
- в) предоставить пассажиру письменное изложение сохраненной информации;
- г) вручить пассажиру багажную идентификационную бирку на каждое место зарегистрированного багажа;
- д) вручить пассажиру письменное уведомление об ответственности перевозчика в случае смерти или телесного повреждения и при уничтожении, утере или повреждении багажа и при задержке.

Пока указанные обязательства для российских перевозчиков не обязательны. Но как только Россия станет участником Конвенции, эти правила международных воздушных перевозок будут иметь для них приоритетное значение. Такой вывод следует из ч. 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации, установившей примат международного права над внутригосударственным правом.

Таким образом, билет, бумажный или электронный, является исходным юридическим документом, подтверждающим заключение договора международной воздушной перевозки. С юридической точки зрения содержащаяся в нем информация служит *информационным уведомлением*, за достоверность которого несет ответственность международный перевозчик. В случае смерти или телесного повреждения пассажира эти уведомления являются важными доказательствами существования и действительности договора воздушной перевозки.

Глава 5. Ответственность перевозчика по договору международной воздушной перевозки

Все более активное осуществление перевозок пассажиров и грузов между государствами потребовало заключения международных соглашений, единообразно определяющего основные условия международных авиаперевозок.

Уже в 1929 году в Варшаве была принята Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. В ней были унифицированы положения о перевозочных документах, режиме ответственности и юрисдикции судов, установлены пределы ответственности авиаперевозчика в максимальной сумме 125 000 золотых французских франков (около 8300 долл. США) за каждого пассажира, 250 золотых франков (около 20 долл. США) за килограмм багажа и груза и 5000 золотых французских франков (около 400 долл. США) — за предметы, оставляемые пассажиром при себе. Указанные пределы ответственности не применяются в случае «преднамеренного упуущения» со стороны перевозчика. Конвенция вступила в силу в 1933 г. и получила широкое признание (126 участников).

В последующем Варшавская конвенция неоднократно изменялась. В 1955 г. был принят Гаагский протокол об изменении этой Конвенции (вступил в силу 1 августа 1963 г.), упростивший положения о перевозочных документах и уточнивший понятие «преднамеренное упуущение», а также удвоивший пределы ответственности при перевозке пассажиров до 250 000 золотых французских франков. В Протоколе участвуют 112 государств.

Гвадалахарская конвенция 1961 г., вступившая в силу в 1964 г., распространила действие Варшавской конвенции также и на «фактического перевозчика».

Гватемальский протокол 1971 г. об изменении Варшавской конвенции повысил пределы ответственности перевозчика в отношении пассажиров до 1 500 000 золотых французских франков (около 100 000 долл. США), упростил положения о перевозочных документах. Он допускал замену документов электронными носителями информации и вводил режим строгой ответственности независимо от вины. Кроме того, Протокол предусматривал «дополнительное возмещение на основе национального законодательства» и устанавливал механизм увеличения пределов ответственности на пятом и десятом году после его вступления в силу. Однако Гватемальский протокол был ратифицирован всего 11 государствами и не вступил в силу.

Очередная попытка модернизировать Варшавскую конвенцию была предпринята в 1975 г. в Монреале. На дипломатической конференции, созванной под эгидой ИКАО, были приняты Дополнительные монреальские протоколы № 1, 2, 3 и 4. Единственной целью первых двух была замена валютных единиц, в которых указаны пределы ответственности в Варшавской конвенции 1929 г. с учетом изменений Гаагским протоколом 1955 г., «специальными правами заимствования» (СПЗ) Международного валютного фонда без изменения фактических пределов ответственности перевозчика. Дополнительный протокол № 3 заменил «золотую оговорку» в отношении пассажиров и багажа в Варшавской конвенции единицами СПЗ. Дополнительный протокол № 4 об изменении Варшавской конвенции упростил положения о документации при перевозке груза и установил режим строгой ответственности (независимо от вины) за любой ущерб, причиненный в случае уничтожения, утери или повреждения груза. Однако эти Монреальские протоколы не вступили в силу.

Отдельно от «Варшавской системы» существует так называемое «Монреальское соглашение 1966 г.», принятое Управлением гражданской авиации США 13 мая 1966 г. Перевозчики других стран были поставлены перед выбором соблюдать требования этого документа либо отказаться осуществлять перевозки в США. Стороны данного соглашения *de facto* модифицировали положения Варшавской конвенции, измененной в 1955 г., и согласились включать в свои тарифы специальный договор (допускаемый ст. 22 (1) Конвен-

ции), предусматривающий предел ответственности в случае смерти или телесного повреждения каждого пассажира в размере 75 000 долл. США, включая судебные издержки и расходы, или 58 000 долл. США без судебных издержек и расходов.

Хотя «Монреальское соглашение 1966 года» не является международным соглашением или официальным пересмотром «Варшавской системы», этот документ стал эффективным регулятором международных пассажирских перевозок в одном из регионов с наиболее высокой плотностью воздушного движения.

Одновременно с этим некоторые государства предприняли в одностороннем порядке законодательные меры с целью сокращения разрыва между пределами ответственности, предусмотренными Варшавской конвенцией (с учетом внесенных в нее изменений Гаагским протоколом), и надлежащими суммами компенсации для авиапассажиров. В июле 1988 г. Италия приняла законодательные положения, вводящие предел не ниже 100 000 СПЗ в случае смерти или телесных повреждений пассажира. Этот предел распространяется на итальянских перевозчиков в любой стране мира, а также на иностранные авиакомпании, если пункт отправления, назначения или транзита при выполнении перевозки находится на территории Италии.

Начиная с декабря 1992 г. все японские международные авиаперевозчики отказались от предоставляемого им Конвенцией права претендовать на ограничение ответственности на сумму до 100 000 СПЗ в случае смерти или телесных повреждений пассажира, а при исках на сумму свыше 100 000 СПЗ это право стало применяться в отношении части иска, превышающей эту сумму. Иными словами, по искам, не превышающим 100 000 СПЗ, была введена *абсолютная ответственность*. При исковой сумме выше этого предела авиаперевозчик может доказывать отсутствие небрежности со своей стороны и претендовать на ограничение ответственности.

В июне 1994 г. Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) приняла рекомендацию 16-1, в которой она призвала государства-члены обновить отдельные элементы системы ответственности международных авиаперевозчиков и поощрить участие своих авиаперевозчиков и авиакомпаний из третьих стран, выполняющих перевозки с пунктами назначения, отправления или транзита на территории государств — членов ЕКГА, в соглашении европейских авиаперевозчиков, аналогичном Монреальскому соглашению 1966 г. Согласно указанной рекомендации такое соглашение уста-

навливает пределы ответственности на уровне не ниже 250 000 СПЗ и содержит ряд положений, связанных со скорейшим урегулированием исков, немедленной выплатой компенсации потерпевшим и их близким родственникам, а также с механизмами защиты предельных сумм от влияния инфляции.

Грозомзкость «Варшавской системы» поставила под угрозу существование унифицированных правил международных авиаперевозок, обеспечивающих единообразные условия их осуществления по всему миру. К 90-м гг. ситуация зашла в тупик, в результате некоторые государства попытались устранить недостатки «Варшавской системы» на национальном или региональном уровнях. Такие действия расходились с задачами поддержания единообразной глобальной системы регулирования международных авиаперевозок. В этих условиях ИКАО в мае 1999 года провела Международную конференцию по воздушному праву, созданную с целью модернизации системы *Варшавской конвенции*.

Основной особенностью нового правового документа — Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, подписанной в Монреале 28 мая 1999 г., является новое решение вопросов ответственности авиаперевозчика. *Монреальская конвенция 1999 г.* вводит двухуровневую систему ответственности. *Первый уровень* устанавливает объективную ответственность в размере до 100 000 специальных прав заимствования (СПЗ) (около 135 000 долл. США) **независимо от вины перевозчика**. *Второй уровень* основывается на **презумпции вины перевозчика** и не предусматривает ограничения ответственности.

Монреальская конвенция 1999 г. установила также следующие положения:

— *в случае авиационных происшествий авиаперевозчики должны будут незамедлительно производить предварительные выплаты для оказания помощи уполномоченным лицам в удовлетворении безотлагательных экономических потребностей; суммы таких предварительных выплат должны определяться национальным законодательством и учитываться при окончательном урегулировании иска;*

— авиаперевозчики должны представлять доказательства наличия договоров страхования, гарантирующих получение финансовых средств на случай автоматических платежей или возбуждения судебного процесса;

— иск о возмещении вреда в связи со смертью или повреждением пассажира может предъявляться в стране, в которой пассажир на

момент происшествия имел свое основное и постоянное место жительства, но при соблюдении некоторых условий Конвенции;

— *касающиеся содействия при возмещении вреда без необходимости длительного судебного процесса и упрощения и модернизации документации, связанной с пассажиром, багажом и грузом.*

Монреальская конвенция 1999 г. заменяет шесть различных правовых документов, известных под названием «*Варшавская система*», одним правовым документом. Несомненно, это способствует устранению ныне существующего фрагментарного и неэффективного способа рассмотрения исков об ответственности авиаперевозчика в случае авиапроисшествий.

ЛИТЕРАТУРА

1. Международное воздушное право. Кн. 2. М., 1981.
2. Бордунов В. Д., Елисеев Б. П. Юридические нюансы внедрения электронного билета // Авиатранспортное обозрение. 2006, № 69, май.
3. Бордунов В. Д., Елисеев Б. П. Электронный билет — новая форма заключения договора международной воздушной перевозки. М.: КонсультантПлюс, 2006.
4. Бордунов В. Д. Правовые проблемы международной перевозки по электронному билету // Авиатранспортное обозрение. 2006, № 71, июль—август.

Эксплуатация арендованных воздушных судов при осуществлении международных воздушных перевозок

Глава 1. Понятие и виды аренды воздушного судна

Аренда воздушного судна широко распространена в практике международного воздушного транспорта, что объясняется экономическими причинами. С одной стороны, у некоторых авиакомпаний, располагающих большим авиапарком, образуется избыток временно не используемых самолетов, простой которых дорого обходится авиаперевозчикам. Так, после 11 сентября 2001 г. резко упал спрос на мировые перевозки, что отразилось на использовании авиапарка многих перевозчиков. Значительное число самолетов простаивало, и тогда избыточные воздушные суда стали сдаваться в аренду. Данный пример — экстраординарный. На практике очень часто авиакомпании, не желая расставаться со своими самолетами, считают для себя более выгодным сдать их в аренду, нежели эксплуатировать их на нерентабельных воздушных линиях.

С другой стороны, на рынке международных перевозок достаточно перевозчиков, которые не располагают собственным авиапарком, и они предпочитают не приобретать воздушное судно в собственность, а брать его в аренду. Огромная стоимость современных самолетов, большие эксплуатационные расходы не всегда оправдывают экономически приобретение воздушных судов в собственность. Напротив, аренда максимально выгодна всем: арендодатель избегает убытков от простоя самолетов, а арендатор подбирает нужный ему тип самолета и арендует его на время, необходимое для коммерческой эксплуатации. Как правило, при аренде сдается все воздушное судно с экипажем (или без него), и оно обычно эксплуатируется самим арендатором непосредственно.

Аренду следует отличать от фрахтования. Юридическое отличие **временного пользования** воздушным судном состоит в том, что сторонами договора аренды выступают собственники воздушных судов и арендополучатели. Приобретая в силу договора аренды статус арендатора, в соответствии с которым они получают во временное пользование воздушное судно *выбранного* им типа на определенных финансовых условиях, арендополучатели обязаны осуществлять его эксплуатацию с соблюдением норм летной годности.

К фрахтованию прибегают авиакомпании в затруднительных случаях: временного выхода из строя из-за технической неисправности воздушного судна и срочной его замены для завершения регулярного или нерегулярного рейса, необходимости организации дополнительных рейсов в силу повышенного спроса на перевозки и др. Однако чаще всего фрахтователями выступают организации и предприятия, вообще не являющиеся перевозчиками. К ним относятся туристические агентства, компании, транспортные экспедиторы, различного рода корпорации и т. п., которые фрахтуют воздушные суда у авиакомпаний для целей перевозок туристов, спортивных болельщиков, участников международных спортивных, научных, культурных, деловых и иных мероприятий. В этих случаях заключаются договоры фрахтования между фрахтователем и регулярным или нерегулярным перевозчиком. При фрахте фрахтуются **вся** либо **часть провозной емкости** воздушного судна, и фрахтователь не получает прав на эксплуатацию зафрахтованного воздушного судна, что характерно для договора аренды.

Договоры фрахтования похожи, но не идентичны договорам аренды воздушных судов. Это сходство проявляется во временном характере действия того и другого вида договоров. Кроме того, при фрахтовании передача *прав пользования*, без чего аренда вообще невозможна, в принципе не предусматривается. Договор фрахтования позволяет оперативно учитывать конъюнктуру, сложившуюся на мировом рынке авиаперевозок, как перевозчикам, так и потребителям их услуг. Начиная с 70-х гг., договор фрахтования стал действенным юридическим инструментом регулирования нерегулярных, чартерных перевозок и потому более известен как *договор чартера*.

Практикой выработано множество видов договоров фрахтования всего или части воздушного судна. Содержание этих договоров зависит от целей фрахтования воздушного судна, определяемых

фрахтователем. Договоры подразделяются на: а) *договоры фрахтования на один или несколько рейсов или сезон (чартер)*; б) *договоры фрахтования на время (тайм-чартер)*.

По договору чартера фрахтовщик (авиакомпания, лизинговая компания) за вознаграждение предоставляет фрахтователю (авиакомпания, туристическому агентству и др.) *всю или часть вместимости* одного или нескольких воздушных судов определенного типа (типов) с экипажем для перевозки пассажиров, багажа и грузов. При чартере фрахтовщик осуществляет эксплуатацию зафрахтованного воздушного судна, т. е. производство полетов, связь с органами управления (обслуживания) во время полета, аэропортовыми властями и т. п., что и составляет область ответственности фрахтовщика.

В *договоре фрахтования (тайм-чартере) на время* ключевым является вопрос предоставления воздушного судна фрахтователю не на рейс (или рейсы), а на определенное время. Кроме того, решение коммерческих вопросов эксплуатации зафрахтованного воздушного судна относится к компетенции фрахтователя, а предоставление услуг экипажа вместе с воздушным судном входит в обязанности фрахтователя.

В отличие от договора фрахтования по договору аренды воздушное судно передается арендатору в его **полное коммерческое и эксплуатационное пользование**, но права распоряжения и владения сохраняются за собственником воздушного судна — авиакомпанией или лизинговой компанией.

Собственник воздушного судна, не участвуя в коммерческой и технической эксплуатации переданного в аренду воздушного судна, обладает всеми неотчуждаемыми и неотъемлемыми правами собственности, признанными и закрепленными национальным законом, на всем протяжении действия договора аренды.

Арендатор не вправе:

- распорядиться арендованным воздушным судном и передать его в субаренду без явно выраженного согласия его собственника;
- пренебрегать техническими правилами, которые он обязан соблюдать при эксплуатации воздушного судна, взятого им в аренду;
- отдавать в залог арендованное воздушное судно, обременять его каким-либо иным образом;
- отказывать в осуществлении контроля со стороны арендодателя за технической эксплуатацией воздушного судна, переданного им в аренду.

Приведенный перечень не является исчерпывающим. На практике арендодатель имеет право выдвинуть любые требования, какие он пожелает, касающиеся технического состояния и безопасности воздушного судна, кроме вопросов коммерческой эксплуатации арендованного воздушного судна. Не в интересах арендодателя получить обратно свое воздушное судно в непригодном техническом состоянии. Вот почему в договоре аренды особое внимание уделяется взаимоотношениям арендодателя и арендополучателя в части контроля за технической эксплуатацией арендованного воздушного судна.

Вопросы коммерческой выгоды от использования арендованного воздушного судна являются областью компетенции арендатора. В случае невыполнения финансовых обязательств по договору аренды собственник воздушного судна — арендодатель вправе применить различные меры, в том числе финансовые санкции, против арендатора и прекратить отношения аренды.

В отечественной и зарубежной практике для определения договоров о предоставлении *вместимости* воздушного судна на *время* или *рейс (рейсы)* используется различная терминология. В России, США, Англии, ФРГ они именуются «*чартером*» и, соответственно, «*тайм — чартером*», а во Франции и Италии — «*фрахтованием*». Рейсовый чартер и тайм-чартер в США и Англии называют «*мокрая аренда*» и «*сухая аренда*». В российской практике при аренде воздушного судна без экипажа или с экипажем заключаются *договоры аренды*. В США и Англии подобные по своей сути договоры объявляются «*чартерами*».

В российском воздушном законодательстве используются термины «*аренда*», «*фрахтование*» и «*чартер*», однако чаще всего упоминается «*аренда*». Это свидетельствует о явном намерении российского законодателя квалифицировать любые отношения по *временному использованию* воздушного судна с экипажем и без него, на время или рейсы, в другом каком-либо сочетании в качестве «*аренды*».

Такой подход спорен. Как первооснова арендных отношений категория «аренда» породила многие другие арендные отношения, которые связаны с арендой, но имеют собственные индивидуальные черты. Практика проводит различия между подвидами «аренды», что российским законодателем не замечено. Между тем в российской судебной практике подвиды «аренды» — чартер, фрахтование, тайм-чартер, «сухая» и «мокрая» аренда — признаются, а особенности договоров, регулирующих эти виды арендных отношений, учитываются при принятии судебных решений. Таким образом,

пробелы российского воздушного законодательства устраняются двумя путями: самой практикой, т. е. самостоятельным регулированием вопросов аренды и фрахтования сторонами договоров арендного типа сообразно своим правам и законным интересам, и их материализующими судебными решениями. То же происходит в американском, английском, французском, немецком и другом праве.

Аренда и фрахтование имеют два аспекта: внутренний и международный. В последнем случае возникают арендные отношения, осложненные иностранным элементом, т. е. арендуются и фрахтуются гражданские воздушные суда, зарегистрированные и сертифицированные в других государствах. С одной стороны, они подпадают под действие ст. 83 *bis* Чикагской конвенции 1944 г., с другой, — регулируются самостоятельно сторонами договоров аренды и фрахтования с учетом и в соответствии с многосторонними и двусторонними договорами по международному воздушному праву, а также национальными законами и правилами.

Развитие этих процессов в международном воздушном и национальном праве привело к формированию и развитию двух самостоятельных правовых направлений. **Международно-правовое** регулирует взаимоотношения государств по поводу передачи публичных функций и полномочий и ответственности от государства регистрации государству — эксплуатанту арендованного воздушного судна. **Внутригосударственное** регламентирует частноправовые вопросы аренды и фрахтования воздушных судов непосредственно между корпоративными юридическими и физическими лицами. Оба этих направления тесно взаимодействуют между собой, но доминирует международное право. Без выполнения требований ст. 83 *bis* аренда воздушного судна и его эксплуатация для целей международных воздушных перевозок невозможны.

Глава 2. Договор аренды воздушного судна: особенности источников и содержания

В большинстве случаев национальные законы и правила, образующие воздушное законодательство многих государств, либо вообще не содержат подробных и обстоятельных положений об аренде воздушных судов, либо упоминают о ней весьма фрагментарно. Именно так построен Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г. В

нем в самых общих чертах говорится об аренде воздушных судов и о фрахтовании, из-за чего невозможно сложить цельное представление о том, какие источники права лежат в основе международной аренды, каким должно быть содержание договора об аренде иностранного воздушного судна с тем, чтобы он соответствовал и международно-правовым, и национальным требованиям.

Пробелы в национальном воздушном законодательстве не стали помехой в развитии аренды и фрахтования воздушных судов. Отсутствие государственного четкого и ясного регулирования арендных вопросов в сфере международного воздушного транспорта объясняется *свободой усмотрения*, предоставленной двусторонними соглашениями о воздушном сообщении *назначенным перевозчикам* в отношении договоров, которые они вправе *самостоятельно* заключать друг с другом по различным вопросам коммерческого, технического, эксплуатационного и иного сотрудничества. В итоге свобода усмотрения в сочетании с принципом свободы автономии воли превратилась в практический инструмент регулирования *корпоративных отношений*, возникающих в сфере международного воздушного транспорта между назначенными и иными перевозчиками.

Это привело к тому, что сложилась практика *корпоративного правотворчества*, в ходе которой формируются *корпоративные принципы и нормы*, а их создателями выступают корпоративные юридические лица. Принимаемые в развитие двусторонних соглашений о воздушном сообщении различного вида *корпоративные соглашения* между авиакомпаниями и потребителями их услуг — турфирмами, частными, государственными организациями и предприятиями и т. п. — образуют в совокупности *специфическое международное корпоративное воздушное право*.

Его источниками являются: принципы и нормы международного воздушного права, многосторонние и двусторонние договоры по воздушному праву, национальные законы и правила (Воздушный кодекс, нормативные акты государственных органов в области гражданской авиации, гражданское законодательство и др.), коллизионные нормы международного частного права (закон местонахождения (эксплуатации) арендованного воздушного судна, закон государства регистрации зафрахтованного воздушного судна и др.).

Своеобразный процесс *корпоративной унификации* привел к созданию *стандартных проформ*, широко используемых перевозчиками при заключении договоров аренды и фрахтования. Использование стандартных положений вызвано потребностью перевозчи-

ков избежать длительных процедур по согласованию каждого положения договора аренды. Проформы также являются источниками международного корпоративного воздушного права, хотя они не столь разнообразны, как в морских перевозках. Проформа чартера для перевозки пассажиров, проформа для груза, проформа чартера на время, проформа тайм-чартера — вот и весь арсенал проформ, используемых авиакомпаниями. Проформы разрабатываются авиакомпаниями, и их содержание полностью определяется ими по своему усмотрению. Однако свобода усмотрения авиакомпаний не беспредельна: при создании проформ авиакомпании обязаны не нарушать требования правил международных воздушных перевозок, положений международного права о полетах и национальных законов и правил об аренде и фрахтовании.

Фактически свобода усмотрения касается выбора арендатором типа арендуемого воздушного судна, определения условий временного использования арендуемого воздушного судна и правил его технической эксплуатации, возвращения арендованного воздушного судна по истечении срока аренды арендатору, осуществления арендных платежей, мер, которые вправе предпринять арендодатель в случае неисполнения арендатором финансовых обязательств. Во всем остальном договор аренды должен строиться с учетом действующих международно-правовых и национальных норм.

По существу содержание договора аренды представляет собой *синтез международно-правовых, национальных и корпоративных норм*. Международные перевозчики, работающие в жестких условиях конкуренции мирового рынка, вынуждены сами находить выход и реагировать на пробелы международно-правового и национального регулирования. Медлительность государств в их ликвидации, надежды на то, что когда-нибудь они будут устранены, несовместимы с оперативными потребностями перевозчиков в воздушных транспортных средствах на условиях аренды и фрахтования. Чтобы не нести убытки и работать с прибылью, перевозчики на основе договора арендуют и фрахтуют воздушные суда для быстрого удовлетворения спроса на перевозки. Признание и действительность договора аренды воздушного судна прямо связываются с выполнением государственных требований о летной годности, их подтверждением в соответствующих сертификатах и знаках соответствия. Без указанных документов арендованное воздушное судно к эксплуатации государством не допускается.

В 90-е гг. при выполнении международных авиаперевозок стала применяться практика лизинга воздушных судов, когда авиаперевозчик арендует, а не приобретает воздушные суда у другого авиаперевозчика или предприятий в целях выполнения коммерческих авиаперевозок. Как правило, лизинг осуществляется в форме «аренды воздушного судна без экипажа» или «аренды воздушного судна вместе с экипажем».

Глава 3. Применение статьи 83 *bis* Чикагской конвенции 1944 г. при аренде воздушного судна

В 70 — 80 гг. XX в. в международном воздушном праве сложилась ситуация, которую нужно было срочно урегулировать. Проблема заключалась в том, что арендованные воздушные суда ***сохраняли национальность государства регистрации***, а эксплуатировались в другом государстве, что создавало немалые проблемы для решения вопросов ответственности при их эксплуатации. В соответствии с Чикагской конвенцией 1944 г. основные обязанности по соблюдению ее положений возлагаются на государство регистрации воздушного судна. В случае передачи воздушного судна в аренду иностранному перевозчику государство регистрации фактически не в состоянии было выполнять такие обязанности должным образом. Чтобы делегировать права и обязанности в отношении арендованного воздушного судна от государства его регистрации государству, перевозчик которого взял его в аренду на универсальной международно-правовой основе, в 1980 г. Ассамблеей ИКАО было принято дополнение к Чикагской конвенции 1944 г. в виде поправки к ст. 83 под названием «Передача определенных функций и обязанностей». Поправка 83 *bis* вступила в силу 20 июня 1997 г.

Статья 83 *bis* не влечет за собой автоматической передачи функций и обязанностей государством регистрации воздушного судна государству — эксплуатанту воздушного судна. По смыслу статьи подобная передача *должна быть оформлена путем подписания двустороннего соглашения соответствующими государствами* (уполномоченными органами государств).

Кроме того, ст. 83 *bis* устанавливает *пределы* передаваемых обязательств: любое соглашение подобного рода может касаться толь-

ко тех функций и обязанностей, о которых идет речь в ст. 12 (*Правила полетов*), 30 (*Радиооборудование воздушных судов*), 31 (*Удостоверение о годности к полетам*) и 32 п. «а» (*Свидетельства на членов экипажа*) Чикагской конвенции 1944 г., и которые могут передаваться *частично* или в *полном объеме*. Однако если по соглашению о передаче функций и обязанностей последние не переходят к государству-эксплуатанту, о чем ясно и прямо должно быть указано в подобном соглашении, то ответственность за них *продолжает* нести государство регистрации. В ст. 83 *bis* указан достаточный перечень передаваемых государству эксплуатанта воздушного судна полномочий для того, чтобы упомянутое двустороннее соглашение послужило основанием для допуска к эксплуатации арендованного перевозчиком иностранного воздушного судна.

Государства, не являющиеся сторонами двусторонних соглашений о передаче функций и обязанностей подобного рода, должны признавать полномочия государства-эксплуатанта в отношении выполнения переданных ему функций и обязанностей с соблюдением *двух условий*: 1) третьи государства должны ратифицировать ст. 83 *bis* и 2) их обязаны официально проинформировать об имевшей место передаче функций и обязанностей. Для этого либо государства — стороны соглашения в установленном порядке регистрируют свое соглашение в Совете ИКАО, а затем Совет официально информирует другие государства-стороны ст. 83 *bis*, либо государства — стороны соглашения официально информируют непосредственно других участников ст. 83 *bis*, которых может касаться передача прав и обязанностей. Государства, ратифицировавшие данную поправку, должны признать государство-эксплуатанта как подменяющее государство регистрации в рамках ограничений, установленных соглашением. В связи с этим в отношении государств, ставших сторонами — ст. 83 *bis* *государство регистрации освобождается от своей ответственности за выполнение переданных функций и обязанностей*.

В преамбуле Протокола о принятии ст. 83 *bis* отмечено «*общее желание*» государств — участников Конвенции передавать функции и обязанности, обычно возлагаемые на государство регистрации воздушного судна ст. 12, 30, 31 и п. «а» ст. 32 Конвенции на государство — эксплуатанта арендованного воздушного судна.

Среди стран, изъявивших согласие с этим положением, — Российская Федерация. В свое время Протокол был ратифицирован Советским Союзом. 22 декабря 1987 г. на этот счет был принят соответствующий Указ Президиума Верховного Совета СССР. Россий-

ская Федерация является продолжателем Советского Союза и автоматически несет обязательства по Протоколу.

Таким образом, ст. 83 *bis* к Чикагской конвенции 1944 г. предоставляет право государствам-участникам сложить с себя ответственность за соблюдение возложенных на них Конвенцией функций и обязанностей в области правил полетов, радиооборудования, признания летной годности воздушного судна, свидетельств на членов экипажа и возложить их на другое государство, в котором эксплуатируется арендованное воздушное судно. В этой статье закреплён *новый принцип*, призванный содействовать развитию арендных, лизинговых и иных отношений в области международного воздушного транспорта. Этот принцип накладывает на государства обязательство не противодействовать и не препятствовать аренде и лизингу воздушных судов путем принятия каких-либо законодательных, исполнительных и иных мер, создающих помехи развитию аренды и лизинга воздушных судов.

Главное условие действия ст. 83 *bis* — наличие договора аренды или лизинга. Прежде всего необходимо, чтобы договор аренды (лизинга) был заключен, без чего любые ссылки на ст. 83 *bis* не имеют какой-либо юридической перспективы. Сам факт заключения договора аренды (лизинга) является началом распространения действия ст. 83 *bis* на арендные отношения и, одновременно, — основанием для выдачи национальным органом сертификации необходимых правовых документов, разрешающих эксплуатацию перевозчиком арендованного иностранного судна, зарегистрированного и сертифицированного в другом государстве.

При заключении договора аренды (лизинга) важно следовать следующим правовым приоритетам. Во-первых, между заинтересованными сторонами должен быть заключен договор аренды (лизинга) соответствующего типа воздушного судна. Если такой договор отсутствует, то не возникают и не могут возникнуть какие-либо отношения между государством регистрации и государством — эксплуатантом воздушного судна, подпадающие под действие ст. 83 *bis*. По смыслу ст. 83 *bis* *первичным* является заключение договора аренды или лизинга между арендатором и арендодателем воздушного судна. Инициатива в его заключении принадлежит, как правило, перевозчику-арендатору. При этом стороны договора аренды свободны в определении его содержания, что соответствует *принципу автономии воли* — общепризнанному принципу международного гражданско-хозяйственного оборота.

Во-вторых, арендованное воздушное судно должно *эксплуатироваться* в государстве, где оно не зарегистрировано, т. е. соответствующим образом допущено им к осуществлению авиаперевозок. В ст. 83 *bis* указано: «*Когда воздушное судно государства регистрации эксплуатируется в соответствии с договором аренды, фрахтования или взаимного обмена воздушными судами или в соответствии с любым подобным договором с эксплуатантом*» в другом государстве, то «*государство регистрации может по соглашению с таким государством передать ему все или часть функций и обязанностей как государства регистрации в отношении этого воздушного судна, предусмотренных ст. 12, 30, 31 и п. «а» ст. 32*». Тем самым оно освобождается «*от ответственности в отношении переданных функций и обязанностей*».

Очевидно, что данная статья исходит из *первичности* договора аренды, фрахтования, взаимного обмена или любого подобного договора, «*когда воздушное судно... эксплуатируется...*», и признает этот факт юридическим основанием для:

а) передачи государством регистрации арендованного воздушного судна всех или части функций и обязанностей, предусмотренных ст. 12, 30, 31 и п. «а» ст. 32 Чикагской конвенции, государству, в котором оно эксплуатируется;

б) освобождения государства регистрации от ответственности за соблюдение правил и регламентов, касающихся полетов и маневрирования воздушных судов, выдачи разрешений на установку и использование радиопередающей аппаратуры на воздушном судне, обеспечения удостоверением о годности к полетам и свидетельств о квалификации членов экипажа.

Кроме того, при аренде (лизинге) иностранного воздушного судна должна учитываться современная международная и внутренняя правовая практика, сложившаяся в настоящее время при представлении собственниками разных типов воздушных судов, зарегистрированных в одном государстве, в аренду или лизинг другого государства.

В принципе ни в международном, ни в во внутреннем праве не содержится каких-либо *прямых запретов* на использование национальными перевозчиками иностранных воздушных судов на основе договора аренды (лизинга). Однако *при заключении договора аренды (лизинга) его стороны обязаны согласовать положения договора с требованиями международного и внутреннего права*, которые регулируют вопросы аренды (лизинга) воздушных судов с тем, чтобы

при эксплуатации арендованного иностранного воздушного судна не возникала угроза безопасности международных полетов и перевозок, постоянно поддерживалась пригодность арендованного воздушного судна к полетам и осуществлялся надлежащий контроль за этим процессом.

В области **международного воздушного права** к таким вопросам относятся соблюдение *арендатором* при эксплуатации иностранного воздушного судна:

1) требований ст. 12 (*Правила полетов*), ст. 30 (*Радиооборудование воздушных судов*), ст. 31 (*Удостоверение о годности к полетам*); п. «а» ст. 32 (*Свидетельства на членов экипажа*) Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г.;

2) стандартов и рекомендуемой практики Приложения 6 «Эксплуатация воздушных судов» и Приложения 8 «Летная годность» к Чикагской конвенции 1944 г.;

3) положений двусторонних соглашений о воздушном сообщении;

4) режима ответственности, установленного в отношении международной воздушной перевозки Варшавской конвенцией 1929 г. (Монреальской конвенцией 1999 г.).

В сфере **внутреннего права** в целях допуска арендованного иностранного воздушного судна к эксплуатации в государстве не его регистрации перевозчик-арендатор должен:

1) заключить договор аренды или лизинга между арендатором и арендодателем (лизингодателем) в соответствии с требованиями внутреннего законодательства, а также многосторонних и двусторонних соглашений по воздушному праву;

2) получить от национального органа сертификации эксплуатационный сертификат для иностранного арендованного воздушного судна;

3) обратиться в национальный орган по сертификации с тем, чтобы он взаимодействовал с национальными системами сертификации с органами государства регистрации арендованного воздушного судна по вопросам соответствия, включая признание сертификатов, знаков соответствия и протоколов испытаний;

4) выполнить имплементационные процедуры, связанные с соблюдением ст. 83 *bis* Чикагской конвенции 1944 г., при эксплуатации арендованного иностранного судна;

5) получить от национального органа сертификации признание относящихся к арендованному воздушному судну зарубежных сертификатов, знаков соответствия и работ по аккредитации;

6) внести сертифицированные объекты (воздушные суда, двигатели и воздушные винты) в государственный реестр системы сертификации гражданской авиации.

Перевозчик-арендатор как на этапе подготовки договора аренды или лизинга, так и при его заключении и последующем применении должен обеспечить соблюдение международно-правовых и внутренних процедур, которых ему необходимо строго придерживаться во избежание создания ненужных помех практической эксплуатации арендованных иностранных воздушных судов. Большое значение имеет правильный выбор последовательности разрешения вопросов аренды (лизинга) с учетом приведенного выше перечня.

Заключение договора аренды воздушного судна имеет важное, но не решающее значение для допуска арендованного иностранного воздушного судна к эксплуатации. Интересы обеспечения безопасности полетов диктуют необходимость юридической фильтрации воздушных судов, взятых в аренду (лизинг), путем признания их летной годности различными государственными документами, подтверждающими соответствие национальным требованиям, установленным к воздушным судам в данном государстве. Если выявляется несоответствие арендованного иностранного воздушного судна национальным требованиям летной годности, то перевозчику-арендатору может быть отказано в допуске к эксплуатации.

Мировая практика аренды воздушных судов исходит из принципа состязательности норм летной годности. Поэтому в задачи государственных авиационных органов участников Чикагской конвенции 1944 г. входит установление явных преимуществ между национальными требованиями летной годности и теми, которые признаны за арендованным воздушным судном. Именно таким образом действует российская государственная система допуска арендованных иностранных воздушных судов к эксплуатации в Российской Федерации.

Применительно к ст. 83 *bis* и вопросам аренды воздушного судна из другого государства указанные нормы внутреннего акта обязывают федеральный авиационный орган:

- провести сертификацию арендованного воздушного судна и
- выдать разрешительные документы, удостоверяющие право российского перевозчика беспрепятственно эксплуатировать конкретное арендованное воздушное судно в Российской Федерации по своему усмотрению.

В настоящее время в соответствии с Распоряжением Ространснадзора от 25 октября 2004 г. № АН-79-р (фс) «О проведении работ по обязательной сертификации в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» сертификацию эксплуатантов осуществляет Управление надзора за поддержанием летной годности гражданских воздушных судов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Соответственно, все вопросы признания зарубежных сертификатов и знаков соответствия на арендованные иностранные воздушные суда российские перевозчики должны решать с Ространснадзором.

Таким образом, авиационные власти государства — участника Чикагской конвенции 1944 г. не должны препятствовать национальным авиапредприятиям арендовать воздушное судно в другом государстве. Статья 83 *bis* обязывает ее участников содействовать аренде (лизингу) воздушных судов и устранять любые помехи на пути использования арендованных воздушных судов в целях перевозок. Национальные законы и правила, касающиеся эксплуатации национальными перевозчиками воздушных судов, зарегистрированных и сертифицированных в других государствах, также должны содействовать широкому и беспрепятственному их использованию. Одновременно с этим арендатор должен заключить договор аренды с учетом требований международного и внутреннего права и тесно взаимодействовать с компетентными авиационными властями по вопросам допуска и эксплуатации арендованного иностранного воздушного судна на международных и внутренних воздушных линиях.

Глава 4. Порядок допуска к эксплуатации арендованных иностранных воздушных судов в Российской Федерации

Правовыми основаниями эксплуатации иностранных воздушных судов на внутренних и международных воздушных линиях Российской Федерации, арендованных российскими перевозчиками или приобретенными в лизинг, являются Чикагская конвенция 1944 г., Воздушный кодекс Российской Федерации (далее ВК РФ) 1997 г., а также нормативные правовые акты о порядке допуска к эксплуатации иностранных воздушных судов, принятые федеральными авиационными органами в развитие ВК РФ в последующий период.

Основное место среди них занимают нормативные документы по международному воздушному праву. В соответствии с п. 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации нормы международного права имеют преимущественную силу по отношению к внутренним законам и правилам. Именно поэтому в правовом регулировании использования российскими перевозчиками арендованных иностранных воздушных судов в государстве их национальной регистрации главную роль играют положения Чикагской конвенции 1944 г., стандарты и рекомендуемая практика Приложения 6 «*Эксплуатация воздушных судов*» и Приложение 8 «*Летная годность*». При решении любых вопросов аренды или лизинга иностранных воздушных судов указанные документы имеют решающее значение, применяются в первую очередь и имеют высшую юридическую силу по отношению к внутренним законам и правилам Российской Федерации.

Действующее российское законодательство соответствует международным договорам с участием России. В совокупности они образуют исходную юридическую базу, на основе которой российские перевозчики вправе заключать договоры аренды воздушных судов с иностранными арендодателями или соглашения о лизинге воздушных судов с иностранными лизингодателями и получать допуск арендованного воздушного судна к эксплуатации, в том числе получать документ о признании иностранного сертификата типа.

Нормативные акты, регламентирующие сертификацию гражданских воздушных судов. В соответствии со ст. 8 ВК РФ воздушные суда входят в перечень подлежащих обязательной сертификации объектов. Сертификация осуществляется специально уполномоченными органами на основе федеральных авиационных правил, обязательных для соблюдения всеми федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Согласно п. 1 ст. 36 ВК РФ гражданские воздушные суда допускаются к эксплуатации при наличии сертификатов летной годности (удостоверений о годности к полетам), выданных на основании сертификата типа (аттестата о годности к эксплуатации), подтверждающих соответствие этих воздушных судов действующим требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и охране окружающей среды.

В п. 2 ст. 36 ВК РФ также предусмотрено, что «*порядок допуска к эксплуатации гражданских воздушных судов, в том числе на усло-*

виях аренды (выделено мною. — В. Б.), *устанавливается федеральными авиационными правилами*».

Более подробно о сертификации гражданских воздушных судов говорится в ст. 37 ВК РФ.

Во-первых, сертификация гражданских воздушных судов проводится в *«соответствии с федеральными авиационными правилами, устанавливающими требования и процедуры сертификации»*. Гражданские воздушные суда, произведенные в иностранном государстве и поступающие в Россию для эксплуатации, также *«проходят сертификацию в соответствии с федеральными авиационными правилами»*.

Процедура сертификации завершается *«выдачей сертификата типа»* только в случае установления факта соответствия гражданского воздушного судна *«требованиям к летной годности»* и признания его конструкции *«в качестве типовой»*. Речь идет о соответствии воздушного судна иностранного производства нормам летной годности государства, в котором воздушное судно сертифицировано, при условии, что эти национальные нормы летной годности по содержанию своих требований не ниже требований Приложения 8 («Летная годность») к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г.

Во-вторых, *«сертификат типа»* выдается специально уполномоченным органом, на который в установленном порядке возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов.

Структура и полномочия федеральных исполнительных органов в области сертификации. В марте 2004 г. была начата административная реформа всей системы федеральных исполнительных органов Российской Федерации, в ходе которой, помимо прочего, были пересмотрены и изменены коренным образом полномочия «специально уполномоченного органа» в области сертификации гражданских воздушных судов.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 г. № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» было установлено, что «в систему федеральных органов исполнительной власти входят федеральные министерства, федеральные службы и федеральные агентства» (п. 1), а также определено, что «функции федерального органа исполнительной власти, руководство которого осуществляет Президент Российской Федерации, определяются Указом Президента Россий-

ской Федерации, функции федерального органа исполнительной власти, руководство которого осуществляет Правительство Российской Федерации, — постановлением Правительства Российской Федерации» (п. 2).

Согласно п. 2 Указа «под функциями по принятию нормативных правовых актов понимается издание на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных конституционных законов, федеральных законов обязательных для исполнения органами государственной власти, органами местного самоуправления, их должностными лицами, юридическими лицами и гражданами правил поведения, распространяющихся на неопределенный круг лиц».

В том же п. 2 Указа под функциями по контролю и надзору понимаются: «осуществление действий по контролю и надзору за исполнением органами государственной власти,... установленных Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами и другими нормативными правовыми актами общеобязательных правил поведения; выдача органами государственной власти ... разрешений (лицензий) на осуществление определенного вида деятельности».

В пунктах 3 и 4 Указа четко определены *функции федерального министерства и федеральной службы*. Федеральным министерством является федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий «функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в установленной актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации сфере деятельности». Федеральной службой признается федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий «функции по надзору в установленной сфере деятельности». В соответствии с п. 13 Указа было образовано Министерство транспорта, которому переданы «*функции по принятию нормативных правовых актов в установленной сфере деятельности*». В постановлении Правительства Российской Федерации от 11 июня 2004 г. № 274 эти функции были уточнены с возложением на Минтранс полномочий «по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере воздушного (гражданской авиации) транспорта». Министерство наделено правом разработки и внесения в Правительство Российской Федерации проектов федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов Президента Российской Федерации и Правительства Российской Фе-

дерации по вопросам развития воздушного (гражданской авиации) транспорта, международного сотрудничества в области транспорта и транспортной безопасности. Кроме того, Министерство транспорта признано «компетентным органом по реализации на территории Российской Федерации международных договоров Российской Федерации по вопросам, отнесенным к компетенции» упраздненного Министерства транспорта Российской Федерации, что свидетельствует об определенной преемственности нового Министерства и старого.

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 г. Правительство Российской Федерации приняло постановление от 7 апреля 2004 г. № 184 (в ред. постановления Правительства Российской Федерации от 11 июня 2004 г. № 275) «Вопросы Федеральной службы по надзору в сфере транспорта» (Ространснадзор). К его функциям отнесены *«выдача разрешений (лицензий) юридическим лицам и гражданам на осуществление определенного вида деятельности и (или) конкретных действий», «осуществление эксплуатационной сертификации в области гражданской авиации», «регистрация актов, прав и объектов», «организация, проведение и участие ... в проведении расследований транспортных происшествий на... воздушном ... транспорте».*

В постановлении Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 398 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» функции Ространснадзора дополнены полномочиями, в соответствии с которыми этот федеральный орган исполнительной власти:

- осуществляет контроль и надзор за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации;
- проводит сертификацию юридических и физических лиц, имеющих воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующих указанное воздушное судно для полетов;
- выдает лицензии и сертификаты, иные разрешительные документы в установленной сфере деятельности.

В Распоряжении Ространснадзора от 25 октября 2004 г. № АН-79-р (фс) «О проведении работ по обязательной сертификации в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» функции органа по сертификации эксплуатантов гражданской авиации возложены на Управление надзора за летной деятельностью Федеральной

службы по надзору в сфере транспорта, а органа по сертификации организаций по техническому обслуживанию, ремонту авиационной техники и наземной авиационной техники — на Управление надзора за поддержанием летной годности гражданских воздушных судов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. В соответствии с п. 3 Распоряжения начальникам указанных управлений предоставлено *«право подписи сертификатов соответствия и принятия решений о приостановлении действия, введении ограничений в действие и аннулировании сертификатов соответствия»*.

Федеральные авиационные правила по сертификации. В настоящее время к ним относятся:

— Федеральные авиационные правила «Положение о системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации» (утверждены приказом Министерства транспорта России от 17 мая 2001 г. № 88);

— Федеральные авиационные правила «Сертификационные требования к эксплуатантам коммерческой гражданской авиации. Процедуры сертификации» (утверждены приказом Министерства транспорта России от 4 февраля 2003 г. № 11);

— Федеральные авиационные правила «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации» (утверждены приказом Министерства транспорта России от 16 мая 2003 г. № 132 г.) и ряд других.

Указанные нормативные правовые акты регулируют вопросы сертификации гражданских воздушных судов, в том числе иностранных.

Сертификация иностранных воздушных судов. В соответствии с п. 9 ст. 37 ВК РФ *«гражданские воздушные суда, авиационные двигатели и воздушные винты, произведенные в иностранном государстве и поступающие в Российскую Федерацию для эксплуатации, проходят сертификацию в соответствии с федеральными авиационными правилами»*.

Следует учесть, что еще в постановлении Госстандарта Российской Федерации от 10 мая 2000 г. № 26 было определено в п. 2.5, что *«признание... зарубежных... сертификатов и знаков соответствия в России (соответственно, российских за рубежом) осуществляется на основе многосторонних и двусторонних соглашений, участником которых является Российская Федерация»*. В совокупности обе эти нормы признают законным и правомерным применение российскими перевозчиками зарубежных сертификатов и знаков соответ-

ствия после выполнения ими процедуры подтверждения российскими органами сертификации представленных арендодателем документов.

В ранее упомянутом Положении о системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации от 17 мая 2001 г. в разделе XI «*Признание зарубежных сертификатов, знаков соответствия и работ по аккредитации*» установлено:

«11.1. Признание зарубежных сертификатов и знаков соответствия осуществляется в установленном порядке специально уполномоченными органами в области гражданской авиации в пределах своей компетентности в соответствии с Правилами по проведению сертификации в Российской Федерации и Общими правилами по проведению аккредитации в Российской Федерации.

11.2. Процедуры признания сертификатов и знаков соответствия на конкретные объекты гражданской авиации устанавливаются в документах нормативной базы ССГА*.

11.3. На основе признанных зарубежных сертификатов и знаков соответствия выдаются сертификаты и лицензии на применение знаков соответствия ССГА, а сертифицированные объекты гражданской авиации вносятся в Государственный реестр ССГА».

Таким образом, в российском законодательстве установлено *право на признание* зарубежных сертификатов и знаков соответствия специально уполномоченным российским авиационным органом в соответствии с международным правом и российскими законами и правилами. Этот факт свидетельствует о том, что ничто не препятствует российскому перевозчику осуществлять эксплуатацию арендованного иностранного воздушного судна в Российской Федерации на основе зарубежных сертификатов и знаков соответствия. Для этого ему необходимо соблюсти внутреннюю процедуру подтверждения их действительности специально уполномоченным органом, каковым является в настоящее время Федеральная служба по надзору в сфере транспорта. Как указывалось выше, к ее полномочиям отнесены вопросы признания сертификата и знака соответствия, выданного в государстве регистрации арендованного воздушного судна. Именно этот федеральный орган имеет право признать в качестве действующих в Российской Федерации зарубежные документы о сертификации и знаках соответствия.

* ССГА — система сертификации гражданской авиации.

В соответствии с Положением о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 398, этот федеральный орган проводит согласно п. 5.3.1. сертификацию *«юридических и физических лиц, имеющих воздушное судно на... условиях аренды или на ином законном основании, использующих указанное воздушное судно для полетов»*, и выдает в соответствии с п. 5.4.3 *«иные разрешительные документы в установленной сфере, предусмотренные международными договорами Российской Федерации, удостоверяющие право юридических и физических лиц осуществлять определенные виды деятельности и (или) конкретные действия»*.

Таким образом, в соответствии с действующими российскими законами и правилами любое арендованное иностранное воздушное судно подлежит сертификации в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта на основе федеральных авиационных правил (Ространснадзор). Этот федеральный исполнительный орган наделен всеми необходимыми полномочиями для признания зарубежных сертификатов, и это входит в его компетенцию. Сфера деятельности, права и обязанности Ространснадзора, как они изложены в правоустанавливающих актах, соответствуют требованиям ст. 36 и 37 ВК РФ, т. е. они подтверждают легитимность его полномочий в качестве федерального органа сертификации как национальных, так и иностранных воздушных судов, в том числе по смыслу ст. 83 *bis* Чикагской конвенции 1944 г.

ЛИТЕРАТУРА

1. Международное воздушное право: В двух книгах. Кн. 2. 1981.
2. Грязнов В. С. Правовые основы воздушных сообщений. М.: Авиабизнес, 2001.

Правовое регулирование международного лизинга гражданских воздушных судов

Глава 1. Виды лизинга

Стоимость современных гражданских самолетов исчисляется миллионами долларов, и покупка каждого нового самолета для многих перевозчиков представляет большую финансовую проблему. Недешевы и самолеты, эксплуатировавшиеся ранее. Многие перевозчики, даже благополучные, не в состоянии приобрести в собственность не только новый, но и уже находившийся в эксплуатации самолет. В то же время потребности постоянного обновления авиационного парка, необходимость поддержания собственной конкурентоспособности на рынке мировых авиаперевозок заставляют перевозчиков искать пути и средства замены устаревшей авиационной техники на новую.

Вот уже два десятилетия вместо покупки воздушного судна у его производителя или бывших его владельцев заинтересованные авиаперевозчики используют новые и использовавшиеся ранее воздушные суда на основе соглашения о лизинге. Для авиакомпаний, осуществляющих международные авиаперевозки, лизинг воздушных судов играет существенную роль. По сравнению с покупкой — лизинг более гибкая и экономичная форма, она значительно снижает бремя первоначальных затрат на содержание воздушного судна, открывает возможность пользоваться налоговыми и таможенными льготами, повышает оперативность в удовлетворении сезонного спроса на дополнительные рейсы. Другими словами, лизинг стал «двигателем» обновления авиационного парка многих международных авиаперевозчиков.

Для авиакомпании лизингополучателя выгода лизинга заключается в возможности эксплуатации воздушного судна необходимого типа и провозной емкости, не уплачивая сразу его полную стоимость, что позволяет без резких финансовых затрат расширить и

обновить свой авиапарк. Для лизингодателя лизинг воздушного судна — это выгодный способ вложения капитала и средство эффективного размещения свободных денежных активов. Поскольку они инвестируются в имущество, то в отличие от денежного кредита снижается риск невозврата средств. Несомненная выгода лизинга для изготовителя воздушных судов, их продавца, состоит в возможности получить полную стоимость воздушного судна за счет посредника — лизинговой компании. Изготовитель берет на себя обязательство осуществлять техническое обслуживание воздушного судна, что очень выгодно лизингопользователю. Для него отпадет необходимость найма специальных работников для его текущего и профилактического ремонта, а сам изготовитель получает возможность оперативно выявлять производственные и конструктивные недостатки воздушного судна в процессе его эксплуатации лизингополучателем. Другой положительной стороной лизинга является активное и динамичное влияние на развитие рынка аренды воздушных судов, что позволяет расширять объем сбыта новых воздушных судов для их изготовителей.

На практике применяются различные виды лизинга воздушных судов. Одним из наиболее распространенных является **финансовый**, или **капитальный, лизинг**, который используется авиаперевозчиками для избежания капитальных затрат и задолженности, возникающих при покупке воздушного судна непосредственно у изготовителя или для снижения налоговых и прочих издержек. Например, авиаперевозчик может специально продать весь или часть своего авиапарка банку или другому финансовому учреждению, а затем арендовать эти воздушные суда. Это позволяет ему избежать платы налога на собственность, уменьшает другие издержки, связанные с содержанием воздушного судна. Финансовый лизинг представляет собой долгосрочную сделку, а это означает переход всех рисков его эксплуатации, в том числе неизбежного устаревания воздушного судна, на лизингополучателя. Что касается прибыли, то ею полностью распоряжается лизингополучатель. Из нее он осуществляет лизинговые платежи и по окончании срока действия соглашения вполне может стать собственником воздушного судна, если это предусмотрено соглашением о лизинге (так называемый «опцион»), заранее договорившись с лизингополучателем о цене. Помимо этого срок финансового лизинга может совпадать со сроком полного износа воздушного судна (20 — 25 лет). Стороной соглашения может выступать лизинговая компания, покупающая воз-

душное судно у изготовителя и становящаяся его собственником, но техническое обслуживание, ремонт и страхование входят в обязанности лизингополучателя.

Операционный лизинг призван обеспечивать оперативные потребности авиаперевозчика в дополнительных воздушных судах, зачастую на сезонной или краткосрочной основе, после чего воздушное судно возвращается лизингодателю. Фактор краткосрочности влияет на сохранение имущественного интереса лизингодателя к сохранению остаточной стоимости воздушного судна для продажи или последующего оперативного лизинга. Главными *чертами операционного лизинга* являются:

- краткий срок соглашения и возможность лизингодателя неоднократно сдавать воздушное судно в операционный лизинг в течение срока действия летной годности;
- лизингодатель несет ответственность за страхование, ремонт и техническое обслуживание воздушного судна;
- лизингодатель несет риски поломки и потери воздушного судна, включая риск его устаревания;
- лизингодатель является собственником воздушного судна и в этом качестве независим от лизингополучателя;
- лизингодатель обладает сертификатом летной годности, выданным в государстве регистрации воздушного судна;
- риски и выгоды остаточной стоимости воздушного судна после истечения договора операционного лизинга остаются у лизингодателя;
- операционный лизинг не связан со значительными затратами со стороны лизингополучателя в отличие от долгосрочного финансового лизинга;
- лизингополучатель может расценивать лизинг по договору операционного лизинга как забалансовую сделку, уменьшая тем самым финансовые обязательства авиакомпании при ведении бухгалтерской отчетности.

Стоимость операционного лизинга обходится лизингополучателю значительно ниже, чем при финансовом лизинге. При расчете лизинговых платежей принимается во внимание остаточная стоимость воздушного судна на момент истечения договора, что сказывается на их снижении. Таким образом, оперативный лизинг выгоден для авиаперевозчиков, особенно тех, кто не имеет достаточных средств для покупки воздушных судов или их приобретения на основе финансового лизинга.

В гражданской авиации широко распространены *«сухой»* и *«мокрый»* лизинг (*wet leasing and dry leasing*). В соответствии с *«сухим»* лизингом лизингополучатель несет *все расходы* по обслуживанию воздушного судна, включая его эксплуатацию собственным экипажем, проведение технико-профилактических работ, ремонт и страхование.

Согласно *«мокрому»* лизингу обязанность по обслуживанию воздушного судна возлагается на лизингодателя: он предоставляет воздушное судно со своим экипажем, осуществляет техническое обслуживание, ремонт и страхование, заправляет топливом. Однако эксплуатация воздушного судна на маршрутах происходит с использованием кодов и позывных лизингополучателя. *«Мокрый лизинг»* наиболее часто применяется в период высокого спроса на услуги авиаперевозчиков в разные сезоны года в северных и южных полушариях.

«Раздельный лизинг» (лизинг с участием нескольких сторон) является наиболее сложным из-за многочисленности участвующих в нем сторон. По условиям раздельного лизинга лизингодатель берет в кредит у банков, финансовых компаний, производителей воздушных судов и иных кредиторов большую часть суммы (от 50 до 90%), необходимую для покупки воздушного судна, но *«без права обратного требования»*, согласно которому кредиторы вправе взыскивать долги лишь из стоимости воздушного судна или лизинговых платежей лизингополучателя. Если в этом заинтересованы стороны лизингового соглашения, лизингодатель может заключить с кредиторами соглашение об уступке им прав на получение лизинговых платежей. В европейских странах в отношении раздельного лизинга предусматриваются значительные налоговые льготы, что делает его привлекательным и экономически выгодным для всех его участников.

В случае полного финансирования приобретения воздушного судна лизингодателем (хотя значительная часть средств им может быть заимствована у кредиторов) в договоре предусматривается *«право обратного требования»*, в соответствии с которым лизингодатель единолично несет ответственность за исполнение обязательств по кредиту и на него возлагается обязанность вернуть их кредитору независимо от его финансовых возможностей.

Каждый участник лизинга имеет свой интерес. Для авиакомпании лизингополучателя открывается возможность без резкого финансового напряжения получить для хозяйственной эксплуатации

воздушное судно определенного типа и провозной емкости, не уплачивая его полную стоимость. Кроме того, с помощью лизинга авиакомпания может оперативно удовлетворить свои потребности, связанные с временным, сезонным характером спроса на авиаперевозки.

Для лизингодателя лизинг является высокоэффективным средством вложения капитала, размещения свободных денежных средств. Приобретая воздушное судно, лизингодатель осуществляет инвестиции в форме имущества и в отличие от денежного кредита снижает риск невозврата денежных средств.

Несомненную выгоду дает лизинг изготовителям воздушных судов. Они сразу получают полную стоимость за изготовленное воздушное судно за счет посредника — лизинговой компании. Изготовитель берет на себя обязательство обеспечить техническое обслуживание самолета в процессе его эксплуатации, что выгодно лизингополучателю: ему не нужно нанимать или выделять своих технических специалистов для ремонта эксплуатируемого им воздушного судна. Эта работа поручается высококвалифицированным специалистам изготовителя, что также ему выгодно. С их помощью оперативно выявляются и устраняются производственные и конструктивные недостатки воздушного судна.

Глава 2. Юридическая природа соглашения о лизинге

В теории и практике международного лизинга воздушных судов высказываются разные точки зрения о юридической природе договора лизинга. Наиболее распространено мнение о том, что между арендой и лизингом особых различий не существует. Такой позиции, в частности, придерживается ИКАО, в инструктивных материалах которой по международному воздушному транспорту между лизингом и арендой ставится знак равенства. Однако даже мнение этой авторитетной международной организации не бесспорно. Международная организация, занимающаяся вопросами развития лизинга в Европе, — «LEASEUROП» — считает, что «никто не может толком определить, что же такое лизинг».

Сложность соглашения о лизинге определяет состав его участников, различия в их интересах и связанных с ними правах соб-

ственности на имущество, находящееся в лизинговом обороте. Кроме того, сходство отношений, вытекающих из арендных обязательств, и отношений из лизинговых обязательств, поскольку связаны с передачей имущества во временное пользование, не является основанием признать лизинг видом аренды.

Создателями юридической конструкции лизинга могут выступать: 1) изготовитель авиационной продукции, выступающий в качестве продавца; 2) авиакомпания и 3) лизингодатель, т. е. собственник воздушного судна, который, однако, его не использует для перевозок, а пускает в финансовый оборот и получает доход за него от эксплуатанта в виде лизинговых или арендных платежей. Причем вполне может быть так, что эксплуатант имеет планы постепенного, поэтапного вступления в права собственности путем осуществления лизинговых платежей. По завершении расчетов с лизингодателем права собственности переходят к эксплуатанту воздушного судна. Главное, что при этом происходит переход прав собственности на воздушное судно из-под юрисдикции одного государства под юрисдикцию другого со всеми вытекающими из этого последствиями. Воздушное судно приобретает национальность государства его регистрации. Если воздушное судно по окончании срока действия лизингового соглашения возвращается лизингодателю, то как собственник он распоряжается им по своему усмотрению и передает другим заинтересованным авиакомпаниям в лизинг или аренду. Поэтому ключевыми в соглашении о лизинге являются положения, регулирующие отношения между собственником воздушного судна и авиакомпанией, которой оно передано для эксплуатации на праве пользования. Эти положения закрепляют финансовую зависимость лизингополучателя от лизингодателя на определенный срок и меры финансового принуждения, которые может применить лизингодатель в случае невыполнения авиакомпанией финансовых обязательств. В то же время лизингополучатель свободен в коммерческой эксплуатации полученного им по лизингу воздушного судна.

Расклад участников лизинга, а соответственно, его юридическая конструкция может быть разной, о чем свидетельствуют ранее перечисленные виды соглашений о лизинге. Центральным вопросом является право собственности, т. е. определение, кто является реальным собственником воздушного судна и на каких условиях и кому оно передано в пользование для эксплуатации на международных воздушных маршрутах.

Состав участников лизинга и разнообразие их экономических интересов свидетельствует в пользу признания того, что лизинг есть особая экономико-правовая категория. Соглашение о лизинге является правовой формой выражения этой экономико-правовой категории. Его особенность заключается во включении в него элементов договора купли — продажи, доверительного управления, финансовых обязательств, залога, цессии, взаимных расчетов и т. п. Цель соглашения состоит в организации совместной деятельности по финансированию приобретения воздушного судна, а затем его коммерческой эксплуатации заинтересованной авиакомпанией на определенный период. Эта цель объединяет воли сторон соглашения о лизинге в единое целое. Между всеми участниками четко распределяются права и обязанности по соглашению, определяются степень и уровень ответственности за техническое состояние воздушного судна на весь период действия соглашения.

Регулируя имущественные отношения между его сторонами, лизинговое соглашение, безусловно, является возмездным, а по способу заключения — консенсуальным. Исходя из деления договоров на вещные и обязательственные, можно считать, что по своей правовой природе соглашение о лизинге прямо связано с вещным правом, когда право пользования чужим имуществом устанавливается законом или договором с присвоением пользователем приносимых плодов, но под условием сохранения существа данной вещи. Лизинг воздушных судов во многом построен на элементах вещного права, но считать, что они определяют сущность и юридическую природу соглашения о лизинге, было бы неверным, поскольку отношения лизинга носят прежде всего обязательственный характер. В целом юридическая природа соглашений о лизинге подлежит дальнейшему изучению.

Глава 3. Основные положения соглашений о международном лизинге воздушных судов

Соглашение о лизинге воздушных судов о передаче воздушного судна от лизингодателя из одного государства лизингополучателю из другого государства представляет собой чрезвычайно сложный юридический документ, в котором стороны стремятся максимально

защитить свои права и интересы при возможном возникновении каких-либо спорных ситуаций при его применении. Для лизингодателя важно отразить в соглашении порядок технического обслуживания и ремонта воздушного судна, регистрации, страхования casco, определить условия возврата воздушного судна и ответственность лизингополучателя при его эксплуатации, установить порядок и условия лизинговых платежей и ответственность лизингополучателя в случае неисполнения обязательств, предусмотренных договором, и др. Для лизингополучателя имеет большое значение закрепление максимально широких прав по использованию воздушных судов в целях регулярных и нерегулярных международных воздушных перевозок.

В большинстве случаев для финансирования лизинга привлекаются дополнительные средства, и это приводит к тому, что соглашение о лизинге дополняется договорами займа, цессии, залога и т. п. Несмотря на специфику каждого соглашения о лизинге воздушных судов, они содержат достаточно типичные положения, которые составляют содержание подобных соглашений. Типичность не означает воспроизведение типовых положений в соглашении о лизинге: каждое соглашение имеет индивидуальный и самобытный характер и при его разработке от сторон необходимы творческий подход и высокая правовая культура.

Соглашение о лизинге имеет следующую структуру.

Вступительная часть, где указываются участвующие в соглашении стороны и представляющие их интересы лица, должным образом уполномоченные для подписания соглашения, точное местонахождение и юридические адреса сторон, краткое описание существа сделки. Иностранное происхождение сторон придает сделке международный характер и характеризует ее как внешнеторговый контракт.

Определения. В соглашении принято давать определения всем используемым в нем терминам. В дальнейшем это помогает сторонам соглашения одинаково понимать их значение и правильно применять его положения на практике, избегать двоякого толкования и споров о смысле и содержании того или иного термина. Особенно это важно при интернациональном составе сторон соглашения. В связи с этим возникает серьезная проблема выработки определения терминов равно аутентичными, максимально одинаковыми для понимания и применения на языках сторон соглашения о лизинге, поскольку участники соглашения принадлежат к разным национальным системам права.

Описание воздушного судна, передаваемого в лизинг. В соглашении четко указываются его модель, серийный номер, тип и серийный номер двигателей, внутренняя компоновка воздушного судна и его состояние на момент передачи в лизинг, объем провозной емкости, требования к техническому обслуживанию и др.

Регистрация воздушного судна. При передаче воздушного судна в лизинг в соглашении решается вопрос о его регистрации в государстве, в котором оно будет эксплуатироваться. Это требование Чикагской конвенции 1944 г., согласно которой воздушные суда должны иметь национальность государства, в котором они зарегистрированы (ст. 17), их регистрация более чем в одном государстве признается недействительной (ст. 18), сама регистрация или ее смена производятся в соответствии с национальными законами и правилами (ст. 19), и каждое воздушное судно, занятое в международной аэронавигации, должно иметь соответствующие национальные и регистрационные знаки. Обеспечение соблюдения этих положений Чикагской конвенции ложится на лизингополучателя, что крайне важно, поскольку от их решения прямо зависит жизнеспособность договора лизинга. Национальная процедура регистрации имеет большое значение для защиты прав лизингодателя, возможности принудительного их осуществления в случае невыполнения лизингополучателем финансовых, эксплуатационных и иных условий соглашения о лизинге. Если такие факты устанавливаются, презюмируется, что национальная процедура регистрации не должна препятствовать возврату воздушного судна лизингодателю, причем эта сторона вопроса очень тщательно им проверяется при заключении соглашения о лизинге. В настоящее время в связи с вступлением в силу Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Авиационного протокола к ней 2001 г. (Кейптаунская конвенция) лизингодатель будет учитывать факт участия в этих документах государства лизингополучателя, поскольку они содержат необходимые для него гарантии его прав и финансовых интересов. Помимо этого при заключении соглашения его сторонами учитывается национальная процедура сертификации и признания иностранных воздушных судов пригодными для эксплуатации в стране лизингополучателя.

Гарантии соглашения о лизинге. Лизинг воздушного судна представляет собой сделку сторон лизинга. При ее заключении требуется четкая и ясная информация о реальной дееспособности и право-

способности каждого участника сделки. Любые неточности, ошибки и сокрытие фактов создают формальные причины, которые могут быть использованы любой стороной для оспаривания сделки в суде, признания нарушения условий соглашения и взыскания причиненного этим нарушением материального ущерба. Самой заинтересованной стороной в получении максимально полной и точной информации обо всех сторонах сделки выступает лизингодатель. Именно он несет финансовые риски неисполнения лизингополучателем обязательств по соглашению о лизинге. До Кейптаунской конвенции 2001 г. самой слабой стороной соглашений о лизинге воздушных судов была недостаточная надежность гарантий прав и интересов лизингодателя. С ее принятием степень надежности гарантий для лизингодателя значительно повысилась. Однако если страна лизингополучателя в ней не участвует, проблемы надежности гарантий сохраняются. В таком случае используются обычаи делового оборота, сложившиеся в области лизинга воздушных судов. К ним следует отнести правила о:

- соответствии создания предприятия лизингополучателя (перевозчика) национальным законам и правилам, действующим в государстве его регистрации, что подтверждается заверенными копиями учредительных документов лизингополучателя;
- подтверждении полномочий лизингополучателя (перевозчика) на основе заверенной копии решения руководящего органа предприятия на заключение договора лизинга и связанных с ним документов;
- легализации соглашения о лизинге и связанных с ним документов в странах всех его сторон;
- подтверждении деловой репутации лизингополучателя (отсутствие случаев неисполнения обязательств по другим соглашениям, задолженности по банковским и иным кредитам, судебных или арбитражных разбирательств и др.);
- подтверждении о получении лизингополучателем всех необходимых разрешений от компетентных государственных органов;
- подтверждении об уплате всех налогов, сборов и пошлин, подлежащих взысканию в связи с заключением договора лизинга;
- подтверждении страхования воздушного судна;
- подтверждении действительности гарантий лизингополучателя.

Перечень указанных обычаев делового оборота носит условный характер. Это примеры, чаще всего встречающиеся в практике заключения договоров лизинга воздушных судов.

Лизинговые платежи. Финансовые обязательства лизингополучателя определяются в соглашении о лизинге самым тщательным образом во избежание неясностей при его применении. В соглашениях об *оперативном лизинге* четко указываются фиксированная сумма платежей и сроки выплат. В соглашениях *финансового лизинга* определяется сумма выплаты основного долга, т. е. выплаты займа, привлеченного для финансирования приобретения лизингодателем воздушного судна, вместе с процентом, который, в свою очередь, состоит из ставки *либор* и маржи. Очень сложна процедура лизинговых платежей по *раздельному лизингу*: фактически она носит индивидуальный характер, а процедуры нетипичны и не похожи друг на друга. В зависимости от договоренностей сторон, срока действия лизинга и валюты платежей лизинговые платежи могут быть строго фиксированными или плавающими.

Согласно большинству соглашений о лизинге обязательства лизингополучателя являются абсолютными и безусловными, т. е. он не может уклониться от их соблюдения и исполнения в случае:

- авиационного происшествия с воздушным судном, его гибели и разрушения;
- обнаружения пороков в праве собственности на воздушное судно, его регистрации, получения сертификатов летной годности, предъявления к продаже, сдачи в аренду, фрахтования и других видах использования в национальных законах и правилах страны-лизингополучателя;
- осуществления в отношении лизингодателя и лизингополучателя процедур несостоятельности, банкротства, реорганизации и т. п.;
- актов угона и захвата самолетов, террористических актов, забастовок и т. п.;
- конфискации или экспроприации воздушного судна;
- изменения в статусе лизингодателя или лизингополучателя;
- принятия законов, накладывающих ограничения на исполнение соглашения о лизинге;
- появления любых причин для невыполнения обязательств по платежам.

Несмотря на эти жесткие оговорки, на деле эти обязательства очень трудно реализуемы. Они требуют четких решений на этот

счет в национальных законах и правилах в государствах сторон соглашения о лизинге, которых либо нет, либо существуют серьезные препятствия для их обеспечения. Чаще всего в них вообще отсутствуют необходимые нормы, обеспечивающие соблюдение лизингополучателем вышеуказанных обязательств по лизингу в рамках национальной системы права. К примеру, по английскому праву довольно спорным является требование лизингодателя о взыскании с лизингополучателя долгов в случае гибели самолета. Не в лучшей ситуации может оказаться и иностранный лизингодатель по российскому законодательству.

Компенсация возможных потерь. При заключении лизинговой сделки лизингодатель и кредитор обычно возлагают на лизингополучателя всю ответственность за долги, которые могут возникнуть при эксплуатации воздушного судна, приобретенного в лизинг. Такой подход связан с учетом рисков, складывающихся на рынке международных авиаперевозок, из-за которых падает спрос на перевозки, и вместо доходов лизингополучатель получает одни убытки и попадает в тяжелое финансовое положение, становится вообще неплатежеспособным производить лизинговые платежи в сроки, оговоренные в соглашении. Так было, к примеру, со многими авиакомпаниями после террористического акта 11 сентября 2001 г. Вот почему соглашения о лизинге предусматривают положение, обязывающее лизингополучателя компенсировать лизингодателю (и кредитору) любые возможные финансовые потери. Для этого лизингополучатель должен обеспечить и оплатить страхование воздушного судна и гражданской ответственности, защитить лизингодателя и кредитора от любых требований третьих лиц в отношении владения и использования эксплуатируемого им воздушного судна. Данное положение не следует понимать буквально, будто лизингополучатель за все в ответе, даже за те изменения, которые происходят в налоговой политике в стране лизингодателя и отрицательно сказываются на лизинговой сделке. В этих случаях риски таких негативных законодательных изменений возлагаются на лизингодателя.

Отрицание гарантий пригодности воздушного судна к использованию. Роль лизингодателя в лизинговой сделке исключительно финансовая. Это обстоятельство учитывается в соглашении о лизинге в виде положения об отрицании гарантий пригодности воздушного судна к эксплуатации и соответствия его спецификации лизингодателя, и этим он освобождается от ответственности за подержание летной годности воздушного судна. Речь не идет об отказе

со стороны лизингодателя вообще в гарантиях летной годности воздушного судна. Приобретая его у производителя с помощью продавца, лизингодатель, естественно, получает от них все необходимые гарантии пригодности воздушного судна к эксплуатации. Однако когда оно передается в пользование лизингополучателю, возникает вопрос, кому эти гарантии принадлежат — лизингодателю, остающемуся собственником воздушного судна, или лизингополучателю, который получает права на эксплуатацию. В связи с этим в лизинговом соглашении предусматривается специальное положение об уступке прав на гарантии, имеющиеся у лизингодателя, лизингополучателю. Обычно лизингодатели не настаивают на его включении в текст соглашения и предоставляют право лизингополучателю требовать гарантии качества непосредственно у его производителя. Однако лизингополучатель должен получить в порядке цессии гарантии от производителя воздушного судна и его продавца, переданные лизингодателю на период действия соглашения. По прекращении действия соглашения лизингодатель вправе потребовать от лизингополучателя возвращения гарантий и указания невыполненных работ по поддержанию летной годности воздушного судна. Кроме того, в интересах лизингополучателя включение в соглашение положения, обязывающего лизингодателя принимать все меры по выставлению и обеспечению гарантий, полученные им от производителя/продавца, до тех пор, пока лизингополучатель не допустил нарушения обязательств по соглашению о лизинге. Этим сохраняется возможность эксплуатировать воздушное судно в режиме гарантий от производителя и продавца на весь период действия соглашения.

Защита прав собственности. В течение всего периода действия соглашения о лизинге права собственности сохраняются за лизингодателем, которым могут быть авиакомпания, лизинговая компания, банк, финансовая компания и др. Именно поэтому исключительно важное значение имеют безупречные документы, подтверждающие права собственности на воздушное судно, которые дают основание лизингополучателю требовать от лизингополучателя защиты его прав собственности путем прикрепления на воздушное судно и его двигателя несгораемых табличек имен лизингодателя и кредитора, регистрации их прав собственности лизингополучателем в национальном регистре государства, где оно эксплуатируется.

К мерам защиты прав собственности относятся ограничения, накладываемые соглашением о лизинге, на действия лизингополу-

чателя при эксплуатации воздушного судна. В частности, сдавать его в *сублизинг* он может только с предварительного письменного согласия лизингополучателя и совершенно исключается возникновение залоговых прав по инициативе лизингополучателя, если только они не предусмотрены соглашением о лизинге. Кроме того, его эксплуатации может быть прямо ограничена территориями, исключаящими зоны военных действий и высокого политического риска, запрещаются полеты в государства, в которых национальные законы и правила затрудняют или вообще делают невозможным возврат воздушного судна лизингополучателю в случае неисполнения лизингополучателем финансовых и иных условий договора лизинга.

В течение всего срока соглашения за лизингополучателем сохраняется право в любое время осмотреть воздушное судно и убедиться в его должной эксплуатации путем исследования его технического состояния и вида.

Техническое обслуживание. Положения о техническом обслуживании воздушного судна — одни из самых сложных в соглашении о лизинге, что обусловлено интересами лизингодателя в сохранении высокой остаточной стоимости воздушного судна. Для этого в соглашении детально и подробно формулируются требования, которые должен соблюдать лизингополучатель при техническом обслуживании воздушного судна, находящегося у него в эксплуатации. Главное требование состоит в строгом исполнении программы технического обслуживания в соответствии с рекомендациями изготовителя и предписаниями компетентного органа гражданской авиации, чтобы сохранить сертификат летной годности, выдаваемый этим органом.

Техническое обслуживание осуществляется в соответствии с директивами по летной годности и руководства по эксплуатации, что сказывается на увеличении стоимости воздушного судна и влечет необходимость распределения расходов по техническому обслуживанию между лизингодателем и лизингополучателем. Особо оговариваются в соглашении вопросы замены запасных частей. До тех пор, пока запасная часть не заменена другой, она остается собственностью лизингодателя. С другой стороны, лизингополучатель защищен от предъявления к нему требований, выходящих за рамки тех, что обычно адресуются добросовестному эксплуатанту воздушного судна. Помимо детального регулирования в соглашении о лизинге предусматриваются нормы, в соответствии с которыми осуществляются отчисления на техническое обслуживание, именуемые резервами или дополнительной арендной платой.

Страхование. Передаваемое в лизинг воздушное судно подлежит обязательному страхованию КАСКО и гражданской ответственности, что представляет взаимный интерес как для лизингодателя, так и для лизингополучателя. Первый снимает с себя риск гражданской ответственности, второй покрывает риск, принимаемый им на себя согласно положениям договора лизинга о компенсации. В страховых полисах обычно предусматриваются три возможных случая гибели воздушного судна: *полная гибель* — восстановление воздушного судна нецелесообразно; *конструктивная гибель* — страховой суммы недостаточно для восстановления воздушного судна; *соглашенная полная гибель* — взаимное признание гибели воздушного судна и невозможности и нецелесообразности его восстановления или спасения, в частности при падении в море.

В соглашениях об оперативном лизинге обязательно оговаривается страховая стоимость воздушного судна, т. е. сумма, которую может получить страхователь в случае гибели воздушного судна. Кроме того, предусматривается страхование военных рисков, ответственности перед пассажирами и третьими лицами и другие вопросы страхования, связанные с различными рисками эксплуатации воздушного судна на основе договора лизинга. Строго говоря, многое зависит от предусмотрительности лизингодателя, который должен себя застраховать от возможной приватизации, национализации или невозможности исключить воздушное судно из реестра по окончании срока лизингового соглашения.

Неисполнение обязательств. Очень тщательно и подробно в соглашении о лизинге регулируются случаи неисполнения финансовых обязательств. Особенно это касается оперативного лизинга, учитывая сроки его действия. Кроме того, неисполнение финансовых обязательств лизингополучателем может возникнуть по причине его банкротства, ликвидации, реорганизации и других аналогичных ситуаций. Чтобы избежать в подобных случаях финансового ущерба, лизингодатель крайне заинтересован в сохранении финансового и технического контроля за воздушным судном. Как только становится очевидным, что лизингополучатель несостоятелен и не исполняет должным образом свои финансовые обязательства, со стороны лизингодателя незамедлительно могут последовать меры по их обеспечению, предусмотренные соглашением о лизинге. Среди наиболее часто встречающихся примеров неисполнения обязательств выделяются нарушение сроков оплаты, нарушение лизингополучателем обязательств по договорам страхования, заключенным в отноше-

нии переданного в лизинг воздушного судна, изменение связанных с лизинговой сделкой документов — сертификатов, лицензий на перевозки, разрешений на полеты и др. Практика показывает, что неисполнение лизингополучателем любого обязательства может привести к признанию дефолта, причем такая реакция со стороны лизингодателя не обязательно связана с финансами.

Другой причиной неисполнения обязательств может быть приостановление или прекращение деятельности авиакомпании (лизингополучателя). В этом случае лизингодатель имеет право известить лизингополучателя о дефолте лизингового соглашения и прекращении его прав по лизингу. Частью процедуры дефолта является возвращение воздушного судна во владение лизингополучателя.

Иные положения соглашения о лизинге. Как правило, соглашение содержит обязательство лизингодателя не вмешиваться в деятельность лизингополучателя, что дает ему возможность беспрепятственно владеть и пользоваться воздушным судном. Подобное обязательство лизингодателя имеет очень важное значение для лизингополучателя, поскольку гарантирует его защиту от произвольных и незапланированных изъятий воздушного судна из эксплуатации по усмотрению лизингодателя.

Практически все лизинговые соглашения содержат положения о выборе сторонами применимого права при возникновении спора и юрисдикции суда. Чаще всего споры подлежат рассмотрению в арбитраже.

Практика показывает, что соглашения о лизинге воздушных судов сложны и детализированы, учитывают многочисленность его участников, их намерение защитить себя от всевозможных рисков, и прежде всего финансовых. Поэтому в первую очередь стороны соглашения стремятся избежать возможных серьезных проблем и разногласий при его применении, для чего еще на стадии переговоров самым тщательным образом вырабатываются его принципиальные положения.

Глава 4. Международно-правовые гарантии в отношении лизинга воздушных судов

Несмотря на сложность договора лизинга, тщательность его подготовки, включения в него многих положений, которые должны были бы гарантировать лизингодателю полноценную защиту его закон-

ных прав и интересов, на практике это не всегда удается сделать, и тому есть много причин. Огромная стоимость новых гражданских судов привела к тому, что авиакомпаниям не всегда выгодно приобретать новейшую гражданскую авиатехнику в собственность. Согласно законам многих стран покупка воздушного судна на основе договора купли-продажи рассматривается как приобретение имущества со всеми вытекающими из этого правовыми, финансовыми, налоговыми и иными последствиями. Такое приобретение стало для многих авиакомпаний разорительным, а, кроме того, воздушное судно как имущество требует больших расходов на его содержание. Совсем по-другому обстоит дело с приобретением воздушного судна в лизинг. Для лизингополучателя такое воздушное судно не является собственностью, что значительно снижает бремя расходов при его эксплуатации. Это первая причина, которая повлекла бурное развитие лизинга воздушных судов во второй половине прошлого века. Кроме того, многие авиакомпании в целях поддержания высокого уровня своей конкуренции и имиджа постоянно обновляют свой авиапарк через 10 — 15 лет, и лизинг способствует этой политике. По окончании срока действия договора лизинга воздушное судно без проблем возвращается его собственнику — лизингодателю, который решает его судьбу согласно ситуации. Он либо эксплуатирует самолет сам, либо опять сдает в лизинг или аренду. В результате образуется вторичный рынок самолетов, эксплуатируемых на основе договора лизинга или аренды. Тем самым лизинг стал эффективным средством финансирования приобретения дорогостоящих воздушных судов на современном этапе, продвижения новейшей техники на рынок международного воздушного транспорта. Центральной фигурой лизинговых сделок стали лизингодатели — банки, финансовые, лизинговые и иные компании и структуры, которые по очень сложным технико-юридическим схемам приобретают у производителей гражданскую авиационную технику; им далеко не безразлично, какие гарантии их финансовых вложений в них содержатся и насколько они эффективно и реально действуют.

Уже в 70 — 80-е гг. прошлого столетия стало ясно, что законодательство многих государств не готово защищать права и интересы лизингодателя так, как ему это требуется, особенно при неисполнении лизингополучателем своих финансовых обязательств. Нередко лизингодателю трудно добиться их исполнения в стране лизингополучателя. Национальные законы часто серьезно мешают до-

биться их соблюдения либо вообще этому препятствуют. И это несмотря на то, что в договоре лизинга, казалось бы, все предусмотрено. В настоящее время кредиторы испытывают большие трудности по улаживанию проблем с заемщиками, нарушающими исполнение своих обязательств по кредиту, выданному для приобретения новых гражданских самолетов. Кредиторы вынуждены затевать длительные и дорогостоящие процедуры со своими должниками.

Беспомощность национальных законов в обеспечении возврата кредитору займов в случае неисполнения должником своих финансовых обязательств учитывается им и отражается на процентных ставках займов. Чем меньше вероятность обеспечить возврат займа на основе национальных законов, тем выше процентная ставка за кредит. В результате новые современные самолеты становятся недоступными для авиакомпаний, что сдерживает спрос на нее и ведет к простоям в авиационной промышленности. Высокие процентные ставки кредитов заставляют авиакомпании перекладывать издержки по приобретению новой гражданской авиационной техники на билеты для пассажиров, что отражается на объемах авиаперевозок. Вслед за высокими процентными ставками кредитов растет цена правительственных гарантий в тех странах, где предоставляются государственные гарантии на приобретение воздушных судов в лизинг.

Высокие правовые риски учитываются лизингодателями при заключении договора лизинга. По этим причинам в 2001 г. под эгидой Международного института унификации частного права (УНИДРУА) и Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в Кейптауне была принята Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Авиационный протокол к ней, которые позволяют существенным образом снизить финансовые риски, связанные с приобретением дорогой техники в лизинг, путем обеспечения кредиторам международных гарантий в отношении займов, предоставляемых авиакомпаниям и лизинговым компаниям для закупки новой авиационной техники.

Конвенция и Протокол разрабатывались более десяти лет. Принятие этих документов позволяет создать новые условия, которые будут содействовать финансированию приобретения в лизинг дорогостоящей техники — современных лайнеров, космических объектов и железнодорожного подвижного состава. Дипломатическая конференция в Кейптауне, проведенная под эгидой Международного института унификации частного права при участии 68 государств и 14 международных организаций, завершилась принятием

двух документов: Конвенции, призванной быть базовой, основной для всех протоколов — авиационного, космического и железнодорожного, и Авиационного протокола, являющегося составной частью Конвенции. Космический и железнодорожный протокол еще разрабатываются.

Цели и задачи Конвенции. Цель Кейптаунской конвенции 2001 г. и Авиационного протокола к ней — обеспечить гарантию, быстро и беспрепятственно осуществляемую в юрисдикции Договаривающегося государства и применяемую к воздушным судам, авиационным двигателям и вертолетам. В преамбуле Конвенции отражены основные цели и задачи, решению которых она должна способствовать. Во-первых, Конвенция предназначена *оказывать содействие в финансировании приобретения и эффективного использования подвижного оборудования, имеющего большую стоимость и особое экономическое значение.* Во-вторых, признавая *преимущества лизинга и его финансирования, обеспеченного активами,* Конвенция направлена на содействие таким сделкам *путем установления четких правил регулирования.* Эти правила будут обеспечивать *универсальное признание и защиту гарантий в отношении подвижного оборудования на базе принципов, лежащих в основе лизинга и его финансирования, обеспеченного активами,* исходя из уважения *принципа автономии воли заинтересованных сторон в такого рода сделках.* В третьих, Конвенция ориентирована на создание *правовых рамок для международных гарантий в отношении подвижного оборудования и образование для этой цели международной системы регистрации для их защиты.*

Цели и задачи, указанные в преамбуле Конвенции, определяют ее предмет и направления правового регулирования. С одной стороны, Конвенция устанавливает правила, относящиеся к лизингу и его финансированию, обеспеченному активами, предусматривает международные гарантии в отношении такого рода сделок, а с другой, — учреждает международную систему регистрации таких сделок для их защиты. Международная регистрация сделок по лизингу воздушных судов будет осуществляться в ИКАО специально создаваемой для этого структурой. При возникновении спорных ситуаций такая регистрация сделки в ИКАО позволит кредитору доказать свое преимущественное право на обеспечительную гарантию, созданную на основании соглашения об обеспечении исполнения обязательств. В практике эксплуатации воздушных судов очень часто происходит смена авиакомпаний, которые его эксплуатиру-

ют. За весь свой период летной годности, а это 20 — 25 лет, воздушное судно может многократно переходить «из рук в руки». Чтобы правовая связь между кредитором (залогодержателем) и должником (залогодателем) не прерывалась и финансовые обязательства по лизингу выполнялись на всем протяжении ее действия (на практике платежи по лизингу воздушных судов могут осуществляться 10 — 15 и более лет) при любом переходе машины от одного эксплуатанта к другому, очень важно иметь такие формы защиты прав кредиторов, которые не позволили бы должникам уклониться от выполнения своих финансовых обязательств по лизингу. Международная система регистрация сделок по лизингу воздушных судов, которая создается согласно Конвенции и Протоколу, делает для кредитора легкодоказуемыми его права по лизингу и их предъявление любому эксплуатанту, у которого в данный момент находится в эксплуатации воздушное судно.

Определение терминов: специфика и многообразие. В первой главе Конвенции содержатся общие положения, важные для понимания содержания ее последующих глав. В ст. 1 этой главы включены определения сорока трех терминов, используемых в тексте Конвенции. Правильное понимание и толкование всего содержания Конвенции может быть достигнуто только с учетом этих определений.

К примеру, под термином «соглашение» понимаются три типа соглашений, которые подпадают под действие Конвенции: *соглашение об обеспечении исполнения обязательства, соглашение о предварительной продаже с резервированием права собственности и соглашение о лизинге*. Все указанные типы соглашений являются *внутренними сделками*. Это обстоятельство должно приниматься во внимание при толковании Конвенции. В частности, анализ ст. 2 и 7 приводит к выводу о том, что три типа соглашения порождают или предусматривают соответствующий тип гарантий в отношении подвижного оборудования. Специфика конкретного соглашения неизбежно сказывается на специфике гарантии, которая может быть прямо им предусмотрена.

В статью 1 включены определения терминов, характеризующих различные правовые ситуации с внутренними сделками, подпадающими под действие Конвенции. Многие из них впервые вводятся в международно-правовой лексикон и неизвестны российской национальной практике, что потенциально создает трудности для восприятия положений Конвенции. В качестве примера можно привести термины «*потенциальный покупатель*» «*потенциальный прода-*

вещ», «международная гарантия», «национальная гарантия», «внедоговорные право или гарантия», «ранее существовавшие право или гарантия», «условная цессия», «условная международная гарантия», «условная продажа», «зарегистрированная гарантия», «регистрируемые внедоговорные право или гарантия», «обеспеченное обязательство», «соглашение об обеспечении исполнения обязательства», «обеспечительная гарантия», «соглашение о предварительной продаже с резервированием права собственности», «незарегистрированная гарантия» и др.

Хотя каждый термин в Конвенции соответствующим образом определяется, этого недостаточно. Не случайно дипломатическая конференция в Кейптауне приняла специальное решение о подготовке официального комментария к Конвенции и Авиационному протоколу с тем, чтобы устранить трудности в пользовании этими документами лицами, которые с ними будут работать. В настоящее время такой комментарий подготовлен и распространяется УНИДРУА.

Понятие «международная гарантия». Согласно ст. 2 Конвенции *международной гарантией в отношении подвижного оборудования является гарантия, имеющаяся у кредитора, которая представлена залогодателем по соглашению об обеспечении исполнения обязательства или относится к объекту, которым имеют право распоряжаться залогодатель, потенциальный продавец или лизингодатель.* Необходимо различать гарантию, предоставляемую должником кредитуру по соглашению об обеспечении исполнения обязательств, и гарантию, относящуюся к объекту, которым имеет право распоряжаться залогодатель, «потенциальный продавец» или лизингодатель.

Категориями объектов, на которые распространяются международные гарантии, являются: а) планеры воздушных судов, авиационные двигатели и вертолеты; б) железнодорожный подвижной состав; в) космические средства.

Предмет Конвенции. В предмет Конвенции входят, помимо публично-правовых отношений, *частно-правовые* отношения, возникающие между кредитором и должником на основании соглашения соответствующего типа. В Конвенции специально оговаривается вопрос о ее применимости. Согласно ст. 3 *главным* условием ее применения является *нахождение должника* на момент заключение соглашения, порождающего или предусматривающего международную гарантию, в Договариваемом государстве. Что касается кредитора, то не имеет значения, находится он в Договариваемом

государстве или нет: на применимость Конвенции это не влияет. Другими словами, кредитор всегда может ссылаться на Конвенцию, использовать в ней установленные способы защиты своих прав.

В отношении должника Конвенция определяет четыре критерия установления его местонахождения. Для этого достаточно выяснить: а) в соответствии с какими законами Договаривающего государства образовано учреждение должника; б) имеет ли должник в Договаривающемся государстве зарегистрированное учреждение или пользуется предусмотренным законодательством правом разместить штаб-квартиру; в) имеет ли должник в Договаривающемся государстве свой административный центр; г) ведет ли должник хозяйственную деятельность в Договаривающемся государстве.

Особое место в Конвенции уделяется вопросу толкования и определения применимого права. В п. 1 ст. 5 Конвенции подчеркивается, что при ее толковании *«должны приниматься во внимание ее цели, определенные в преамбуле, ее международный характер и необходимость содействия ее единообразному и упорядоченному применению»*. В этой же статье признается, что некоторые вопросы Конвенции могут быть четко не урегулированы. В таком случае можно и нужно прибегать к общим принципам Конвенции, а если и их недостаточно, то вопросы предмета Конвенции должны регулироваться *«в соответствии с применимым правом»*. По смыслу п. 3 ст. 5 ссылки на применимое право являются *«ссылками на нормы внутригосударственного права, применимого в силу норм международного частного права, действующих в государстве суда»*. Последнее означает, что в случае возникновения спора вопрос о применимом праве по существу отнесен к компетенции суда.

На дипломатической конференции были приняты Конвенция и Протокол. В ст. 6 на этот счет четко сказано, что оба эти документа *«рассматриваются и истолковываются совместно в качестве единого документа»*, но если будет обнаружено какое-либо несоответствие между ними, то *«преимущественную силу имеет Протокол»*.

Образование международной гарантии. В главе второй Конвенции рассматривается вопрос образования международных гарантий. В соответствии со ст. 7 Конвенции гарантия образуется в качестве международной в силу соглашения, которое ее создает или предусматривает. К соглашению предъявляются следующие формальные требования: оно должно быть: а) составлено в письменном виде; б) относится к объекту, которым имеет право распоряжаться залогодатель, потенциальный продавец или лизингодатель; в) позво-

ляет идентифицировать объект в соответствии с Протоколом к Конвенции (либо авиационным, либо космическим или железнодорожным). Применительно к соглашению об обеспечении исполнения обязательства Конвенция гарантия позволяет определить *наличие обязательств, которые соответствующим образом обеспечены*, но при этом не обязательно, чтобы в соглашении была указана конкретная сумма или максимальная сумма обеспечения.

Чтобы понять юридическую природу международных гарантий в отношении отдельных категорий подвижного оборудования, недостаточно толкования только ст. 7. Необходимо обязательно учитывать также ст. 1 и 2 Конвенции, в контексте которых устанавливается характер международных гарантий в отношении подвижного оборудования.

Согласно Конвенции международные гарантии могут возникать в силу внутренних сделок с подвижным оборудованием. При приобретении в лизинг подвижного оборудования по соответствующему соглашению на должника могут быть возложены такие обязательства, которые могут быть признаны кредитором достаточными для обеспечения исполнения финансовых обязательств, служить гарантией того, что в любом случае они будут выполнены. К примеру, согласно п. m) ii ст. 1 Конвенции по соглашению об обеспечении исполнения обязательства должник *может гарантировать кредитору передачу каких-либо прав, включая право собственности, на объект, приобретенный им в лизинг в целях обеспечения исполнения любого своего финансового обязательства или третьего лица*. То есть, не предвешая вопроса о том, какими должны быть гарантии, Конвенция предоставляет сторонам сделки по подвижному оборудованию возможность самим позаботиться об их характере и содержании. В соответствии со ст. 7 *гарантия* образуется в качестве *международной*, если выполнены указанные выше формальные требования. С учетом внутренней природы сделок по подвижному оборудованию виды и содержание гарантий целиком и полностью зависят от возможностей, имеющихся в национальном законодательстве. В российском законодательстве эти вопросы слабо урегулированы, и в этом направлении многое еще предстоит сделать.

После заключения внутренних сделок по подвижному оборудованию в соответствии с национальными процедурами и правилами ее участники имеют право зарегистрировать свои сделки в Международном регистре.

Способы защиты прав кредитора. Третья глава Конвенции посвящена способам защиты прав кредитора при неисполнении обязательств и имеет исключительно важное значение для реализации ее главной цели — обеспечить и защитить законные права и интересы кредитора в случае неисполнения обязательств по сделкам по лизингу должником. Если такой факт имеет место, кредитор и должник, согласно ст. 11, согласовывают в любой момент в письменном виде вопрос о том, какие события рассматриваются как неисполнение обязательства, которые дают повод для использования различных способов защиты прав, предусмотренных в ст. 8 — 10 и 13 Конвенции.

Но при этом последующие действия должны происходить с учетом заявления Договаривающегося государства при ратификации, принятии, утверждении Протокола или присоединении, которое может быть сделано им в отношении обремененного объекта мобильного оборудования. Согласно п. 1. ст. 54 Протокола оно может заявить, что пока такой объект находится на его территории или контролируется с этой территории, кредитор не должен передавать в лизинг этот объект, находящийся в пределах его территории. Договаривающееся государство может также сделать другого рода заявление при ратификации, принятии, утверждении Протокола или присоединении к нему. В соответствии с п. 2 ст. 54 оно может заявить, что любой способ защиты прав, имеющийся в распоряжении кредитора согласно данной Конвенции и четко не определенный как способ защиты прав в суде, может быть применен только с разрешения суда.

После учета всех этих условий в соответствии с п. 1 ст. 8 кредитор может с согласия должника воспользоваться *одним* или *несколькими* способами защиты своих прав. Во-первых, он может принять во владение предоставленный ему в порядке обеспечения исполнения обязательства подвижной объект и установить контроль над ним. Во-вторых, кредитор вправе продать или передать в лизинг любой такой объект. Наконец, он может инкассировать или получить любые доход или прибыль, которые образуются в результате управления таким объектом или его использования.

У кредитора есть также альтернатива просить суд о вынесении решения относительно совершения любого способа защиты прав, предусмотренного в п. 1 ст. 8. Но в каких случаях он может ею воспользоваться, Конвенция умалчивает. По смыслу предписаний п. 1 ст. 8, кредитор и должник могут сами, без суда, уладить свои споры.

Если же по каким-либо причинам это не произошло, кредитор вправе обратиться в суд за защитой своих прав.

Конвенция предусмотрительно предостерегает кредиторов от использования любых способов защиты прав неразумным в коммерческом отношении образом. Как это указано в Конвенции, продажа кредитором подвижного объекта или передача его в лизинг не по решению суда, а иным образом, т. е. как это предусмотрено в п. 1 ст. 8, должна осуществляться с предварительного письменного уведомления, представляемого в разумные сроки должнику и другим заинтересованным лицам. Особо регулируется в Конвенции вопрос о покрытии задолженностей, учете сумм, полученных кредитором в результате использования какого-либо способа защиты прав (п. 5 и 6 ст. 8).

Неисполнение финансовых обязательств приводит в действие различные механизмы обеспечения, обычно предусмотренные соглашением между кредитором и должником. Конвенция также обращается к этим вопросам и в ст. 9 специально оговаривает, что должны и могут предпринять кредитор и все заинтересованные лица после неисполнения обязательства в отношении подвижного объекта, на который распространяется обеспечительная гарантия, каким образом решить вопрос о праве собственности на объект, его переходе к кредитору в порядке удовлетворения всех или части обязательств, обеспеченных гарантиями. В этой статье содержатся также меры, которые может принять суд при обращении кредитора по поводу защиты его прав, других обстоятельств, связанных с неисполнением обязательств должником.

В мировой практике широко практикуется заключение договоров между производителями подвижного (авиационного, космического и железнодорожного) оборудования и его потенциальными покупателями еще до того, как оно произведено. Выгоды от этого имеют и производитель, и покупатель. Производитель имеет гарантированные заказы, а потенциальный покупатель получает выгодные цены на интересующую его продукцию. В ст. 10 Конвенции специально оговариваются способы защиты прав потенциального продавца или лизингодателя, что вносит в международную практику новые, ранее не применявшиеся способы защиты интересов потенциальных продавца и лизингодателя.

Помимо этого в Конвенции имеются положения, предусматривающие возможность использования дополнительных и промежуточных способов защиты прав кредитора (ст. 12 и 13). В первом

случае они могут быть выбраны и согласованы по собственному усмотрению кредитором и должником. Во втором речь идет о получении от суда защиты по выбору кредитора в форме распоряжений: 1) о сохранении объекта и его стоимости; 2) о передаче объекта во владение, под контроль или на хранение; 3) о запрещении изменения местонахождения объекта; 4) о передаче объекта в лизинг или, за исключением случаев, указанных в п. 1, 2 и 3, под управление и об использовании дохода от этого.

Международная система регистрации. Как указано в преамбуле Конвенции, целям защиты прав кредитора будет служить международная система регистрации. О том, что она будет представлять и как будет функционировать, можно судить по главе четвертой «Международная система регистрации», пятой «Прочие вопросы, относящиеся к регистрации», шестой «Привилегии и иммунитеты Контролирующего органа и Регистратора», седьмой «Ответственность Регистратора» Конвенции. Их анализ показывает, что планируется создание различных международных регистров для различных категорий объектов для регистрации *международных гарантий, возможных международных гарантий и регистрируемых внедоговорных прав и гарантий, цессий и возможных цессий международных гарантий, приобретения международных гарантий путем суброгации в силу закона или по договору в соответствии с применимым правом, уведомлений о национальных гарантиях, порядка подчиненности гарантий.*

Опекать деятельность Международного регистра будет Контролирующий орган, наделенный соответствующими полномочиями, в том числе назначать Регистратора. В Конвенции также определяются условия регистрации, ее действительность, изменения и продления, отмены, ответственность Регистратора, последствия международной гарантии для третьих лиц и другие вопросы.

Учитывая возможность уступки прав в отношении подвижного оборудования, Конвенция предусматривает специальную девятую главу «Цессия связанных с объектом прав и международных гарантий; права суброгации», в которой определяются *последствия цессии, формальные требования, которые должны быть соблюдены при цессии, обязательства должника перед цессионарием, способы защиты прав при неисполнении обязательства по договору цессии, совершенной путем предоставления обеспечения, приоритет конкурирующих цессий, последствия несостоятельности cedента, суброгация.*

Кроме того, в Конвенции затрагиваются вопросы прав и гарантий, являющиеся предметом заявлений государств (глава X), применения Конвенции к продажам (глава XI), юрисдикции (глава XII), связи с другими конвенциями (глава XIII). В разделах Конвенции решаются вопросы, вытекающие из трех первых, центральных по своему значению, глав.

Заключительные положения Конвенции. Завершают Конвенцию *заключительные положения*. Помимо вопросов подписания, ратификации, утверждения или присоединения, вступления в силу, оговорок и денонсации, функций депозитария в них также определяются условия участия в Конвенции и Протоколах к ней региональных организаций экономической интеграции, неприменения, в силу заявления Договаривающегося государства, Конвенции к внутренним сделкам, особенности применения Конвенции в государствах с федеративным устройством, объявления заявлений Договаривающимся государством относительно способов защиты прав и промежуточных способов защиты прав и их отзыва, внесения поправок и др.

Значение Авиационного протокола. В преамбуле Протокола указывается, что он дополняет Конвенцию в части, касающейся авиационного оборудования, учитывает необходимость адаптации Конвенции к специфическим требованиям авиационного оборудования, расширяет сферу применения Конвенции за счет включения в нее договоров купли-продажи авиационного оборудования.

Структура Протокола схожа во многом с Конвенцией, но его содержание, естественно, от нее отличается. В главе первой содержатся новые восемнадцать определений, которые пополняют список определений Конвенции, указывается сфера применения Протокола — авиационные объекты, договоры купли-продажи, вертолеты или планеры воздушного судна, зарегистрированные в регистре Договаривающегося государства, уточняется определение «*внутренней сделки*» применительно к авиационным объектам. Кроме того, в этой главе определены формальные признаки и последствия регистрации договоров купли-продажи, полномочия представителей, которые могут заключить соглашение или осуществить продажу и зарегистрировать международную гарантию в отношении авиационного объекта или продажу такого объекта в качестве агента, доверителя или в любом ином представительском качестве. Особо в этой главе оговаривается вопрос о выборе применимого права. Стороны соглашения, или договора купли-продажи, или связанных с ними договора поручительства, или соглашения о порядке подчиненности обяза-

тельств могут договориться сами относительно права, в соответствии с которым будут регулироваться полностью или частично их договорные права и обязанности по Конвенции (п. 2 ст. VIII.)

Протокол добавляет новые способы защиты прав при неисполнении обязательств, указанных в главе III Конвенции. Кредитор может, договорившись с должником, добиваться deregистрации воздушного судна или вывоза и физического перемещения авиационного объекта с территории, на которой он находится. Осуществление этих способов защиты обусловливается целым рядом условий: кредитор должен предварительно получить письменное согласие от обладателя какой-либо зарегистрированной гарантии и представить его в разумные сроки, учесть, что к авиационным объектам не применяется п. 3 ст. 8 Конвенции, выполнять другие требования Протокола.

Протокол несколько иначе, чем Конвенция, подходит также к использованию промежуточных способов защиты прав (ст. X), защите прав в случае несостоятельности, уточняет права должника, конкретизирует положения, касающиеся системы регистрации международных гарантий в отношении авиационных объектов, осуществления юрисдикции, связи Протокола с другими конвенциями.

Заключительные положения Протокола касаются подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения, вступления в силу, денонсации, функций депозитария, форм заявлений Договаривающихся государств относительно отдельных положений Протокола и Конвенции.

Глава 5. Правовое регулирование международного лизинга в Российской Федерации

Действующее российское законодательство не содержит специальных законов и правил, регулирующих вопросы лизинга воздушных судов. Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г. положения о лизинге воздушных судов вообще не предусматривает. Для этих целей, если возникает практическая необходимость, применяются положения Гражданского кодекса Российской Федерации, предусмотренные параграфом 6 главы «Аренда», и Федеральный закон «О финансовой аренде (лизинге)» от 29 октября 1998 г. Их анализ показывает, что по российским законам лизингом признается толь-

ко **финансовый лизинг**. «Оперативный», «сухой» и «мокрый» лизинг не запрещены и законность таких сделок на практике никем не оспаривается. Общий принцип права — «что не запрещено, то разрешено» — позволяет российским авиакомпаниям заключать такие соглашения при условии, что их положения ни в чем не будут противоречить действующему российскому законодательству. В связи с этим большое значение при заключении лизинговых соглашений имеет учет валютного, налогового и таможенного законодательства Российской Федерации. Именно со стороны валютных, налоговых и таможенных законов и правил на лизинговые сделки накладываются различного рода требования и ограничения, создающие серьезные проблемы для российских авиакомпаний, желающих взять на основе лизинга воздушное судно за рубежом.

Валютное регулирование. Лизинговые платежи российских авиакомпаний лизингополучателями лизингодателям-нерезидентам осуществляются в соответствии с Федеральным законом от 9 октября 1992 г. «О валютном регулировании и валютном контроле» и Положением № 39 «О порядке проведения в Российской Федерации некоторых видов валютных операций и об учете и представлении отчетности по некоторым видам валютных операций», утвержденным приказом ЦБ РФ от 24 апреля 1996 г. Согласно этим документам переводы из Российской Федерации и в Российскую Федерацию иностранной валюты в качестве арендной платы за арендуемые резидентами у нерезидентов воздушные суда осуществляются *без разрешения* Банка России *путем безналичных расчетов* через валютные счета резидентов, открытые в уполномоченных банках.

Нередко в лизинговых сделках предусматривается предоставление лизингодателем или каким-либо третьим лицом кредита в иностранной валюте авиакомпании лизингополучателю для приобретения ею воздушного судна. В этих случаях на получение финансового кредита от нерезидента требуется получение разрешения Банка России.

Не требуется разрешения ЦБ РФ на переводы в РФ и из РФ процентов, дивидендов и иных доходов по вкладам, инвестициям, кредитам и прочим операциям, связанным с движением капитала, что важно для лизингодателя-нерезидента. Без разрешения ЦБ РФ лизингополучатель может осуществить предоплату лизинговых платежей, но при условии передачи воздушного судна для эксплуатации в срок, не превышающий одного года со дня оплаты аванса. Таким образом, ключевым элементом валютного регулирования

является либо получение разрешения ЦБ РФ на проведение некоторых валютных операций по лизинговым сделкам, либо, напротив, свободное и беспрепятственное осуществление лизинговых расчетов лизингополучателя с лизингодателем-нерезидентом без разрешения ЦБ РФ.

Таможенное регулирование. Приобретенное в лизинг воздушное судно должно быть ввезено на таможенную территорию для таможенного оформления и контроля. При этом важное значение имеют условия лизингового соглашения. Если им предусматривается выкуп воздушного судна по истечении срока его действия, то оно подлежит таможенному оформлению согласно требованиям Таможенного кодекса Российской Федерации. При этом должны быть уплачены таможенные платежи и налоги, обычно взимаемые с товаров, предназначенных для свободного обращения на территории Российской Федерации.

Если лизинговым соглашением предусматривается временный ввоз воздушного судна, в этом случае оно подпадает под режим временного ввоза, в соответствии с которым таможенные пошлины и налоги уплачиваются иначе, чем это установлено в отношении воздушных судов, становящихся собственностью авиакомпании-лизингополучателя.

Возможность ввоза воздушного судна с полным освобождением от уплаты таможенных пошлин и налогов вытекает из постановления Правительства Российской Федерации от 6 июля 2001 г. № 517 *«О временном ввозе (вывозе) транспортных средств»*, но при соблюдении четырех условий:

- транспортное средство используется для международных перевозок пассажиров и товаров;
- транспортное средство не используется на таможенной территории Российской Федерации для внутренних перевозок пассажиров и грузов;
- транспортное средство зарегистрировано в иностранном государстве иностранным юридическим лицом, ввезено и эксплуатируется иностранным юридическим лицом;
- транспортное средство не сдается в аренду или субаренду.

Во всех остальных случаях транспортные средства подлежат частичному освобождению от уплаты таможенных пошлин и налогов.

Кроме того, в отношении воздушных судов Государственный таможенный комитет принял 27 декабря 2001 г. приказ *«Об утвер-*

ждении Правил таможенного оформления и таможенного контроля воздушных судов», осуществляющих международные перевозки пассажиров и товаров через таможенную территорию Российской Федерации. Правила освобождают от таможенных пошлин и налогов воздушные суда, осуществляющие международные транзитные перевозки в случае совершения ими на таможенной территории Российской Федерации одной или нескольких коммерческих посадок или просто техническую посадку (для дозаправки, смены экипажа и т. д.).

Налоговое регулирование. Центральным вопросом налогообложения воздушных судов, эксплуатируемых на основе лизинговых соглашений в стране лизингополучателя, является определение балансодержателя данного движимого имущества и его собственника. Если по законодательству своей страны таковым признается лизингодатель, то он имеет право осуществлять амортизацию имущества, что ведет к снижению налога на прибыль. Что касается лизингополучателя, получающего прямую экономическую выгоду от эксплуатации воздушного судна, то он также вправе поставить имущество (воздушное судно) на баланс и начислять на него амортизацию. Таким образом, обе стороны лизингового соглашения экономят на налоге на прибыль, на законных основаниях начисляя на движимое имущество амортизацию в своих странах.

В соответствии со ст. 309 Налогового кодекса Российской Федерации доходы от сдачи в аренду или субаренду имущества, используемого на территории России, в том числе доходы от лизинговых операций, доходы от предоставления в аренду или субаренду воздушных судов, используемых в международных перевозках, подлежат обложению налогом, удерживаемым у источника его получения по ставке в 10%. Кроме того, согласно п. 1 ст. 146 Налогового кодекса при осуществлении международных лизинговых сделок обязанность по уплате НДС возникает дважды: при помещении ввозимого имущества на территории России под таможенный режим выпуска для свободного обращения или при временном ввозе товаров на таможенную территорию России. В первом случае лизингополучатель уплачивает НДС таможенному органу, осуществляющему таможенное оформление, в полном объеме до или в момент принятия таможенной декларации. Во втором случае в соответствии со ст. 72 Таможенного кодекса Российской Федерации ежемесячно уплачиваются 3% от суммы, которая подлежала бы уплате в случае выпуска товаров для свободного обращения или экспорта. Лизин-

гополучатель, уплативший НДС, имеет право на применение налоговых вычетов при соблюдении определенных условий, предусмотренных ст. 171 Налогового кодекса Российской Федерации.

Если воздушное судно не ввозится на территорию России и место его регистрации находится в иностранном государстве, то во время осуществления международных перевозок на территории России оно помещается под таможенный режим транзита с полным освобождением от уплаты налогов и таможенных платежей.

При уплате лизинговых платежей обязанность по уплате НДС лежит на лизингополучателе — резиденте Российской Федерации, выступающем в качестве налогового агента с соответствующими обязанностями. Согласно ст. 166 Налогового кодекса РФ общая сумма налога уплачивается по окончании каждого налогового периода по месту нахождения налогового агента.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кабатова Е. В. Лизинг: понятие, правовое регулирование, международная унификация. М., 1991.
2. Кабатова Е. В. Лизинг: правовое регулирование, практика. М., 1997.
3. Бордунов В. Д. Конвенция ценой в 5 триллионов долларов // Пятый океан. 2001. № 6 (16), ноябрь — декабрь.
4. Харитонова Ю. С. Проблемы правовой теории договора лизинга // «Черные дыры» в российском законодательстве. 2002. № 2.
5. Иванова Е. А. Международный лизинг: проблемы правоприменения на примере воздушных судов // Арбитражная практика. 2002. № 12.
6. Фокс М. Договор лизинга воздушных судов: международно-правовые требования // Воздушный транспорт. 2003. № 6, 7, 8.
7. Бордунов В. Д. Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования 2001 г. и Авиационный протокол к ней: Цели, задачи, принципы / / Актуальные международно-правовые и гуманитарные проблемы: Сб. статей. Дипломатическая академия МИД России. 2003. Вып. № IV.

Борьба с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации

Государства и международные организации придают исключительно важное значение защите международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. С этой целью ИКАО разработано пять правовых документов, направленных против незаконного захвата и угона воздушных судов.

Первым документом в этой области стала *Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна*, подписанная 14 сентября 1963 г. в Токио. Эта Конвенция касается не только преступлений, но и всех актов, независимо от того, являются они преступлениями или нет, которые могут угрожать или угрожают безопасности полета воздушного судна либо находящимся на борту лицам и имуществу, поддержанию должного порядка и дисциплины на борту воздушного судна. В Токийской конвенции 1963 г. впервые была сделана попытка дать юридическую квалификацию незаконного захвата воздушного судна или незаконного вмешательства в его эксплуатацию.

Однако по существу Конвенция установила лишь обязанность государства обеспечить возвращение контроля за воздушным судном его командиру и взятие под стражу предполагаемых преступников, скорейшее предоставление пассажирам и экипажу воздушного судна возможности продолжить свой полет.

Токийская конвенция 1963 г. не квалифицирует незаконный захват воздушного судна как международное преступление, не признает его преступлением согласно принципам международного права и не обязывает государства признать захват воздушного судна в качестве преступления по их внутригосударственному праву. Более того, в предмет Конвенции не вошли акты незаконного захвата по политическим или религиозным мотивам, не создавшие угрозу безопасности полета воздушного судна. Она также не содержит никаких обязательств в отношении передачи предпо-

лагаемых преступников компетентным органам для целей уголовного преследования виновных, если нет соответствующих просьб об их выдаче.

Тем не менее Токийская конвенция 1963 г. положила начало борьбе с незаконным захватом и угоном самолетов.

Вторым актом в этой области была *Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, подписанная в Гааге 16 декабря 1970 г., которая впервые *квалифицировала акт незаконного захвата воздушного судна как преступление*, сопровождаемое насилием либо угрозой применения насилия. При этом воздушное судно должно находиться в полете, а преступление должно быть совершено на борту воздушного судна. Согласно Конвенции Договаривающиеся государства обязаны установить свою юрисдикцию: это может быть государство регистрации воздушного судна; государство, на территории которого воздушное судно производит посадку, когда на его борту находится преступник; либо государство, на территории которого находится основное место деятельности арендатора, если речь идет о воздушном судне, сданном в аренду.

Государство, на территории которого оказывается преступник, должно установить свою юрисдикцию, если ни с одним из упомянутых выше государств у него нет договора о выдаче преступника. Дело на конкретного преступника должно быть передано полномочным органам соответствующего государства для целей уголовного преследования.

Значение Гагской конвенции 1970 г. состояло в том, что она установила *принцип универсальной юрисдикции* Договаривающихся государств, признала акт незаконного вмешательства *международным преступлением* и потребовала признания государствами акта незаконного захвата воздушного судна в качестве серьезного преступления согласно их внутригосударственному праву. Конвенция не делает исключений в отношении политических преступлений и устанавливает *принцип «выдай или накажи»*. В совокупности эти положения Гагской конвенции 1970 г. способствовали формированию такого правового положения, при котором любой преступник, совершивший акт незаконного захвата, не может найти безопасное убежище и остаться безнаказанным.

Многочисленные акты саботажа и диверсий в отношении гражданской авиации в 70-х гг., пробелы Гагской конвенции актуализировали необходимость усиления мер борьбы с угоном и захватом самолетов. Третьим актом в этой сфере стала подписанная 23 сен-

тября 1971 г. в Монреале *Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации*, предназначенная для предотвращения и предупреждения актов саботажа и насилия, направленных против какого-либо конкретного воздушного судна.

В Монреальской конвенции 1971 г. значительно расширен *перечень признаков*, определяющих те или иные действия в качестве *актов незаконного вмешательства* в деятельность гражданской авиации. В ней указано, что любое лицо совершает преступление, если оно незаконно и преднамеренно: совершает акт насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете, если такой акт может угрожать безопасности этого воздушного судна; разрушает воздушное судно, находящееся в эксплуатации, или причиняет этому воздушному судну повреждение, которое выводит его из строя или может угрожать его безопасности в полете; совершает действия, приводящие к помещению на воздушное судно, находящееся в эксплуатации, каким бы то ни было способом устройства или вещества, которые могут разрушить такое воздушное судно или причинить ему повреждение, которое выводит его из строя, или причинить ему повреждение, которое может угрожать его безопасности в полете; разрушает или повреждает аэронавигационное оборудование или вмешивается в его эксплуатацию, если любой такой акт может угрожать безопасности воздушных судов в полете; или сообщает заведомо ложные сведения, создавая тем самым угрозу безопасности воздушного судна в полете.

В Монреальской конвенции закреплён принцип «выдай или накажи». При этом расширены полномочия государств по осуществлению в соответствии с международным правом своей юрисдикции над преступниками. Право на осуществление своей юрисдикции возникает у государства, на территории которого совершило посадку воздушное судно с преступником на борту, или у государства, на территории которого оказывается предполагаемый преступник. В случае его невыдачи такое государство обязано передать дело своим полномочным органам для целей уголовного преследования.

Нападения на токийский аэропорт Нарита, а также на аэропорты Рима и Вены в декабре 1985 г. привели к принятию *Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию*. Подписанный в Монреале 24 февраля 1988 г., этот документ дополняет *Монреальскую конвенцию 1971 г.*, включив в перечень признаваемых преступлениями

подобного рода: акт насилия в отношении лица в аэропорту, обслуживающем международную гражданскую авиацию, который причиняет или может причинить серьезный вред здоровью или смерти; акт разрушения или серьезного повреждения оборудования и сооружений международного аэропорта либо расположенных в аэропорту воздушных судов, не находящихся в эксплуатации; или акт нарушения работы служб аэропорта, если такой акт угрожает или может угрожать безопасности в этом аэропорту.

Согласно Протоколу государства-участники обязаны установить свою юрисдикцию над подобными преступлениями в случае, когда преступник находится на их территории и они не могут выдать его государству, на территории которого было совершено данное преступление. Протокол дополнил правовую основу, необходимую для предотвращения незаконных актов, направленных против безопасности гражданской авиации.

Трагическая потеря рейса 103 авиакомпании «Пан Америкэн» над Локерби (Шотландия) в декабре 1988 г. и взрыв на борту воздушного судна авиакомпании ЮТА над Нигером в сентябре 1989 г. вызвали необходимость подготовки *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения*, которая принята в Монреале в начале 1991 г. Согласно Конвенции государства-участники обязались принять меры по запрещению и предотвращению несанкционированного изготовления, экспорта и импорта немаркированных пластических взрывчатых веществ, а также уничтожению всех запасов таких веществ, если они имеются.

К Конвенции прилагается техническое приложение, содержащее описание взрывчатых веществ, к которым применяется Конвенция, и список веществ, которые могут быть использованы для «маркировки» взрывчатых веществ. По мере необходимости в приложение будут вноситься изменения, вызванные техническим прогрессом в области производства, маркировки и обнаружения взрывчатых веществ.

Международная организация гражданской авиации — ИКАО

Глава 1. Функции и компетенция ИКАО

Вопросами деятельности международного воздушного транспорта занимаются многие международные организации. Главной среди них является Международная организация гражданской авиации (ИКАО) — специализированное учреждение ООН. Существует также группа региональных межправительственных авиационных организаций. Одни занимаются вопросами обеспечения региональной международной аэронавигации, другие — экономико-правовыми проблемами регионального международного воздушного транспорта. К первым относятся Европейская организация по обеспечению безопасности аэронавигации (учреждена в 1960 г.), Агентство по обеспечению безопасности в Африке и на Мадагаскаре (АСЕК-НА — учреждена в 1959 г.), Центральноамериканская корпорация по обслуживанию аэронавигации (КОКЕСНА — учреждена в 1960 г.). Во вторую группу входят Европейская конференция гражданской авиации (ЕКАК — учреждена в 1954 г.), Африканская комиссия гражданской авиации (АФКАК — учреждена в 1969 г.), Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКАК — учреждена в 1973 г.), Межгосударственный совет по авиации и использованию воздушного пространства — исполнительный орган СНГ, учрежден в декабре 1991 г.).

Помимо межправительственных авиационных организаций существует большая группа (около 200) неправительственных авиационных организаций. Среди них различают *экономические, эксплуатационно-технические, профсоюзные, научные авиационные организации*. Существуют также неправительственные авиационные организации, специализирующиеся по вопросам воздушного страхования, авиационного туризма и спорта, авиационной медицины и т. д. Бесспорным лидером этих организаций следует считать Международную ассоциацию воздушного транспорта (ИАТА), объединяющую авиакомпании пяти континентов мира. В настоящее вре-

мя ИАТА является второй по важности после ИКАО организацией, играющей важную роль в формировании единой экономической, правовой, технической политики авиакомпаний в области международного воздушного транспорта в глобальном масштабе.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) образована 4 апреля 1947 г. *Особенность* Устава ИКАО состоит в том, что уставные положения, касающиеся целей и задач, структуры и ее компетенции, содержатся во второй части Чикагской конвенции 1944 г. Некоторые нормы, относящиеся к ИКАО, встречаются в I и III частях Чикагской конвенции 1944 г.

Цели и задачи ИКАО указаны в ст. 44 Чикагской конвенции 1944 г. Ими являются: обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире; поощрение искусства конструирования и эксплуатации воздушных судов, создание и развитие воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации; удовлетворение потребностей народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте; предотвращение экономических потерь, вызванных неразумной конкуренцией; содействие безопасности полетов.

Функции и компетенция ИКАО имеют специальный характер. В целях разработки принципов и методов международной аэронавигации, содействия развитию международного воздушного транспорта ИКАО наделена координационными, оперативными, контрольными, регулирующими и арбитражными функциями. Для их осуществления ИКАО наделена специальной компетенцией, т. е. правом принимать решения или участвовать в решении вопросов международной аэронавигации и международного воздушного транспорта. Общая компетенция ИКАО проявляется в компетенции ее органов: Ассамблеи, Совета, Секретариата и многочисленных рабочих органов. Например, только Ассамблея полномочна принимать программу работы ИКАО, новые рекомендации, поправки к Чикагской конвенции. Совет ИКАО имеет право назначать Генерального секретаря ИКАО, образовывать рабочие органы, принимать международные стандарты и рекомендации, разрешать споры между государствами-членами.

Общая характеристика Устава ИКАО. Особую группу образуют в Уставе ИКАО нормы, обеспечивающие функционирование организационно-правового механизма этой организации. Именно эти нормы определяют, какими органами располагает ИКАО, в ка-

кой зависимости и подчиненности они находятся, какими методами они могут пользоваться для осуществления своих функций, в какой организационной форме должны осуществлять свою деятельность органы ИКАО.

Устав ИКАО определяет порядок членства, структуру и организацию работы органов, применения правил процедур, унификации правил международной аэронавигации, порядок упрощения формальностей, принятия поправок к Чикагской конвенции, разработки и принятия новых конвенций, разрешения споров и разногласий между государствами-членами, оказания технической помощи, содействия развитию международного воздушного транспорта и осуществлению административной деятельности ИКАО.

Членство в ИКАО. Чтобы стать членом ИКАО, достаточно подписать Чикагскую конвенцию и направить депозитарию Конвенции (США) уведомление о присоединении данного государства к Чикагской конвенции. На 30-й день с момента получения уведомления правительством США присоединение вступает в силу, о чем депозитарий извещает всех участников Конвенции. Различают первоначальных и присоединившихся членов ИКАО. К первым относятся государства, участвовавшие в Чикагской конференции 1944 г. и подписавшие Чикагскую конвенцию после ее принятия. Ко вторым принадлежат государства, присоединившиеся к Конвенции после ее вступления в силу. Каких-либо преимуществ вхождение в ту или иную группу для конкретного государства не создает.

Структура ИКАО — это совокупность ее постоянных органов, образованных на основании и в соответствии с Уставом. Структура ИКАО построена по определенным организационным правилам. Главным из них является *четкое определение целей, функций и компетенции каждого органа ИКАО*. Другим правилом является четкое распределение рода занятий каждого органа ИКАО ради объединения их и выполнения ими общих целей и задач ИКАО. Поэтому структура ИКАО дает представление о том, как *распределена деятельность между ее органами* и каким образом между ними происходит координация действий.

Высший орган ИКАО — Ассамблея, созываемая один раз в три года для определения основных направлений деятельности ИКАО в области международной аэронавигации и международного воздушного транспорта. В работе Ассамблеи принимают участие все государства — члены ИКАО.

Совет ИКАО — исполнительный, постоянно действующий орган ИКАО, проводит в жизнь решения Ассамблеи и руководит текущей деятельностью организации в период между сессиями ИКАО. В состав Совета избираются по особым правилам и критериям 33 государства. Объем функций и компетенции Совета весьма значителен, что позволяет Совету эффективно направлять деятельность ИКАО. В прямом подчинении Совета находятся Аэронавигационная комиссия, Авиатранспортный комитет, Комитет по совместной поддержке аэронавигационного обеспечения, Комитет по незаконному вмешательству, Юридический комитет, Финансовый комитет и Секретариат.

Глава 2. Разработка, принятие и применение стандартов и рекомендуемой практики ИКАО

Стандартизация и единообразие требований, практики, процедур являются необходимыми условиями существования всемирной аэронавигации и воздушного транспорта. Иначе деятельность международного воздушного транспорта осложнялась бы различными особыми требованиями государств и противоречиями между этими требованиями (например, сертификаты летной годности, выдаваемые одним государством в соответствии со своими правилами, не признавались бы другим государством, имеющим иные требования, и т. д.).

Для обеспечения безопасности международных полетов важное значение имеет создание *одинакового технологического режима*, что возможно только на основе *единообразных* правил международной аэронавигации. Эту работу сегодня осуществляет ИКАО путем принятия технико-нормативных документов, содержащих технико-юридические требования к воздушным судам, их экипажу и аэронавигационным службам. Эти требования отражаются в *стандартах, рекомендуемой практике, правилах для аэронавигационных служб, рекомендациях и процедурах*. Хотя технико-юридические требования и предписания, в какой бы форме они ни закреплялись, являются *рекомендательными*, между ними существует четкая иерархия. **Стандарт** содержит высшие эталонные требования, которым *необходимо* следовать в интересах безопасности международной аэро-

навигации, чего нельзя сказать о требованиях *рекомендуемой практики*.

Технические новшества в авиации требуют быстрой и гибкой модернизации стандартов, чтобы они могли соответствовать новым требованиям. Однако процесс внесения поправок в Конвенцию (требующий проведения долгих переговоров, подписания и ратификации...) является слишком медленным и формальным. Поэтому при принятии Чикагской конвенции было решено, что техническое регулирование не будет входить в саму Конвенцию и что полномочия в этой области будут переданы исполнительному органу организации. Согласно ст. 37, 38, 54(1) и 90 Чикагской конвенции функциями технического регулирования наделен Совет ИКАО с целью принятия стандартов и Рекомендуемой практики.

Стандарты определены как (Резолюция Ассамблеи А1-31 (современная версия в Резолюции А33-14, Приложение А) *«любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу и правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной авионавигации и которое будут соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции. В случае невозможности соблюдения стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38 Конвенции»*.

Рекомендуемой практикой признано *«любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной авионавигации и которое будут стремиться соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции»*.

В Приложениях ИКАО различие между стандартами и рекомендуемой практикой подчеркивается графически — рекомендуемая практика печатается курсивом. Кроме того, стандарты выражают обязательность при помощи слова «shall», в то время как рекомендуемая практика излагает рекомендации при помощи слова «should».

Теоретически полномочия Совета по техническому регулированию не являются абсолютными и ограниченными. Следующие моменты следует принять во внимание, чтобы понять правовую природу стандартов и рекомендуемой практики, принятых Советом ИКАО.

В ст. 37 Конвенции государства принимают на себя формальное обязательство *«сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее»*. Далее в ней говорится, что *«с этой целью ИКАО принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры по всем вопросам, касающимся... безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации»*.

Укажем также, что в ст. 37 Конвенции государства приняли на себя обязательство обеспечить единообразие в *«максимально достижимой степени»*. Таким образом, это положение содержит ограничение, ведь ни одно государство не будет выполнять то, что невозможно с технической, финансовой и других точек зрения, и это государство само решает, что *«осуществимо»*. Тем не менее обязательства по ст. 37 должны выполняться добросовестно.

Статья 38 Конвенции дает возможность государству, которое считает невыполнимым соответствовать во всех отношениях каким-либо международным стандартам, заявлять о расхождении с ИКАО, т. е. уведомлять ИКАО, что его практика отличается от стандартов. В свою очередь, ИКАО информирует о расхождении все другие государства, чтобы гарантировать полную гласность отхода от стандартов в определенном государстве и предупредить все государства и их авиакомпании о существовании различий.

Статья 38 Конвенции может быть истолкована как безоговорочное обязательство, принятое по Конвенции, уведомлять о любых отклонениях от стандартов в интересах безопасности полетов гражданской авиации. Государство может нести международную ответственность за отсутствие соответствующего уведомления, если это повлечет за собой авиационное происшествие. В ст. 38 ясно говорится о *«немедленном уведомлении»*, и информирование ИКАО без промедления о каких-либо имеющихся различиях является обязательством первостепенной важности. Авиационные власти несут ответственность за соответствующее уведомление.

Статья 54(1) Конвенции оговаривает, что Совет ИКАО принимает стандарты и рекомендуемую практику и *«для удобства»* определяет их как Приложения к Конвенции. В настоящий момент су-

ществует 18 таких приложений к Конвенции (изложены ниже). Выражение «для удобства» указывает на то, что приложения не являются неотъемлемой частью Конвенции и, следовательно, не могут иметь такую же законную силу, как сама Конвенция, в соответствии с правом о международных договорах.

Статья 90(а) Конвенции указывает на еще одно ограничение полномочий Совета ИКАО в области технического регулирования. Большинство Договаривающихся государств (в настоящее время 93) могут не допустить вступления в силу стандартов, заявив о своем несогласии, хотя за всю историю ИКАО такого не случалось, так как Совет готовит свои решения на основании рекомендаций специализированных или региональных совещаний, предложения изучаются и составляются Аэронавигационной комиссией и весь правотворческий процесс основывается на тесном диалоге с государствами.

Теоретически можно утверждать, что стандарты и рекомендуемая практика являются юридически слабыми и представляют собой лишь «мягкое право». Государства обязаны выполнять их в «максимально достижимой степени» (ст. 37), государства могут заявлять о расхождениях (ст. 38), Приложения не являются неотъемлемой частью Конвенции, а называются так лишь «для удобства» (ст. 54(1)), и большинство государств может не одобрить приложения и препятствовать их вступлению в силу.

Несмотря на такие теоретические доводы, на практике стандарты имеют большую юридическую силу, и их выполнение обязательно для всех государств, желающих эксплуатировать международные воздушные маршруты. Следовательно, например, сертификаты летной годности или свидетельства не будут признаны другими государствами, если они не выданы в соответствии со стандартами ИКАО (ст. 39 Конвенции); услугами аэропортов, не соответствующих нормам Приложения 14, не будут пользоваться иностранные авиакомпании (между прочим, из-за опасения потерять страховку), и т. д. Кроме того, проводимые в настоящее время по инициативе государств, групп государств или ИКАО проверки состояния безопасности полетов могут привести к тому, что государство, не выполняющее обязательства, может быть отстранено от сколько-нибудь значительного участия в международной аэронавигации и деятельности воздушного транспорта. В этом смысле действительную юридическую силу стандартов можно сравнить с законом тяготения: невидима, но отражается на каждом действии.

Практическое выполнение стандартов ИКАО. Международные требования, которые содержатся в стандартах ИКАО в приложениях к Чикагской конвенции, должны реализовываться во внутренних законах и правилах и наставлениях. Такие внутренние акты должны воспринимать точные формулировки соответствующих положений или перефразировать их близко к тексту для национального закона. Подготовка новых законов и наставлений, содержащих обязательства, проистекающие из стандартов ИКАО, может занять много времени. Поэтому вполне возможен, как показывает практика некоторых государств, в частности Российской Федерации, выпуск сборников аэронавигационной информации, в которых указывается, какие и в какой степени стандарты ИКАО применяются в конкретном государстве, чтобы в ИКАО не было заявлено об особых расхождениях в соответствии с положениями ст. 38 Чикагской конвенции. Для России такой подход юридически оправдан на основании ч. 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации, согласно которой международные договоры и другие нормы международного права, ратифицированные Россией, являются составной частью национальной правовой системы. Более того, поскольку Российская Федерация должным образом ратифицировала Чикагскую конвенцию, установившую обязательство соблюдать стандарты ИКАО (ст. 37), нет необходимости «трансформировать» стандарты ИКАО во внутреннее российское законодательство, поскольку их уже можно считать составной частью российского права.

В этом контексте следует отметить, что 13 апреля 1948 г. Совет ИКАО принял Резолюцию о том, что в своих национальных правилах Договаривающимся государствам желательно использовать «в точности язык тех стандартов ИКАО, которые имеют регулирующий характер».

Глава 3. Содержание приложений к Чикагской конвенции 1944 г.

В целях понимания и правильного применения их на практике описывается содержание 18 приложений к Чикагской конвенции. Описание носит общий информативный характер, и оно не может заменить собой основательное изучение приложений. Следует отметить, что в настоящее время реализация приложений 1, 6 и 8 является

предметом проверок ИКАО по обеспечению надзора за безопасностью полетов. В недалеком будущем такие проверки будут распространяться и на Приложения 11, 13 и 14. Кроме того, Приложение 17 будет предметом отдельной проверки по обеспечению надзора за авиационной безопасностью.

Принятые Советом ИКАО стандарты и рекомендуемая практика сгруппированы по близким темам в 18 приложениях к Чикагской конвенции, весьма больших по объему. Регулирующие положения в приложениях дополнены Правилами аэронавигационного обслуживания (PANs) и многочисленными руководствами, дающими практические рекомендации по выполнению и применению приложений. Приложения содержат следующий материал:

а) стандарты и рекомендуемая практика, принятые Советом ИКАО и вступившие в силу;

б) добавления, содержащие материал, для удобства сгруппированный отдельно, но являющийся частью SARPs. Важно отметить, что добавления являются неотъемлемой частью регулирующих норм;

в) определения терминов, используемых в приложениях, которые не являются самоочевидными, в том смысле, что они не имеют общепринятых словарных значений. Определение не имеет самостоятельного статуса в качестве законного правила, но является важной частью каждого приложения, где используется термин, поскольку изменение значения термина повлияло бы на смысл требования.

Кроме того, приложения содержат материал, одобренный Советом ИКАО для опубликования вместе с приложением:

а) **предисловия**, содержащие исторические справки и пояснения к действиям Совета, а также разъяснение особых обязательств государств по применению приложений, вытекающих из Конвенции и резолюций о принятии. Следовательно, предисловия не содержат стандарты и рекомендуемую практику, а являются руководством по толкованию и применению приложений;

б) **введения**, содержащие пояснения в начале частей, глав или разделов приложений относительно применения текста. Введения являются не стандартами, а руководством к толкованию;

в) **примечания**, включаемые в текст, где это необходимо, не являются стандартами, а дают фактическую информацию, ссылки и перекрестные ссылки на соответствующие приложения, о которых идет речь, но не относятся к регулирующей части приложения;

г) *дополнения*, содержащие материалы, которые дополняют приложения или служат руководством по их применению.

Краткое содержание приложений

Приложение 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу»

Важнейшими гарантиями эффективных и безопасных воздушных перевозок являются компетентность, квалификация и подготовка пилотов и другого авиационного и наземного персонала. Соответствующая подготовка кадров и порядок выдачи свидетельств исключительно важны для установления доверия между государствами, для чего необходима процедура международного признания квалификации и свидетельств авиационного персонала. Стандарты и рекомендуемая практика о порядке выдачи свидетельств членам летного экипажа (пилотам, штурманам, бортинженерам), авиадиспетчерам и авиатехникам содержатся в Приложении 1. Относящиеся к ним Руководства по подготовке предоставляют государствам рекомендации относительно масштаба и интенсивности курса обучения, который обеспечит уверенность в безопасной аэронавигации, как это указано в Конвенции и Приложении 1. Эти Руководства по подготовке также дают рекомендации по обучению другого авиационного персонала, такого, как бригады аэродромного обслуживания при аварийной обстановке, сотрудники по обеспечению полетов, операторы радиосвязи и др.

Современные воздушные перевозки столь разнообразны и сложны, что необходимо обеспечить защиту от возможности тотальной аварии системы из-за ошибки человека или выхода из строя одного компонента системы. Человек выступает жизненно важным звеном в цепи воздушных перевозок, но по своей природе является наиболее гибким и изменчивым. Соответствующая подготовка необходима для того, чтобы свести к минимуму человеческие ошибки и обеспечить работу знающего, квалифицированного, опытного и компетентного персонала. В Руководствах ИКАО по подготовке и Приложении 1 дается описание различных знаний, которые необходимы для достижения квалификации в разных видах работ, тем самым способствуя профессиональной компетентности. Медицинс-

кие нормы в Приложении служат для своевременного предупреждения возможных медицинских состояний трудовой непригодности и способствуют в целом поддержанию здоровья летных экипажей и диспетчеров путем проведения периодических осмотров.

Выдача свидетельств — это акт дачи разрешения на выполнение определенного рода деятельности, которая в противном случае должна быть запрещена в связи с потенциально серьезными последствиями, к которым может привести такая деятельность, если она не выполняется должным образом. Кандидат на получение свидетельства должен соответствовать определенным требованиям, находящимся в пропорциональной зависимости от сложности выполняемых задач. Экзамен по выдаче свидетельства — это проверка физической подготовки и мастерства, обеспечивающая независимый контроль. Поэтому подготовка и выдача свидетельств неразделимы в целях достижения полной компетентности.

В настоящее время Приложение 1 (уже в 7-м издании), к которому уже делались многочисленные крупные и мелкие поправки, постоянно пересматривается с целью как можно лучше увязать стандарты подготовки и выдачи свидетельств и уменьшить различия в практике государств в отношении процедур выдачи свидетельств и оформления документов.

Одна из главных задач ИКАО — способствовать разрешению проблемы существования различий в требованиях к выдаче свидетельств и обеспечить, чтобы международные стандарты выдачи свидетельств соответствовали современной практике и возможным будущим обстоятельствам. Это приобретает еще более важное значение в связи с тем, что летные экипажи будут действовать в условиях все возрастающей плотности перевозок и перегрузки воздушного пространства, чрезвычайно сложных схем зон аэродрома и все более сложного оборудования, требующего более быстрой реакции.

Что касается полномочий по выдаче свидетельств, то необходимо отметить, что в соответствии со ст. 32 Конвенции свидетельство может быть выдано или признано действительным государством, где зарегистрировано воздушное судно. В случае аренды, фрахтования или обмена воздушными судами соглашение по передаче этих функций может быть достигнуто между государством регистрации и государством фактического эксплуатанта в соответствии с положениями ст. 83 *бис* Конвенции.

Приложение 2 «Правила полетов»

Приложение 2 является особым: оно содержит только стандарты и не содержит рекомендуемую практику. Воздушные передвижения должны быть безопасными и эффективными, и, среди прочего, это требует наличия свода международно согласованных правил полетов. Правила, разработанные ИКАО, которые состоят из общих правил, правил визуального полета (ПВП) и правил полетов по приборам (ППП), содержащихся в приложении 2, применяются без исключения к полетам над открытым морем и над национальными территориями в той степени, в которой они не противоречат правилам государства, над территорией которого совершается полет. Командир воздушного судна отвечает за соблюдение правил полетов. Воздушное судно должно пилотироваться в соответствии с общими эксплуатационными правилами и либо правилами визуального полета, либо правилами полетов по приборам. Совершение полета в соответствии с правилами визуального полета разрешается, если летный экипаж в состоянии держаться от облаков на расстоянии по крайней мере 1 500 м горизонтально и 300 м (1000 футов) вертикально и сохранять переднюю видимость в пределах по крайней мере 8 км. К совершению полетов на некоторых участках воздушного пространства и на низких высотах требования менее строгие. Воздушное судно не может пилотироваться по правилам визуального полета в ночное время или на высоте более 6100 м (20 000 футов), для этого необходимо специальное разрешение.

Аэростаты классифицируются как воздушные суда, но неуправляемые аэростаты могут совершать полет только при наличии специальных условий, которые подробно изложены в Приложении.

Правила полетов по приборам должны соблюдаться при погодных условиях, отличных от упомянутых. Государство также может потребовать, чтобы они применялись на обозначенных участках воздушного пространства независимо от погодных условий, или пилот может решить применить их, даже если погода хорошая.

Большинство воздушных судов различных авиакомпаний выполняют полеты по правилам полетов по приборам все время. В зависимости от типа воздушного пространства эти воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием воздушного движения, консультативным обслуживанием полетов или полетно-

информационным обслуживанием независимо от погодных условий. Чтобы совершать полет по правилам полетов по приборам, воздушное судно должно быть оборудовано соответствующими приборами и навигационным оборудованием, соответствующим маршруту полета. Во время выполнения полета при управлении воздушным движением воздушное судно обязано в точности придерживаться заданного маршрута и высоты и постоянно информировать диспетчерскую службу воздушного движения о своем местоположении.

План полета должен быть представлен на пункты обслуживания воздушного движения при выполнении полета с пересечением международных границ и при выполнении большей части других полетов, если производятся коммерческие воздушные перевозки. План полета дает информацию о принадлежности воздушного судна и бортовом оборудовании, пункте и времени вылета, маршруте и высоте совершения полета, пункте назначения, расчетном времени прибытия и запасном аэропорте на случай, если посадка в пункте назначения окажется невозможной. В плане полета также должно быть указано, будет ли он выполняться по правилам визуального полета или по правилам полетов по приборам.

Независимо от типа плана полета пилоты несут ответственность за предотвращение столкновений в визуальных условиях, в соответствии с принципом «видеть и избегать». Однако полеты, выполняемые по правилам полетов по приборам, изолируются при помощи пунктов управления воздушным движением или им предоставляется информация об опасности столкновения.

Правила порядка первоочередного пролета схожи с правилами на суше, но воздушное судно действует в трех измерениях, поэтому необходимы дополнительные правила. Когда два воздушных судна сходятся приблизительно на одном уровне, воздушное судно, находящееся справа, имеет право пролета, но при этом самолеты должны уступать дорогу дирижаблям, планерам и аэростатам, а также воздушным судам, которые буксируют объекты. При обгоне право пролета имеет воздушное судно, которое обгоняют, а воздушное судно, совершающее обгон, должно держаться на расстоянии путем изменения курса вправо. Когда два воздушных судна приближаются друг к другу лоб в лоб, они оба должны изменить курс вправо.

В связи с тем, что перехват гражданских воздушных судов в любом случае представляет опасность, Совет ИКАО сформулировал особые рекомендации в Приложении 2, которые государствам на-

стоятельно советуется выполнять путем совершения соответствующих регулирующих и административных действий.

Все эти правила при условии соблюдения их всеми сторонами обеспечивают выполнение безопасного и эффективного полета.

Приложение 3 «Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации»

Пилотам необходима информация о погодных условиях на маршрутах полета и в районах аэродромов назначения. Целью метеорологического обслуживания, как указано в Приложении 3, является способствование безопасной, эффективной и регулярной аэронавигации. Это достигается путем предоставления необходимой метеорологической информации диспетчерам, членам летного экипажа, пунктам обслуживания воздушного движения, группам поиска и спасания, руководству аэропортов и другим лицам, связанным с авиацией. Крайне необходима тесная связь между теми, кто предоставляет метеорологическую информацию, и теми, кто пользуется этой информацией, если система хочет выполнить назначенную цель.

На международных аэродромах метеорологическая информация обычно передается пользователям с метеорологического пункта. Государства предоставляют соответствующие средства дистанционной связи, чтобы метеорологические пункты на аэродромах могли поставлять информацию службам воздушного движения и службам поиска и спасания. Дистанционная связь между метеорологическим пунктом и диспетчерскими пунктами или диспетчерскими пунктами подхода должна быть такой, чтобы с необходимыми пунктами можно было связаться в течение 15 секунд.

Сводки по аэродрому и прогнозы включают сведения о приземном ветре, метеорологической обстановке и облачности. Метеосводки, содержащие такую информацию, обычно предоставляются для передачи другим аэродромам в установленное время. Часовые или получасовые сводки о наблюдениях погоды в зоне аэродрома предоставляются для передачи не позже, чем через пять минут после фактического времени наблюдения. Прогнозы по аэродрому обычно предоставляются для передачи по крайней мере за час до времени их вступления в действие.

Прогнозы на момент посадки готовятся, чтобы отвечать потребностям местных пользователей и воздушных судов, находящихся на

расстоянии одного часа лета от аэродрома. Прогнозы на момент взлета обычно предоставляются по запросу диспетчерам и летному экипажу в течение трех часов до ожидаемого времени вылета. Оба типа прогнозов содержат информацию об ожидаемых условиях на взлетно-посадочном комплексе в отношении направления и скорости приземного ветра, температуры, давления и других показателей в соответствии с местной договоренностью.

Чтобы помочь пилотам в планировании полетов, метеоинструктаж в большинстве государств обеспечивается устно, по телефону или закрытому сетевому телевидению. Он включает подробную информацию о метеоусловиях на маршруте, ветре в верхних слоях атмосферы и температуре верхних слоев атмосферы, часто представляемую в виде метеокарт, плюс прогноз в зоне аэродрома назначения и запасных аэродромов. Чтобы обеспечить воздушное судно в полете информацией о значительных изменениях в метеорологической обстановке, имеются пункты метеорологического наблюдения. Они дают предупреждение об опасных погодных условиях, в том числе в районах активной грозовой деятельности и тропических циклонах, сильных фронтальных шквалах, сильном граде, сильной турбулентности, сильном обледенении, горных волнах, песчаных и пыльных бурях. Метеопункты также дают предупреждение по аэродрому о таких погодных условиях, которые могут оказать неблагоприятное воздействие на воздушное судно или оборудование на земле, например, предупреждение об ожидаемых метелях и сдвигах ветра на траекториях набора высоты и захода на посадку.

Воздушные суда в процессе полета обязаны сообщать об особых суровых явлениях погоды на маршруте. Эти сообщения метеорологическая система распространяет среди всех заинтересованных сторон. На большинстве международных маршрутов воздушные суда также ведут регулярные наблюдения ветра и температуры в верхних слоях атмосферы. Воздушное судно в полете передает их с часовым интервалом, чтобы сообщить о текущих метеоусловиях другим воздушным судам и обеспечить данные наблюдений, исходя из которых разрабатываются прогнозы. Таким образом, поток метеоинформации представляет собой непрерывный цикл, в котором каждая составляющая становится в разные периоды то поставщиком, то потребителем метеоданных.

Хотя современные большие и быстрые воздушные суда в целом меньше подвержены влиянию ветра и погодных условий на маршруте, чем малые воздушные суда, при выполнении всех полетов тре-

буется заблаговременная и точная метеосводка, чтобы проложить на карте маршрут, который позволил бы воспользоваться попутными ветрами и таким образом экономить топливо. Учитывая растущие цены на топливо, этот фактор будет приобретать все большее значение в будущем.

Конечно, имеются особые требования со стороны сверхзвуковых воздушных судов. Вместе с тем в авиации общего назначения используется все больше малых воздушных судов, которым необходима подробная метеоинформация. Первым требуются новые типы метеорологического знания и технические приемы; а для последних, вероятно, потребуется увеличение использования автоматизированных средств для получения, обработки и распространения информации о метеоусловиях на маршруте и в зоне конечного аэропорта.

Были разработаны инструкции для новой системы под названием Всемирная система зональных прогнозов ИКАО (WAFS), чтобы оказать государствам помощь в предоставлении маршрутных прогнозов международной гражданской авиации. Эта система, созданная в 1984 г., использует компьютерную технологию и технологию электросвязи для подготовки и распространения всемирных прогнозов вместо существующей региональной системы.

В будущем автоматические приборы наблюдения также будут особенно полезны на аэродромах, чтобы диспетчеры и синоптики могли контролировать разницу ветра, видимости и высоты облачности на ВПП и в зонах конечного этапа захода на посадку и взлета, особенно на больших аэродромах с загруженными ВПП и низким эксплуатационным минимумом. Автоматизация наблюдений воздушного судна за ветром и температурой и автоматическая передача этих наблюдений наземным станциям по спутнику также широко применяются. Нет сомнений, что по мере совершенствования технологии будут совершенствоваться и синоптическое наблюдение, и прогнозирование.

Приложение 4 «Аэронавигационные карты»

Мир авиации, который по самой своей природе не знает географических или политических границ, нуждается в картах, которые не похожи на те, которые используются в наземных перевозках. Пилот до взлета хочет знать о том, чего можно ожидать на

маршруте в отношении средств навигации и связи. Безопасному и эффективному потоку воздушного движения способствуют аэронавигационные карты, составляемые в соответствии с принятыми стандартами ИКАО. Серия аэронавигационных карт ИКАО состоит из 13 типов, каждый из которых предназначен для особых целей. Они варьируются от подробных карт для отдельных аэродромов до мелкомасштабных карт, используемых в целях планирования полетов.

Имеются три серии карт для планирования визуальной аэронавигации, каждая разного масштаба. Мелкомасштабные карты ИКАО охватывают наибольшую площадь для данного количества бумаги; они обеспечивают серию карт общего назначения для перспективного планирования полетов. Карты ИКАО масштаба 1:1 000 000 обеспечивают полное изображение поверхности земного шара с единообразным представлением данных в постоянном масштабе и используются для изготовления других карт. Серия ИКАО масштаба 1:500 000 дает более подробную информацию и подходит для подготовки пилотов и аэронавигационной подготовки. Эта серия прежде всего предназначена для использования воздушными судами малой или средней дальности полетов с низкой скоростью, выполняющими полеты на низкой и средней высоте. Подавляющее большинство полетов по расписанию проходит по маршрутам, оборудованным радиоэлектронными навигационными системами, что делает необязательным визуальный контакт с наземными ориентирами. Этот тип аэронавигации осуществляется по правилам полетов по приборам, и полет должен соответствовать правилам управления воздушным движением.

Радионавигационные карты содержат только систему ОВД, радионавигационные средства и другую аэронавигационную информацию, необходимую для маршрутной аэронавигации по правилам полетов по приборам. Они предназначены для удобного пользования в тесном пространстве кабины экипажа, а информация представляется таким образом, чтобы ее легко было прочесть в условиях перехода от естественного освещения к искусственному.

По мере того, как полет приближается к пункту назначения, требуется больше подробностей о зоне вокруг предполагаемого аэродрома посадки. Схема зоны конечного аэродрома обеспечивает пилотов информацией, чтобы способствовать переходу от этапа полета по маршруту к конечному этапу захода на посадку, а также от этапа взлета — к этапу полета по маршруту.

Карты составляются таким образом, чтобы пилоты могли выполнить схемы вылета и прилета и схемы полета в зоне ожидания, все это координируется с информацией в схемах захода на посадку по приборам. Схемы захода на посадку по приборам обеспечивают пилоту графическое представление процедур захода на посадку по приборам и ухода на второй круг в случае, если экипаж не сможет выполнить посадку. Эти схемы содержат план и графический вид захода на посадку со всеми подробностями об имеющихся радиосредствах и необходимой информацией об аэродроме и топографической информацией. Схемы посадки ИКАО представляют собой рисунок аэродрома, что позволяет пилоту узнавать основные особенности местности, быстро освобождать ВПП после посадки и выполнять указания по выполнению руления на аэродроме. Схема указывает рабочую площадь аэродрома, основные местные особенности и учитываемые для полета объекты. Схема посадки дает достаточно подробностей для наземной эксплуатации во многих случаях, но для более сложных аэродромов нужна более подробная схема. Схема аэродрома ИКАО обеспечивает летный экипаж информацией, которая облегчает наземное движение воздушного судна и изображает основные эксплуатационные средства. Эти схемы указывают рабочую площадь аэродрома; визуальные указатели, средства управления рулением и аэродромное светосигнальное оборудование; ангары, здания аэровокзала и местоположение выхода на посадку; радиолокационные установки, примыкающие к рабочей площади, которые могут рассматриваться как препятствия на пути наземного движения воздушного судна; различные контрольные ориентиры, необходимые для установки и проверки навигационных систем.

Высота препятствий вокруг аэропортов имеет решающее значение для эксплуатации воздушного судна, и эта высота подробно указана в картах аэродромных препятствий ИКАО. Эти карты предназначены для того, чтобы помочь пилотам провести необходимые сложные расчеты взлетной массы, расстояния и характеристик, в том числе чтобы предусмотреть аварийные ситуации, такие как отказ двигателя при взлете. Карты аэродромных препятствий указывают взлетно-посадочные полосы в чертеже и графическом изображении, зоны набора высоты при взлете, располагаемую дистанцию разбега для взлета и прерванного взлета с учетом препятствий, а такие данные предоставляются по каждой ВПП, где имеются учитываемые объекты в зоне взлета. Совершенствование и модерниза-

ция инструкций к аэронавигационным картам — постоянная задача ИКАО. Сюда входит работа по созданию пересмотренных инструкций, отражающих эксплуатационные требования сегодняшнего дня к картам, используемым в кабине экипажа.

Приложение 5 «Единицы измерения, подлежащие использованию ввоздушных и наземных операциях»

Вопрос о единицах измерения, которые должны использоваться в международной гражданской авиации, возник тогда же, когда была образована ИКАО. На Конференции по международной гражданской авиации, которая проводилась в 1944 г. в Чикаго, была осознана важность единой системы измерений и принята резолюция, призывающая государства использовать метрическую систему в качестве основного международного стандарта. Был образован специальный комитет для изучения этого вопроса, и в результате Первая Ассамблея ИКАО в 1947 г. приняла резолюцию, рекомендующую систему единиц, которую следует использовать как стандарт ИКАО. Исходя из этой резолюции в 1948 г. было принято первое издание Приложения 5. В нем имелась таблица единиц измерения ИКАО, основанная главным образом на метрической системе, а также четыре дополнительных промежуточных таблицы единиц измерения для использования теми государствами, которые не могут использовать основную таблицу. Итак, с самого начала было очевидно, что достичь стандартизации единиц измерения будет нелегко. Приложение 5 применялось только по отношению к единицам измерения, используемым при связи между воздушным судном и наземными станциями обеспечения полетов.

В последующие годы было предпринято много попыток повысить уровень стандартизации, и был внесен ряд поправок к Приложению 5. К 1961 г. количество таблиц единиц измерения в приложении было сокращено до двух, и эти таблицы существовали до марта 1979 г., когда была принята Поправка 13. Поправка 13 значительно расширяет роль ИКАО в стандартизации единиц измерения, чтобы предусмотреть все аспекты воздушных перевозок и наземной эксплуатации, а не только двустороннюю связь «воздух — земля». Она также вводит Международную систему единиц измерения, известную как SI — от названия «Système International d'Unités», в качестве основной стандартизированной системы, используемой в гражданской авиации.

Помимо единиц измерения SI поправка признает ряд единиц измерения, не относящихся к системе SI, которые могут быть перманентно использованы в авиации наряду с единицами измерения системы SI. К ним относятся литр, градус по шкале Цельсия, градус измерения угла самолета и т. д. Поправка также признает, как и соответствующие резолюции Ассамблеи ИКАО, что существуют некоторые единицы измерения, не относящиеся к системе SI, которые занимают особое место в авиации и которые придется сохранить, по крайней мере, временно. К этой категории относятся бар, морская миля и узел, фут и определенные единицы измерения, относящиеся к радиации. Сроки, когда будет прекращено использование этих временных единиц измерения, будут оглашены в поправке к Приложению.

Чтобы не отставать от основных пользователей единицами измерения радиации, таких как Всемирная организация здравоохранения, прекращение использования этих единиц измерения, было достигнуто в январе 1985 г. Вряд ли такой переход вызывает какие-либо трудности, так как они мало используются в авиации. Единица измерения «бар» (в виде миллибара), которая широко используется для измерения атмосферного давления, была заменена единицей измерения системы SI «гектопаскаль», которая численно равна миллибару. Не предвидится никаких затруднений, поскольку этот переход по существу представляет собой лишь изменение названия.

Некоторые практические проблемы все же возникают в отношении прекращения использования единицы измерения «морская миля» и связанной с ней единицы «узел» и в связи с заменой их на «километр» и «километр/час», и до сих пор не представилось возможным установить сроки прекращения использования единиц «морская миля» и «узел». Группа экспертов изучает все аспекты изменения и своевременно представит свои рекомендации. На основании выводов этой группы экспертов будут установлены соответствующие сроки прекращения использования этих единиц, но есть договоренность, что не будет перехода на другие единицы. Тем не менее не предвидится проблем с отдельным использованием «метра» для измерения более коротких расстояний, за исключением особого применения измерений, относящихся к относительной высоте, превышению, абсолютной высоте и т. д. В этих обстоятельствах была достигнута договоренность, что необходимо сосредоточить усилия на том, чтобы найти новую единицу измерения, основанную на системе SI, для замены как «метра», так и «фута» в целях преодоления

существующих затруднений. Этой задачей занимается другая группа экспертов. Тем временем и «фут», и «метр» останутся единицами измерения, разрешенными к использованию для измерения относительной высоты, абсолютной высоты и превышения. Поправка 13 к Приложению 5 представляет собой большой шаг вперед в трудном процессе стандартизации единиц измерения в международной гражданской авиации.

Хотя полная стандартизация еще не так близка, было положено начало разрешению проблемы, существование которой было признано ИКАО с самого начала ее деятельности. При помощи этой последней поправки сможет быть достигнута очень высокая степень стандартизации деятельности гражданской авиации и других научно-технических сообществ.

Приложение 6 «Эксплуатация воздушных судов»

Часть I. Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты.

Часть II. Международная авиация общего назначения. Самолеты.

Часть III. Международные полеты — вертолеты.

Суть Приложения 6 состоит в том, что эксплуатация воздушного судна, осуществляющего международные воздушные перевозки, должна быть в максимальной степени стандартизирована, чтобы обеспечить высочайший уровень безопасности и эффективности.

Совет впервые принял Стандарты и рекомендуемую практику в отношении эксплуатации воздушных судов, осуществляющих международные коммерческие воздушные перевозки в 1948 г. Они были основаны на рекомендациях государств, принимавших участие в первой сессии Специализированного совещания по производству полетов в 1946 г., и составляют основу части I Приложения 6. Чтобы идти в ногу с развитием авиатранспортной отрасли, первоначальные положения постоянно пересматриваются; например, принята вторая часть к первоначальному Приложению 6, которая касается исключительно международной авиации общего назначения. Эти изменения произошли в январе 1969 г. в результате действий Совета и начали применяться с 18 сентября 1969 г.

Было бы нецелесообразным принять один международный свод эксплуатационных правил в отношении множества видов воздушных судов, существующих в настоящее время. Воздушные суда варьируются от сверхзвуковых и дозвуковых коммерческих авиалай-

неров до одноместных планеров, и все эти ВС пересекают национальные границы соседних государств. В процессе одного полета реактивное воздушное судно большой дальности полетов может пересечь многие международные границы. Каждое воздушное судно имеет особые характеристики управляемости в зависимости от типа и при изменении окружающей обстановки может иметь особые эксплуатационные ограничения. Сама интернациональная природа коммерческой авиации, и в меньшей степени авиации общего назначения, требует, чтобы пилоты и эксплуатанты соблюдали широкое разнообразие национальных правил и нормативов.

Цель Приложения 6 — способствовать обеспечению безопасности международной аэронавигации путем установления критериев безопасной эксплуатационной практики, а также способствовать эффективности и регулярности международной аэронавигации, рекомендуя государствам — членам ИКАО принимать меры для облегчения пролета над их территориями коммерческих воздушных судов других стран, которые действуют в соответствии с этими критериями.

Стандарты ИКАО не препятствуют разработке национальных стандартов, которые могут быть более строгими, чем стандарты, содержащиеся в обеих частях Приложения. На всех этапах эксплуатации ВС минимальные стандарты — наиболее приемлемый компромисс, дающий возможность действовать коммерческой авиации и авиации общего назначения без ущерба для безопасности полетов. Стандарты, принятые всеми государствами-членами, охватывают такие области, как эксплуатация ВС, летно-технические характеристики, оборудование навигации и связи, техническое обслуживание и ремонт, полетная документация, обязанности летного состава и авиационная безопасность ВС.

Применение газотурбинного двигателя и связанные с этим высокотехнологичные конструкции ВС потребовали нового подхода к эксплуатации гражданских ВС. Критерии летно-технических характеристик ВС, пилотажные приборы, навигационное оборудование и многие другие аспекты эксплуатации требовали новых методов, а это, в свою очередь, вызвало потребность в международных правилах в целях обеспечения безопасности полетов и эффективности.

Например, появление высокоскоростных ВС большой и малой дальности полетов создало проблемы в отношении продолжительности полетов на относительно низких высотах, где главным фактором становится расход топлива. Топливная политика многих пе-

ревозчиков международной гражданской авиации должна учитывать возможные изменения маршрута в сторону запасного аэродрома в случае, когда дается прогноз о неблагоприятных погодных условиях в планируемом пункте назначения.

Точно определенные стандарты и рекомендуемая практика имеются в отношении эксплуатационного минимума, который основывается на факторах ВС и окружающей обстановки каждого аэродрома. При условии согласия государства-эксплуатанта эксплуатант должен учитывать тип самолета, уровень сложности оборудования на борту самолета, характеристики средств обеспечения захода на посадку и ВПП и квалификацию экипажа при осуществлении процедур, связанных с производством полетов при любых погодных условиях.

Человеческий фактор является весьма важным компонентом безопасного и эффективного осуществления воздушных перевозок. Приложение 6 содержит обязанности государств по надзору за своими эксплуатантами, особенно в отношении летного экипажа. Основное положение содержит требование создания метода осуществления надзора за производством полетов с целью обеспечения постоянного уровня безопасности полетов. Это требует предоставления инструкции по эксплуатации по каждому типу ВС и возлагает на каждого эксплуатанта обязательство обеспечить всему летному составу должный инструктаж об обязанностях и их связи с деятельностью авиакомпании в целом.

На командира корабля возлагается обязанность окончательно удостовериться, что предполетная подготовка завершена и соответствует всем требованиям. Он обязан заверить формы предполетной подготовки, убедившись, что воздушное судно пригодно к полетам и что все требования в отношении приборов, технического обслуживания и ремонта, распределения массы ВС и нагрузки (и швартовки грузов) и эксплуатационных ограничений ВС выполнены.

Другой важный аспект, который рассматривается в Приложении 6, — требование к эксплуатанту установить правила, ограничивающие служебное полетное время членов летного экипажа. В этом же стандарте содержится требование к эксплуатанту обеспечить соответствующие периоды отдыха, чтобы утомление, возникающее при выполнении одного полета или нескольких полетов подряд, не угрожало безопасности полета. Летный экипаж должен быть в состоянии не только справиться с какой-либо технической аварийной ситуацией, но и с другими членами экипажа и должен правильно и

эффективно реагировать в случае эвакуации. Такие правила должны быть одобрены государством эксплуатанта и включены в руководство по эксплуатации авиакомпании.

Решающим для безопасных воздушных перевозок является знание эксплуатационных ограничений каждого отдельного типа ВС. Глава 5 Приложения устанавливает минимальное ограничение летно-технических характеристик в отношении ВС, используемых в настоящее время. Стандарты в этой главе учитывают значительное количество факторов, которые могут влиять на летно-технические характеристики целого ряда ВС: массу самолета, температуру, погодные условия в аэропортах, состояние ВПП и включают скорость взлета и посадки в условиях отказа одного или нескольких двигателей.

Подобный пример приводится в Приложении С к главе 5, где рассчитывается уровень летных качеств в применении к широкому спектру характеристик самолета и атмосферных условий.

ИКАО активно предпринимает усилия, чтобы предусмотреть требования производства полетов в будущем. Например, недавно принят новый свод процедур, которые пересматривают требования по высоте пролета препятствий и схемы захода на посадку по приборам по всем категориям международной коммерческой гражданской авиации, в том числе сверхзвуковым ВС.

Возможность воздушного пиратства возлагает дополнительные обязанности на командира ВС. ИКАО изучила различные меры безопасности, которые необходимы в связи с возможностью совершения таких актов, в дополнение к мерам чисто технического характера и предусмотрела возможные аварийные ситуации.

Часть II этого Приложения относится к авиации общего назначения. Некоторые международные перевозки авиации общего назначения могут осуществляться экипажами, имеющими более низкую квалификацию и меньший опыт, чем личный состав коммерческой гражданской авиации. Иногда допускается использование менее надежного оборудования на ВС авиации общего назначения, и они имеют менее строгие нормы эксплуатации и большую степень свободы, чем при осуществлении коммерческих воздушных перевозок.

В связи с этим ИКАО признает, что пилот международной авиации общего назначения и его пассажиры не всегда получают тот же уровень безопасности, что и пассажиры, оплачивающие перевозку в коммерческом воздушном транспорте. Тем не менее, часть II При-

ложения была специально составлена, чтобы гарантировать допустимый уровень безопасности третьим лицам (т. е. лицам на земле и в воздухе, на борту других ВС). Итак, воздушные перевозки с использованием коммерческих ВС и ВС авиации общего назначения должны осуществляться в соответствии с минимальными стандартами безопасности полетов.

Приложение 7 «Национальные и регистрационные знаки воздушных судов»

Как классифицируются и идентифицируются воздушные суда и как можно определить национальность воздушного судна? Это только два из тех вопросов, на которые отвечает самое краткое Приложение ИКАО, которое рассматривает национальные и регистрационные знаки воздушных судов и в отдельных таблицах дает классификацию воздушных судов в зависимости от того, каким образом они поддерживают длительный полет в воздухе.

Приложение основано на ст. 17 и 20 Чикагской конвенции. Совет ИКАО принял первые стандарты по этому вопросу в феврале 1949 г., и с тех пор к Приложению было сделано только четыре поправки. Первоначальные стандарты были основаны на рекомендациях 1-го и 2-го совещаний Службы безопасности полетов, которые проводились, соответственно, в 1946 и 1947 гг.

Первая поправка ввела определение «винтокрыла» и изменила требования к расположению национальных и регистрационных знаков на крыльях. Единственным основанием для введения 2-ой поправки явилось новое определение, данное термину «воздушное судно», которое вошло в силу в 1967 г. Эта 2-я поправка также реализовала решение о том, что все летательные аппараты на воздушной подушке, такие как судно на воздушной подушке и другие летательные аппараты с эффектом влияния земли, не должны классифицироваться как воздушные суда.

Поскольку ст. 77 Конвенции допускает создание совместных эксплуатирующих организаций, была введена поправка 3, где были даны определения «Общего знака», «Полномочного органа регистрации общих знаков» и «Международного эксплуатационного агентства», чтобы воздушные суда международных эксплуатационных агентств могли быть зарегистрированы на любой другой основе, кроме государственной. Определяющий принцип соответствующих

положений состоит в том, что каждому международному эксплуатационному агентству ИКАО должен быть выделен отличительный общий знак. Он выбирается из серии символов, включенных в позывные радиосвязи, которые выделяются Международным союзом электросвязи.

4-ая поправка, принятая в 1981 г., вводит положения, относящиеся к национальным и регистрационным знакам беспилотных неуправляемых аэростатов.

Приложение устанавливает правила выбора государствами — членами ИКАО национальных знаков из серии национальных символов, включенных в позывные радиосвязи, которые выделены государству регистрации Международным союзом электросвязи.

Оно устанавливает стандарты использования букв, цифр и других графических символов, используемых в национальных и регистрационных знаках, и определяет, где они располагаются у различных типов летательных аппаратов, таких как летательные аппараты легче воздуха и летательные аппараты тяжелее воздуха.

Это Приложение также требует, чтобы воздушное судно было зарегистрировано, и приводит образец регистрационного удостоверения для использования государствами — членами ИКАО. Это удостоверение все время должно находиться на борту воздушного судна, а опознавательная табличка прикрепляется на видном месте около главного входа, и в ней указываются, по крайней мере, национальный или общий и регистрационный знак.

Необходимость классификации воздушных судов потребовала значительных усилий, и эта работа заняла несколько лет, чтобы классификация была по возможности проще и вместе с тем включала все возможные типы летательных аппаратов, которые может изобрести человеческий разум.

Приложение 8 «Летная годность воздушных судов»

В интересах безопасности первоочередным документом, который должно иметь воздушное судно, должен быть сертификат летной годности, который свидетельствует о том, что воздушное судно годно к полетам. Однако до того, когда может быть выдан этот сертификат, должно быть установлено, что конструкция и эксплуатационные характеристики ВС соответствуют определенным нормам летной годности государства регистрации.

В целях содействия импорту и экспорту ВС, а также обмену ВС для аренды, фрахтования или взаимному обмену ВС и содействия производству полетов ВС в международной аэронавигации ст. 33 Конвенции о международной гражданской авиации обязует государство регистрации признать и считать действительным сертификат летной годности, выданный другим Договаривающимся государством, при условии, что нормы летной годности, в соответствии с которыми выдан или признан действительным такой сертификат, одинаковы или превышают минимальные стандарты, которые в соответствии с Конвенцией может время от времени устанавливать ИКАО. Эти минимальные стандарты содержатся в Приложении 8 под названием «Летная годность воздушного судна», первое издание которого было принято Советом 1 марта 1949 г.

Приложение 8 включает стандарты широкого плана, которые определяют для использования национальными органами контроля летной годности, минимальные требования, являющиеся основой для признания государствами сертификатов летной годности, чтобы ВС других государств могли совершать полеты на их территории и над их территориями, обеспечивая тем самым, наряду с прочими целями, защиту других ВС, третьих лиц и собственности. Признается, что стандарты ИКАО не будут заменять национальные нормативы и что национальные нормы летной годности, содержащие полные и подробные положения, которые отдельные государства сочтут необходимыми, будут основой для сертификации отдельных ВС. Каждое государство вправе разработать свои собственные полные и подробные нормы летной годности или выбрать полные и подробные нормы, установленные другим Договаривающимся государством. Уровень летной годности, который должны поддерживать национальные нормы, обозначен стандартами широкого плана Приложения 8, дополняемыми, где это необходимо, инструктивной документацией, содержащейся в техническом руководстве по летной годности. В настоящее время Приложение 8 разделено на три части. Часть I содержит определения, часть II — административные процедуры сертификации и сохранения летной годности. Часть III содержит технические требования к сертификации новых конструкций самолетов. В Приложении в одном из определенных условия, в которых совершает полет ВС, определяются как «ожидаемые условия эксплуатации». Это условия, которые стали известны из практики или которые логически можно предвидеть в процессе эксплуатации ВС с учетом его назначения. Эти условия зави-

сят от метеорологического состояния атмосферы, рельефа местности, функционирования ВС, квалификации персонала и других факторов, влияющих на безопасность полета.

Ожидаемые условия эксплуатации не включают экстремальные условия, которых можно эффективно избежать, применяя соответствующие правила эксплуатации ВС, и те экстремальные условия, которые возникают настолько редко, что требование выполнять стандарты в отношении этих условий привело бы к обеспечению более высокого уровня летной годности, чем это необходимо и практически обоснованно. В соответствии с положениями по сохранению летной годности ВС государство регистрации обязано информировать государство-разработчика, когда оно впервые вносит в свой реестр ВС определенного типа, сертифицированного последним. Это делается, чтобы государство-производитель могло передать государству регистрации любую полезную информацию, которую сочтет необходимой для поддержания летной годности ВС и его безопасной эксплуатации. Государство регистрации также обязано передавать государству-производителю всю информацию по поддержанию летной годности, которую оно собирается передавать другим Договаривающимся государствам, которые имеют в своем реестре ВС того же типа. С целью оказать содействие государствам при установлении связей с соответствующими национальными органами контроля летной годности необходимая информация предоставляется в циркуляре ИКАО.

Последняя поправка к Приложению (поправка 94) вносит обязательное требование, в соответствии с которым организации, ответственной за типовую конструкцию ВС, передается информация об отказах, неисправностях, дефектах и других проявлениях, которые могут оказать негативное влияние на поддержание летной годности ВС. Технические стандарты, имеющие отношение к сертификации, в настоящее время ограничены самолетами с двумя или более двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг. Они включают требования в отношении летно-технических характеристик, летных качеств, конструкции ВС, конструкции и установки двигателей и воздушных винтов, конструкции и установки приборов и оборудования и эксплуатационные ограничения, в том числе правила и общую информацию, которые должны быть представлены в руководстве по летной эксплуатации самолета.

В стандартах содержится требование, чтобы самолет мог взлететь в случае отказа критического двигателя, когда оставшиеся

двигатели эксплуатируются в пределах ограничений их взлетной мощности. После начального этапа взлета самолет должен быть в состоянии произвести набор высоты до того уровня, когда может быть выполнен круг полета над аэродромом, в то время как оставшиеся двигатели работают в пределах постоянных ограничений по мощности.

Самолет должен быть управляемым во всех ожидаемых условиях эксплуатации при отсутствии исключительной квалификации, повышенного внимания или выносливости со стороны пилота даже в случае отказа какого-либо двигателя. Более того, характеристика сваливания самолета должна быть такой, чтобы пилот получил ясное предупреждение о близости сваливания и был бы в состоянии полностью поддерживать управление самолетом, не изменяя режим мощности двигателя.

Требования к деталям проектирования и производства обеспечивают разумную гарантию того, что все части самолета будут функционировать надежно и эффективно. Функционирование всех движущихся частей, необходимое для безопасной эксплуатации, должно быть подтверждено соответствующими испытаниями, и все используемые материалы должны соответствовать утвержденным требованиям.

Технология производства и сборки должна обеспечить устойчивую прочность конструкции, которая должна быть защищена от повреждений или потери прочности в связи с эрозией, коррозией, износом и другими причинами, которые могут пройти незамеченными. Должны быть обеспечены средства, которые автоматически предотвратят аварийную ситуацию или позволят экипажу эффективно справиться с такой ситуацией, а конструкция должна сводить к минимуму возможность возникновения пожаров в процессе полета, разгерметизации кабины и вредного действия токсичных газов.

Особое внимание уделяется требованиям к особенностям проектирования, которые влияют на способность летного экипажа сохранять управление полетом. Компоновка кабины экипажа должна быть такой, чтобы свести к минимуму возможность неправильной эксплуатации органов управления вследствие путаницы, утомления или помех. Она должна обеспечивать достаточно широкий, незатененный и неискаженный обзор для безопасной эксплуатации самолета.

Требования к сертификации двигателей и агрегатов составляются, чтобы гарантировать их надежное функционирование в ожи-

даемых условиях эксплуатации. Двигатель должен пройти испытания, чтобы была установлена его мощность или тяговая характеристика, гарантировать удовлетворительные эксплуатационные параметры и показать достаточный уровень прочности, позволяющий предотвратить детонацию, помпаж и иные опасные явления. Испытания должны быть достаточно продолжительными и должны проводиться при таких режимах мощности и других эксплуатационных условиях, которые необходимы для проверки надежности и долговечности двигателя.

Чтобы идти в ногу с новейшими технологиями, в ИКАО регулярно заседает постоянный комитет экспертов, известный под названием Комитет летной годности. Он включает представителей от производителей ВС, а также представителей ведущих государств-производителей, которые ежедневно занимаются вопросами летной годности. Их технический ноу-хау помогает при подготовке проектов правил, которые рассылаются государствам и, при условии их утверждения, становятся частью Приложения 8.

Приложение 9 «Упрощение формальностей»

Преимущество скорости, свойственное авиации, зачастую теряется на земле в процессе медленного прохождения таможенного досмотра, иммиграционного и медицинского контроля.

Приложение 9 с самого начала было предназначено для того, чтобы способствовать упрощению процедур в начальной и конечной точках полета. Оно называется «Упрощение формальностей» (FAL) и направлено на ускорение процедур, связанных с прибытием и вылетом воздушных судов, людей, грузов и других предметов в международных аэропортах. Приложение 9 также содержит положения, касающиеся дезинсекции ВС, ошибок в документации (и штрафов за допущение этих ошибок), упрощения формальностей при поиске и спасании, расследовании авиационных происшествий и эвакуации, рейсах для оказания помощи при стихийных бедствиях и выполнения Международных медико-санитарных правил. Это документ широкого охвата, который отражает гибкость ИКАО, идущей в ногу с развитием международной гражданской авиации. К Приложению был сделан ряд поправок, и теперь оно включает более 250 стандартов и рекомендуемой практики.

Суть Приложения 9 заключается в следующих положениях: «...процедуры оформления... применяются и осуществляются таким образом, чтобы при этом воздушный транспорт сохранял присущее ему преимущество в скорости». ИКАО признана первой международной организацией, которая положила начало действительному упрощению формальностей путем разработки стандартов, общих для всех государств-членов. Другие международные организации, такие как Международная морская организация и Совет таможенного сотрудничества, последовали ее примеру.

Регулярно поддерживается тесное сотрудничество ИКАО с другими международными организациями, занимающимися вопросами упрощения формальностей, чтобы методы и процедуры по упрощению формальностей были согласованы в разных видах перевозок.

Приложение 9 призвано служить принципу эффективности, который явился одним из основных при составлении Чикагской конвенции. Вот в чем причина провозглашения стандарта в главе 3 «Прибытие и убытие лиц и их багажа», где заявляется, что «Договаривающиеся государства не требуют от прибывающих на их территории лиц, следующих воздушным транспортом, никаких других документов, удостоверяющих личность, кроме действительного паспорта». В примечании объясняется, что данное положение не имеет своей целью препятствовать Договаривающимся государствам, намеренным применять менее строгие требования, признавать вместо действительного паспорта официальные документы, удостоверяющие личность, такие как просроченные паспорта, регистрационные карточки, удостоверения личности моряков, виды на жительство и удостоверения члена экипажа. Это указывает путь к достижению когда-нибудь договоренности о предъявлении единственного документа по прибытии в аэропорт назначения.

Государства — члены ИКАО сейчас проводят испытания новейшего устройства для упрощения формальностей — читаемого электронным способом паспорта, который меньше по размеру, чем используемые в настоящее время паспорта, содержаие стандартизированный расклад контрольной информации для визуального осмотра и определенные данные, которые можно прочесть при помощи системы оптического прочтения. Ряд государств уже включил электронную информацию в обычные национальные паспорта, что позволяет значительно ускорить оформление прибывающих и убывающих пассажиров.

Эксперты по упрощению формальностей из штаб-квартиры ИКАО в Монреале периодически совершают поездки в государства — члены ИКАО, и авиатранспортные бюро из региональных бюро ИКАО регулярно проводят совещания с соответствующими полномочными органами в пределах своих регионов с целью способствовать выполнению стандартов и рекомендуемой практики Приложения 9.

Работа в этом направлении может включать переговоры и проверку имеющегося в аэропортах оборудования, оказание помощи при планировке конфигурации разметки в случаях, когда ограниченный бюджет не дает возможности сооружать новые аэровокзалы, вплоть до таких вопросов, как корректировка физического пространства в имеющихся аэровокзалах, чтобы облегчить движение потока пассажиров.

В главе 4 Приложения заявляется о необходимости упрощения перевозки грузов, в ней подробно излагаются 58 отдельных стандартов, рекомендуемых практик и разъясняющих примечаний. Три рекомендуемые практики относятся конкретно к способам электронной обработки данных. Компьютеризация революционизирует оформление и обработку грузов почти с той же быстротой, с какой возможность путешествия по воздуху изменила глобальные системы перевозки.

Упрощение формальностей также имеет место при следовании транзитом через территорию государства — члена ИКАО. Глава 5 содержит требование, чтобы каждое Договаривающееся государство путем создания зон прямого транзита в аэропортах способствовало тому, чтобы воздушное судно, пассажиры, багаж, грузы и почта не проходили какой-либо проверки, за исключением особых случаев.

Предметом главы 6 являются средства и службы, предназначенные для обработки загрузки в международных аэропортах. Сюда относятся, например, пять категорий мер по регулированию потока движения в аэропортах: меры по организации стоянки и перронного обслуживания ВС; убывающие пассажиры, экипаж и багаж; прибывающие пассажиры, экипаж и багаж; транзит и пересадка пассажиров и экипажа; средства обеспечения обработки и оформления грузов и почты и различные средства и службы в зданиях пассажирских аэровокзалов.

В той же главе определяются средства, необходимые для принятия мер по здравоохранению и оказанию скорой медицинской помощи. Только этот аспект включает шесть рекомендуемых практик

для обеспечения экстренных мер в области здравоохранения и оказания скорой медицинской помощи. 12 рекомендуемых практик относятся к требованиям к обработке и оформлению грузов и почты, обеспечению в международных аэропортах достаточной площади для разборки, сортировки и дальнейшей перевозки почты в тех случаях, когда это оправдано объемом авиапочты.

Глава 6 также призывает государства — члены ИКАО к тому, чтобы в международных аэропортах вывешивались правила обмена валюты и предоставлялось оборудование для обмена — одно из многих удобств, рассматриваемых в Приложении 9, которое по достоинству оценили пассажиры.

Вопрос об упрощении формальностей неизбежно сталкивается с необходимостью гарантировать авиационную безопасность, введения запрета на наркотики, соблюдения иммиграционных требований и т. д.

Приложение 10 «Авиационная электросвязь (тома I и II)»

Одним из наиболее сложных элементов международной гражданской авиации является голосовая, телеграфная и аэронавигационная электросвязь, используемая в настоящее время при производстве полетов. Приложение 10 Конвенции относится к этой сфере.

Приложение 10 состоит из двух томов: том I определяет оборудование, системы и радиочастоты, а том II устанавливает правила связи, используемые в международной гражданской авиации. Тома регулярно обновляются.

Имеется две общие категории систем связи, используемых для нужд международной гражданской авиации. Это аэронавигационная служба стационарных средств (AFS) для связи между пунктами на земле и авиационная служба подвижных средств (AMS) для связи между воздушным судном в полете и пунктами на земле. AMS обеспечивает воздушное судно в полете всей необходимой информацией для выполнения безопасного полета и использует как голосовую, так и цифровую информацию.

Важной частью AFS является наземная сеть авиационной фиксированной электросвязи (AFTN) — мировая сеть, созданная в целях удовлетворения особых требований международной гражданской авиации. В пределах категории AFTN все значимые наземные пункты, включающие аэропорты, диспетчерские центры УВД, ме-

теорологические бюро и т. п., соединены соответствующими каналами, предназначенными для обслуживания маршрутных структур ВС. Сообщения, отправляемые с любого пункта сети, направляются по установившейся практике во все пункты, связанные с безопасным выполнением полета.

Том I Приложения 10 является техническим документом, который определяет для международных воздушных перевозок системы, которые необходимы для обеспечения связи, и радионавигационные средства, используемые воздушным судном на всех этапах полета. В части I тома I перечисляются технические требования к основным параметрам для радионавигационных средств и включены аспекты требований к режиму работы, частоте, модуляции, сигнальным характеристикам и контролю, который требуется для того, чтобы гарантировать, что соответствующим образом оборудованное воздушное судно сможет получать аэронавигационные сигналы повсюду в мире с требуемой степенью надежности.

Системы связи предполагают голосовой информационный обмен, но также включают передачу и прием цифровых данных, которые используются, к примеру, для передачи опознавательного кода ВС и информации о высоте полета с воздушного судна на землю в передовых системах УВД.

Часть II тома I рассматривает радиочастоты, которые распределены аэронавигационным службам Международным союзом электросвязи (ITU). ITU время от времени проводит всемирные конференции, чтобы изучить потребности всех пользователей радиоспектра и распределить частоты различных частей радиоспектра в целях удовлетворения нужд международной гражданской авиации. Затем ИКАО проверяет, чтобы эти диапазоны, присвоенные аэронавигационным службам, использовались наиболее эффективным образом.

Правила пользования радионавигационными средствами содержатся в Документе 8168, Правила для аэронавигационных служб — Воздушные перевозки, а правила связи, как системы AFS, так и системы AMS, содержатся в томе II Приложения 10. Эти правила гарантируют, что сообщения гражданской авиации, переданные авиационной фиксированной службой, в нужное время достигнут требуемого пункта назначения на земле, и что воздушное судно в процессе транзита, используя авиационную подвижную службу, сможет связаться с наземной организацией, созданной для обеспечения безопасных, регулярных и эффективных международных воздуш-

ных перевозок. Наземная структура, созданная для достижения этих целей, состоит в основном из служб воздушного движения, метеорологической службы, службы аэронавигационной информации и службы диспетчерского управления полетами, обеспечиваемой международными авиадиспетчерами.

Материалы Приложения 10 постоянно рассматриваются на всемирных совещаниях группами экспертов и государствами, чтобы обеспечить такое введение новых систем и технологий, какое необходимо для повышения безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации.

Приложение 11 «Обслуживание воздушного движения»

Управление воздушным движением почти не было известно в 1944 г. Сегодня управление воздушным движением, полетная информация и службы оповещения, которые вместе образуют то, что называется обслуживанием воздушного движения, являются одними из наиболее важных составляющих элементов среди обязательных наземных обеспечивающих средств, необходимых для безопасного и эффективного осуществления воздушного движения по всему миру. Приложение 11 к Чикагской конвенции определяет элементы обслуживания воздушного движения и содержит общемировые стандарты и рекомендуемые практики, применяемые для обеспечения этих видов обслуживания.

Мировое воздушное пространство разделено на ряд прилегающих друг к другу районов полетной информации, в пределах которых обеспечивается обслуживание воздушного движения. В некоторых случаях районы полетной информации охватывают большие океанические районы с относительно низкой плотностью воздушного движения, в которых обеспечены только обслуживание полетной информацией и служба оповещения. В других районах полетной информации большие порции воздушного пространства являются контролируемым воздушным пространством, в пределах которого обеспечивается служба управления воздушным движением в дополнение к полетной информации и службам оповещения.

Главной целью обслуживания воздушного движения, как определено в Приложении, является предотвращение столкновений воздушных судов на всех этапах их движения, будь то руление, взлет, посадка, полет на маршруте или по схеме ожидания в аэропорту

назначения. Приложение также касается способов ускорения и поддержания упорядоченного потока воздушного движения, методов консультирования и информирования в целях безопасного и эффективного выполнения полетов, а также службы оповещения для воздушных судов, терпящих бедствие. Для выполнения этих целей положения ИКАО предусматривают создание центров полетной информации и органов управления воздушным движением.

Все воздушные суда выполняют полеты в соответствии либо с правилами полета по приборам (ППП), либо с правилами визуального полета (ПВП). При PPP воздушные суда летят от одного радиосредства до другого или посредством привязки к данным автономного бортового навигационного оборудования, по которым пилот может определить свое местоположение в любое время. Полеты по PPP выполняются при всех погодных условиях, кроме самых сложных, а при полетах по ПВП должны отсутствовать облачность и быть в наличии визуальные условия, позволяющие пилоту видеть другие воздушные суда и избегать столкновения с ними. Приложение 11 в главе 3 оговаривает типы обслуживания, предоставляемые при этих полетах. Например, полеты по PPP обеспечиваются посредством службы управления воздушным движением при выполнении полетов в контролируемом воздушном пространстве. При полетах в неконтролируемом воздушном пространстве обеспечивается обслуживание полетной информацией, которая включает информацию о движении, а пилот несет ответственность за избежание конфликтных ситуаций с движением других воздушных судов. Обычно контроль не обеспечивается для воздушных судов, летящих по ПВП, за исключением конкретных районов, в которых контролируемые полеты по ПВП отделены от полетов по PPP, но эшелонирование не обеспечивается между полетами по ПВП, если только это специально не требуется полномочным органом УВД.

Однако не все воздушные суда обеспечиваются обслуживанием воздушного движения. Если воздушное судно выполняет полет полностью за пределами контролируемого воздушного пространства в районе, в котором не требуется план полета, то об этом полете может быть неизвестно службам воздушного движения. Управление воздушным движением заключается в выдаче диспетчерских разрешений и информации органами управления воздушным движением для обеспечения продольного, вертикального или бокового эшелонирования воздушных судов в соответствии с положениями, изложенными в главе 3 Приложения. Эта глава касается также содер-

жания разрешений, их координации между органами УВД и координации передачи ответственности за управление по мере того, как полет перемещается из района одного органа управления к другому.

Упорядоченный процесс передачи управления требует, чтобы воздушное судно находилось под управлением только одного органа воздушного движения в каждый момент времени. Органы управления воздушным движением иногда встречаются с ситуациями, когда потребности движения превышают пропускную способность в конкретном месте или районе, что происходит на загруженных аэродромах в часы пик. Приложение 11 требует от органов УВД оговорить ограничения на поток воздушного движения, которые накладываются при необходимости во избежание чрезмерных задержек воздушных судов в полете.

Приложение 11 также оговаривает требования по координации между органами управления гражданским воздушным движением и военными властями или иными ведомствами, ответственными за деятельность, которая может повлиять на полеты гражданских воздушных судов. Для военных органов обеспечиваются план полета и другие данные относительно полетов гражданских воздушных судов, чтобы помочь им в установлении идентификации в случае, когда гражданское воздушное судно приближается или входит в зону ограничения полетов.

Служба полетной информации обеспечивается для воздушных судов, летящих в контролируемом воздушном пространстве, и для других воздушных судов, о которых известно органам воздушного движения. Эти данные включают важную метеоинформацию (SIGMET), изменения в рабочем состоянии навигационных средств и в условиях на аэродромах и в состоянии связанных с ними средств и любую другую информацию, которая может касаться безопасности полетов. Полеты по ППП получают, кроме того, информацию о погодных условиях на аэродромах вылета, назначения и запасных, информацию об опасности конфликтных ситуаций за пределами контролируемых районов и зон, а при полетах над водными пространствами имеющуюся информацию о судах на поверхности.

Полеты по ПВП получают также информацию о погодных условиях, которые могут сделать визуальный полет неосуществимым. Приложение 11 также содержит спецификации для вещаний оперативной службы полетной информации (OFIS), включая вещание автоматизированной аэродромной информационной службы (ATIS).

Глава 5 Приложения 11 касается службы оповещения. Эта служба оповещает спасательные координационные центры, когда считается или известно, что воздушное судно находится в чрезвычайной ситуации, когда оно не может вести связь или прибыть вовремя или когда получена информация, что сделана или неминуема вынужденная посадка.

Служба оповещения автоматически обеспечивается для всех воздушных судов, охваченных управлением воздушным движением и, насколько это практически возможно, для всех других воздушных судов, пилоты которых предоставили план полета или о которых иным образом известно службам воздушного движения. Она также обеспечивается для воздушных судов, о которых известно или предполагается, что они подверглись актам незаконного вмешательства. Смысл действий службы оповещения заключается в том, чтобы привести в движение все необходимые спасательные и аварийные службы, которые могут оказать помощь, когда и где это требуется.

Последующие главы Приложения охватывают требования ОВД к связи «воздух — земля» и связи между органами ОВД и между этими органами и другими нужными службами. Эти главы также оговаривают информацию, которую необходимо обеспечить для каждого типа органа обслуживания воздушного движения. Связь «воздух — земля» должна позволять вести прямую, быструю и непрерывную, свободную от статических помех двустороннюю радиотелефонную связь, когда это возможно, а связь между органами ОВД должна позволять вести обмен печатными сообщениями и в случае органов управления воздушным движением — прямую голосовую связь между диспетчерами. Вследствие важности информации, передаваемой по каналам радиосвязи «воздух — земля» и получаемой от других органов и служб, Приложение 11 рекомендует вести запись такой связи.

В дополнении к Приложению излагаются принципы, определяющие идентификацию маршрутов обслуживания воздушного движения, чтобы позволить и пилотам, и ОВД делать безошибочное указание любого маршрута без использования географических координат. В другом дополнении содержатся требования к указателям важных точек, отмеченных радиосредством, а также тех, которые не отмечены радиосредством. Приложение 11 также содержит ряд дополнений с руководящим материалом по ряду вопросов от организации воздушного пространства до требований ОВД к кана-

лам связи «воздух — земля» и установления и наименования стандартных маршрутов прибытия и убытия.

По мере увеличения количества воздушных судов на загруженных воздушных маршрутах продолжается развитие концепций, процедур, оборудования и правил управления воздушным движением, а также положений данного Приложения.

Приложение 12 «Поиск и спасание»

Операции поиска и спасания основываются на знании или предположениях о том, что лицо находится в состоянии бедствия и что ему может быть оказана помощь. Исходя из необходимости быстро найти уцелевших после происшествия с воздушным судном людей, в Приложение 12 ИКАО «Поиск и спасание» (SAR) был включен набор международно согласованных стандартов и рекомендуемых практик.

Приложение, дополненное состоящим из двух частей Руководством по поиску и спасанию, касающимся организации и процедур SAR, содержит положения, относящиеся к учреждению, поддержанию и работе служб поиска и спасания, осуществляемых странами — членами ИКАО на своих территориях и над открытым морем.

Предложения для Приложения 12 первоначально были сделаны в 1946 г. К 1951 г. были рассмотрены и пересмотрены предложения, направленные на удовлетворение требований международной гражданской авиации. Они вошли в виде стандартов и рекомендуемой практики в первое издание Приложения 12.

Состоящее из пяти глав Приложение детально описывает требования к организации и сотрудничеству, необходимые для поддержания операций SAR, излагает требуемые подготовительные меры и рабочие процедуры служб SAR в чрезвычайных обстоятельствах.

Одним из первых пунктов в организационной главе является требование по обеспечению государствами служб SAR на своих территориях и над теми частями открытого моря или областей с неопределенным суверенитетом, которые определены региональными аэронавигационными соглашениями и одобрены Советом ИКАО. Эта же глава касается учреждения подразделений службы SAR, средств связи для этих подразделений и выделения тех элементов общественных или частных служб, которые надлежащим образом оснащены для поиска и спасания.

Требования к оборудованию спасательных подразделений охватываются положениями, отражающими необходимость оказания надлежащей помощи на месте происшествия с учетом числа затронутых происшествием пассажиров.

Взаимодействие между службами SAR соседних государств является существенным для эффективного проведения операций SAR. Этот важный аспект исчерпывающе охвачен в главе 3, которая также требует, чтобы государства — члены ИКАО публиковали и распространяли всю информацию, необходимую для входа на их территорию спасательных подразделений других государств. Она также рекомендует, чтобы лица, уполномоченные вести расследование авиационного происшествия, сопровождали спасательные подразделения с целью упрощения расследования происшествия.

Глава 4, которая касается подготовительных мероприятий, излагает требования к информации, необходимой для служб SAR. Она оговаривает необходимость подготовки детального плана проведения операции SAR и указывает, что следует внести в этот план.

Излагаются также подготовительные мероприятия, которые должны быть выполнены спасательными подразделениями, требования к обучению, а также вопросы удаления обломков воздушного судна. Операция поиска и спасания требует единообразного набора рабочих процедур. Начиная с идентификации характера чрезвычайной ситуации, глава 5 содержит 11 отдельных пунктов, описывающих детали этих процедур.

Чрезвычайная ситуация имеет три различные фазы. Первой является фаза неопределенности, когда утрачен радиокontakt с воздушным судном без возможности его восстановления или когда воздушное судно не может попасть в пункт назначения. Во время этой фазы спасательный координационный центр (RCC), в зоне которого возникает такая ситуация, приводится в активное состояние. Он собирает и оценивает сообщения и информацию, относящиеся к данному событию.

В зависимости от ситуации фаза неопределенности может перейти в фазу тревоги, при которой спасательный координационный центр немедленно оповещает соответствующие подразделения службы SAR и начинает необходимые действия.

Фаза бедствия объявляется, когда считается, что воздушное судно терпит бедствие или когда известно о существовании ситуации бедствия. На этой фазе RCC ответственен за принятие действий,

необходимых для помощи воздушному судну и для определения его местоположения как можно быстрее. Следуя заранее определенному набору процедур, эксплуатант воздушного судна, государство регистрации, соответствующие органы обслуживания воздушного движения, соседние центры RCC и соответствующие полномочные органы расследования авиационных происшествий информируются, и составляется план проведения операции поиска и/или спасения, а его выполнение координируется.

В главе 5 детально изложены процедуры по операциям SAR с участием двух или более центров RCC, процедуры действия полномочных органов в полевых условиях и процедуры прекращения или приостановления операций SAR. Другие излагаемые процедуры касаются действий, подлежащих выполнению на месте происшествия, и действий командиров воздушных судов, перехвативших передачу сообщения о бедствии.

Дополнение к Приложению описывает три набора сигналов, первый из которых представляет собой сигналы для использования воздушными судами и наземными подвижными средствами при проведении операции SAR. Второй и третий наборы состоят из визуальных сигналов «земля — воздух» для использования уцелевшими и подразделениями наземного поиска.

Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий»

Все причины, которые ведут к авиационному происшествию, должны быстро идентифицироваться для предотвращения другого такого происшествия. Идентификация причинных факторов осуществляется путем надлежащим образом проводимого процесса расследования происшествия.

По этой причине первый параграф общего описания Приложения 13 «Расследование авиационных происшествий» однозначно устанавливает основную цель расследования происшествия как предотвращение происшествий или предпосылок к ним. Соображения, которыми руководствуются в случае определения государств, которые могут принимать участие в расследовании, такие как государства места происшествия, регистрации, эксплуатанта и изготовителя, весьма важны. Эти соображения учитываются также при установлении полномочного органа для расследования авиационного происшествия.

Поэтому Приложение 13 служит основой для надлежащего расследования авиационных происшествий. Оно написано четким стилем с использованием точной терминологии, легко понимаемой всеми участниками расследования происшествия.

В данном Приложении сделан упор на быструю идентификацию и прояснение ролей и ответственности. Оно служит отправной точкой для многих людей в различных странах, которые часто привлекаются на чрезвычайной основе к разбирательству бесчисленных аспектов, окружающих расследование авиационного происшествия.

Приложение содержит семь глав, добавление и три дополнения. Первые три главы охватывают определения, применяемость и общую информацию, такую, как ранее отмеченная цель расследования. Также включены защита доказательств, ответственность государства места происшествия за охрану и удаление воздушного судна и надлежащие действия такого государства в отношении запросов от государств регистрации, эксплуатанта и изготовителя. Важность государства-эксплуатанта воздушного судна для расследования происшествия была признана поправкой, принятой в 1978 г., которая определяет права и обязанности такого государства.

Все затрагиваемые происшествием государства должны быть немедленно уведомлены о нем. Процедуры, стандарты и рекомендуемые практики для осуществления такого процесса уведомления определены в главе 4 Приложения, которая определяет ответственность в зависимости от географического местонахождения происшествий. Они могут происходить на территории государства — члена ИКАО с воздушным судном другого государства — члена ИКАО; они могут иметь место на территории государства регистрации, на территории государства — не члена ИКАО или вне территории любого из государств — членов ИКАО.

Приложение 13 часто используется как справочный документ в полевых условиях на месте происшествия для быстрого прояснения разделения ответственности и для дополнения информации, содержащейся в Руководстве по расследованию авиационных происшествий, которое также издается ИКАО.

Как только официальное уведомление передано соответствующим полномочным органам и ведомствам и роли и ответственности соразмерно распределены, следующим шагом является собственно расследование, которое описано в главе 5. Расследование авиационного происшествия должно, очевидно, начинаться в государстве,

в котором оно произошло. Это государство обычно проводит расследование, но оно может делегировать проведение расследования целиком или части его государству регистрации или государству эксплуатанта. Если местом происшествия является государство — не член ИКАО, то Приложение 13 рекомендует, чтобы государство регистрации попыталось провести расследование совместно с государством места происшествия.

Если такое сотрудничество недостижимо, то ИКАО далее рекомендует, что государству регистрации следует провести расследование на основе любой информации, которая может быть в наличии.

Еще раз следует подчеркнуть, что государство регистрации является единственным, на которое Приложением 13 возложена обязанность проводить расследование в случае, когда происшествие происходит за пределами территории любого государства. Пояснительное замечание в разделе главы 5, которая детализирует ответственности государства, проводящего расследование, настоятельно указывает на то, что ничто в данной конкретной главе не препятствует такому государству обратиться к наилучшей имеющейся технической экспертизе.

«Расследование обязано включать сбор, регистрацию и анализ всей имеющейся относящейся к делу информации, если возможно определение причины (причин) и составление заключительного отчета с последующими, если необходимо, рекомендациями по безопасности полетов. Когда возможно, место происшествия надлежит посетить, обломки исследовать и взять показания свидетелей». Этот основополагающий параграф ведет к определению характера работ, выполняемых отдельными лицами и группами, которые определены в последующем наборе из 14 стандартов и рекомендуемых практик, включающих: уполномоченного расследователя, бортовые самописцы, патологоанатомические исследования, координацию с судебными властями, расшифровку записей и возобновление расследования.

Государствам регистрации, эксплуатанта и изготовителя предоставляется право, оговоренное в разделе об участии в расследовании, назначать полномочного представителя для участия в действительном процессе расследования. Этот же раздел рекомендует, чтобы эксплуатант воздушного судна назначил консультанта для помощи полномочным представителям.

Другим важным участником в расследовании происшествия должно быть государство, чьи граждане получили смертельные телесные повреждения. Хотя соответствующая спецификация не отпе-

чатана в форме стандарта, введена рекомендация в знак признания особого интереса такого государства в расследовании в силу смертельных телесных повреждений его граждан, касающаяся разрешения назначить эксперта для участия в расследовании.

Машинная технология намного упрощает задачу хранения и извлечения информации по происшествиям и предпосылкам к ним. Одной из выдающихся особенностей ИКАО является то, что эта всемирная организация рассматривает взаимный обмен такой информацией в качестве жизненно важной функции в предотвращении происшествий. С этой целью ИКАО ввела машинную систему, известную как ADREP, которая позволяет государствам — членам этой организации получать пользу от усовершенствованного обмена информацией. Шестая глава Приложения 13 касается передачи сообщений в систему ADREP, которые включают предварительный отчет и отчет с данными о происшествии/предпосылке к происшествию. Рекомендуемый формат заключительного отчета включен в добавление к Приложению. Проект заключительного отчета следует посылать затрагиваемым происшествием государствам для комментариев. Эти комментарии следует прилагать к заключительному отчету при опубликовании и направлять затрагиваемым государствам. Заключительные отчеты по происшествиям особого интереса включаются в Сборник ИКАО по авиационным происшествиям. Заключительная глава Приложения 13 касается мер по предотвращению авиационных происшествий и рекомендаций по безопасности полетов.

ИКАО также публикует Руководство по предотвращению происшествий, где отобраны методы, важные для предотвращения происшествий, которые также образуют «системный подход», представляющий основополагающим для предотвращения происшествий. Эти методы имеют общий момент: обнаружение и исключение опасностей до того, как они приведут к происшествиям или предпосылкам к ним. Они включают: сообщение информации о происшествиях, поддерживаемой политикой «без виноватых», обзор безопасности по аэропортам, изготовителям и авиакомпаниям и развития повседневных управленческих систем, которые можно внедрить во всех авиационных организациях, чтобы обеспечить устойчивый поток информации об опасностях непосредственно тем лицам, кто может что-то сделать с этой информацией, с тем, чтобы в конечном итоге исключить известные или замеченные опасности до того, как они приведут к происшествиям или предпосылкам к ним.

Приложение 14 «Аэродромы (тома I и II)»

Первый том «Проектирование и эксплуатация аэродромов» Приложения 14 охватывает сферу от планирования аэропортов до таких подробностей, как длительность времени переключения для подачи электропитания от резервного источника, от гражданского строительства до осветительной техники, от обеспечения совершенного спасательного и противопожарного оборудования до простых требований по очистке аэропортов от птиц. На все эти многочисленные аспекты, влияющие на содержание Приложения, накладывается процесс быстрого изменения авиатранспортной отрасли. Новые модели воздушных судов, увеличение количества полетов, полеты при малых видимостях и технологические усовершенствования аэропортового оборудования — все это вместе взятое делает Приложение 14 одним из наиболее быстро изменяющихся приложений к Чикагской конвенции.

Приложение 14 к тому же уникально: оно применимо ко всем аэропортам, открытым для общего использования в государствах — членах ИКАО. Исторически оно появилось в 1951 г. и имело 61 страницу со стандартами и рекомендуемыми практиками и 13 дополнительных страниц с руководящим материалом по внедрению этого Приложения. Это издание включало спецификации по водным аэродромам и аэродромам без ВПП. После многих поправок спецификации по водным аэродромам и аэродромам без взлетно-посадочных полос более не появляются. Сегодня около 100 страниц спецификаций и дополнительные страницы с руководящим материалом содержат требования к аэропортам всего мира.

Содержание Приложения 14 отражает в различной степени четыре различных связанных с аэропортами аспекта: планирование, проектирование, эксплуатация и аэропортовое оборудование. Сердцем аэропорта является обширная зона маневрирования, начинающаяся с ВПП и охватывающая рулежные дорожки вплоть до перрона. Сегодня большие современные воздушные суда требуют более точного проектирования этих элементов. Спецификации на их физические характеристики, т. е. ширину, уклоны поверхностей и расстояния, отделяющие их от других элементов, образуют главную часть данного Приложения. В нем даны спецификации на новые элементы, такие, как зоны ВПП и безопасные зоны, зоны, свободные от препятствий, и конечные полосы торможения. Эти элементы являются составными блоками аэропортов, которые опреде-

ляют их общую форму и размер и позволяют инженерам создавать план базовой структуры аэропорта.

Вместе с определением наземных окружающих условий аэропорта спецификации также необходимы для определения требований к воздушному пространству аэропорта. Аэропорты должны иметь воздушное пространство, свободное от препятствий, чтобы воздушные суда могли прибывать и убывать из аэропорта. Очевидно, что такая свобода от препятствий необходима для безопасности полетов. Также важно, чтобы этот объем пространства был определен таким образом, который позволит гарантировать развитие и существование аэропорта или, как говорится в Приложении, «...предотвращает превращение аэропортов в непригодные для использования в результате увеличения числа препятствий... путем задания ряда плоскостей ограничения препятствий, которые определяют пределы, до которых объекты могут проникать в воздушное пространство». Требования по обеспечению конкретной плоскости ограничения препятствий и размеры этих плоскостей классифицируются в Приложении по типам ВПП. Различаются шесть отдельных типов ВПП: ВПП неинструментального захода на посадку, ВПП неточного захода на посадку, ВПП точного захода на посадку категорий I, II и III и взлетные ВПП.

Впечатляющей особенностью аэропортов в ночное время являются сотни, а иногда и тысячи огней, используемых для наведения и управления движением воздушных судов. В отличие от полета, когда наведение и управление осуществляются с помощью радиосредств, движение на земле в основном направляется и управляется с помощью визуальных средств. В Приложении 14 подробно определяются многочисленные системы для использования при различных типах погодных условий и при других обстоятельствах. Поскольку эти визуальные средства должны быть сразу же понятны пилотам всего мира, крайне важной является стандартизация их расположения и световых характеристик. Недавние достижения в области светотехники привели к очень сильному увеличению яркости огней. Разработанные в последние годы небольшие источники света упростили установку огней заподлицо с поверхностью покрытий, с тем, чтобы воздушные суда могли прокатываться по ним. Современные огни высокой яркости эффективны и для дневных, и для ночных полетов, а при некоторых дневных условиях высокоэффективными могут быть простые маркировки. Их использование также определено в Приложении. Аэропортовые знаки являются тре-

тым типом визуальных средств. В больших аэропортах и аэропортах с плотным движением важно обеспечить этот вид наведения для пилотов, который позволяет им найти свой путь в рабочей зоне.

Целью большинства спецификаций является повышение безопасности авиации. Один раздел Приложения касается повышения безопасности оборудования, установленного в аэропортах. Особенно заслуживают внимания спецификации, касающиеся конструкции и размещения оборудования около ВПП. Цель их состоит в снижении опасности, которую такое оборудование может предоставить для движения воздушных судов. Также оговорены требования к резервному электропитанию вместе с характеристиками электросхем огней и необходимостью контроля за работой визуальных средств.

В последние годы было уделено больше внимания работе аэропортов. Текущее издание Приложения включает спецификации по техническому поддержанию аэропортов. Особый упор сделан на зоны с покрытиями и визуальные средства. Внимание также обращено на удаление элементов аэропортов, которые могут быть привлекательны для птиц, подвергающих опасности выполнение полетов воздушных судов.

Для работы любого аэропорта крайне важной является спасательная и противопожарная служба, которую согласно Приложению 14 необходимо иметь во всех аэропортах. В Приложении указываются необходимый персонал, его численность и временные пределы, в течение которых этот персонал должен быть доставлен к месту авиационного происшествия. Для безопасного и регулярного выполнения взлетов и посадок сегодняшним крупным воздушным судам, выполняющим полеты на высоких скоростях, требуется точная информация о состоянии аэропортовых средств. Приложение определяет: а) какая информация должна предоставляться; б) как она получается; в) как она сообщается и г) кому она сообщается. (Спецификации по передаче этой информации через аэронавигационные информационные публикации и уведомления авиаторам изложены в Приложении 15 «Службы аэронавигационной информации».) Типичными видами сообщаемой информации являются: превышение различных частей аэропорта, мощность покрытий, состояние поверхностей ВПП и состояние аэропортовых спасательных и противопожарных служб.

С изменением воздушных судов изменяются аэропорты. Второй том «Вертодромы» содержит международные спецификации для аэропортов, в которых производятся полеты вертолетов.

Новые большие воздушные суда с требованиями, подходящими для коротких ВПП, могут однажды стать реальностью, и они потребуют других характеристик для зоны маневрирования аэропорта. Большой интерес вызывают сейчас средства для руления и парковки воздушных судов на перронах, в отличие от прошлых лет, когда внимание концентрировалось на требованиях к ВПП. Это особенно важно для загруженных аэропортов, на которых возможности расширения ограничены и должны в максимальной степени быть использованы аэропортовые площади. Есть все признаки продолжающейся необходимости модернизации Приложения 14.

Приложение 15 «Службы аэронавигационной информации»

Одной из наименее известных, но при этом играющей наиболее жизненно важную роль для международной гражданской авиации является служба аэронавигационной информации. Это относительно тонкое Приложение содержит всего восемь глав и пять добавлений, охватывающих стандарты, рекомендуемую практику и пояснительные замечания. Эти несколько страниц представляют многие тома аэронавигационной информации, без которой гражданская авиация не может обойтись, не утратив максимального уровня безопасности полетов на всех этапах этих полетов.

Совет ИКАО впервые одобрил первоначальные стандарты и рекомендуемые практики в 1953 г. Приложение 15 берет свое начало в ст. 37 Чикагской конвенции. Первые требования для Приложения были разработаны Аэронавигационным комитетом ИКАО в соответствии с рекомендациями региональных аэронавигационных совещаний и опубликованы с разрешения Совета как Процедура для международных уведомлений пилотам еще в 1947 г.

«Международные уведомления для пилотов» представляет собой фразу, относящуюся к появлению одного из первых аэронавигационных сокращений: NOTAM от Notices to Airmen (уведомления для пилотов). В 1949 г. специальное совещание по NOTAM рассмотрело и предложило поправки к этим процедурам, которые затем были выпущены как Процедуры аэронавигационных служб, принятые в 1951 г. С годами Приложение 15 корректировалось посредством многочисленных поправок.

Персонал ИКАО, занимающийся службами аэронавигационной информации (CAU), не обеспечивает действительного обслужива-

ния, но проверяет, обеспечиваются ли эти службы государствами — членами ИКАО. ИКАО также координирует вклад государств-членов в разработку новых стандартов, новых рекомендуемых практик и различных поправок.

Имеется два основополагающих предварительных условия для обеспечения обслуживания аэронавигационной информацией, как определено в Приложении 15. Первое из этих условий состоит в том, что лицо или ведомство, выпускающее информацию, обладает глубоким пониманием того, что конкретно нужно знать пользователю. Второе условие состоит в том, что пользователь информации должен быть уверен в получении всей имеющейся и относящейся к делу информации, когда она необходима.

Наиболее очевидным пользователем такой информации может быть пилот, готовящийся выполнить полет, или кто-либо еще, связанный с производством полетов.

Существенными для понимания этой информации являются манера ее изложения и простота используемого языка. Приложение 15 ясно оговаривает, что эта информация должна быть краткой, представляемой в приемлемом формате и охватывать любой пункт, который отличается от нормального в отношении следующего отрезка полетного маршрута.

Распространение этой информации опирается на подразделения, ведающие выпуском аэронавигационных информационных публикаций государства — члена ИКАО его собственные NOTAM и циркуляры аэронавигационной информации.

Сообщения NOTAM классифицируются по двум классам — классу I и классу II и распространяются на глобальной, национальной и региональной основе: путем средств прямой связи для NOTAM класса I и почтой или иным образом для менее срочного NOTAM класса II. Оба класса содержат информацию, касающуюся учреждения, состояния или изменения любого аэронавигационного средства, службы, процедуры или опасности, своевременное знание о которых важно для персонала, связанного с производством полетов.

ИКАО также одобрило SNOWTAM, специальные виды NOTAM, которые связаны с наличием или устранением опасных условий в аэропортах, обусловленных снегом, льдом, слякотью или стоячей водой в рабочих зонах аэропортов.

Ответственность и функции всех стран — членов ИКАО за обеспечением этого типа информации изложены в Приложении 15, ко-

торое содержит указания о том, как собирать информацию, какие шаги должны быть предприняты для обеспечения ее адекватности и аутентичности, как вести процедуры обмена информацией и какие методы распределения информации по заранее определенным адресам следует использовать.

Служба предполетной информации обеспечивается для пилотов посредством информационных бюллетеней, составленных на простом языке на основе NOTAM, который, в свою очередь, кодируется для краткости. Информация NOTAM может включать сообщение о том, что определенное воздушное пространство будет временно закрыто из-за, например, пусков исследовательских ракет или что радиопроводная станция в конкретном месте не будет работать. Другая информация, которая возможна в NOTAM, может включать прогнозы о космической радиации или значительные изменения в уровне защиты, обычно обеспечиваемом в аэропортах в отношении потребностей в спасательной и противопожарных службах.

Циркуляры аэронавигационной информации не связаны напрямую с непосредственными целями безопасности, как сообщения NOTAM. Циркуляры распространяются, когда необходима аэронавигационная информация, которая может применяться, например, для долгосрочных прогнозов, касающихся главных юридических изменений или изменений в правилах, процедурах и средствах.

Эти циркуляры могут также содержать информацию в отношении организации выдачи свидетельств летным экипажам, подготовки авиационного персонала, планируемом наличии новых или пересмотренных изданий аэронавигационных карт и информацию о новых опасностях, затрагивающих методы обработки воздушных судов.

Приложение 16 «Защита окружающей среды»

Одним из двух Приложений ИКАО, не касающихся целиком безопасности полетов и эффективности производства полетов, является Приложение 16 (тома I и II), которое касается защиты окружающей среды от авиационного шума и выбросов (эмиссия) двигателей воздушных судов. Об этих двух проблемах вряд ли можно было думать во времена подписания Чикагской конвенции. Другим Приложением, прямо не относящимся к безопасности полетов, является Приложение 9 «Упрощение формальностей».

Авиационный шум всегда вызывал озабоченность, даже в годы формирования ИКАО, но тогда он ограничивался шумом от воздушного винта, поскольку законцовки его лопастей вращались со скоростью, приближающейся к скорости звука. Однако настоящая проблема началась с появлением первого поколения реактивных самолетов и усилилась с увеличением количества воздушных судов этого типа в международных полетах.

Конечно, шум от реактивного самолета наиболее силен на траектории взлета, когда пилоты должны использовать большую мощность для получения воздушной скорости, которая создает подъемную силу на крыльях. И обычно в первую очередь подвергаются воздействию высоких уровней шума расположенные близко к аэропорту пригороды, поскольку траектории взлета коммерческих реактивных самолетов проходят невысоко над ними.

Авиационный шум среди прочих причин является функцией мощности двигателей, которые продвигают самолет через атмосферу. Уменьшив мощность, можно уменьшить шум, но при этом могут пострадать характеристики безопасности реактивного воздушного судна.

В конце 1968 г. 16 сессия Ассамблеи ИКАО в Буэнос-Айресе одобрила резолюцию, которая признала серьезность проблемы шума в окрестностях аэропортов и дала указания Совету ИКАО разработать международные спецификации и связанный с ними руководящий материал для контроля за авиационным шумом. Резолюция также содержала указание для ИКАО включать в приложения или другие подходящие документы ИКАО описания и методы измерений авиационного шума и определять приемлемые ограничения на шум, создаваемый воздушными судами.

В 1971 г. 17 сессия Ассамблеи ИКАО в Вене одобрила другую резолюцию, выражающую позицию этой организации в отношении среды обитания человека. Эта резолюция признавала отрицательное влияние на окружающую среду в результате полетов воздушных судов и возложила на ИКАО ответственность за руководство развитием международной гражданской авиации таким образом, чтобы это было на пользу народов мира и служило достижению максимальной совместимости между безопасным и упорядоченным развитием гражданской авиации и качеством среды обитания человека.

Приложение 16, касающееся различных аспектов проблемы авиационного шума, было одобрено в 1971 г. на основе рекомендаций

Специального совещания по авиационному шуму в окрестностях аэродромов, которое проходило в Монреале в ноябре — декабре 1969 г. Эти аспекты включали рассмотрение шести категорий: процедуры для описания и измерения авиационного шума; устойчивость человека к авиационному шуму; сертификация воздушных судов по шуму; критерии установления схем полетов с ограничением шума; контроль за использованием земли и наземные процедуры снижения шума при разбеге.

Одна из рекомендаций этого совещания привела к учреждению Комитета по авиационному шуму для помощи ИКАО в разработке требований к сертификации по шуму для различных классов воздушных судов. Первое совещание этого Комитета разработало первую поправку к Приложению 16, которая была одобрена Советом в 1972 г. и стала применяться в 1973 г. Она содержала положения по шумовой сертификации дозвуковых реактивных самолетов применительно к самолетам будущего производства и модернизированным существующим моделям и обновление терминологии этого Приложения.

В ходе последующих совещаний Комитет по авиационному шуму разработал шумовые сертификационные стандарты для будущих дозвуковых реактивных самолетов и винтовых самолетов, отличных от самолетов КВП (короткого взлета и посадки) и для будущего производства существующих типов сверхзвуковых транспортных самолетов и вертолетов. Он также разработал руководящие принципы шумовой сертификации будущих сверхзвуковых и винтовых КВП самолетов, а также установленных ВСУ (вспомогательных силовых установок) и связанных с ними бортовых систем при их работе на земле.

Резолюция 18 сессии Ассамблеи ИКАО по защите окружающей среды также привела среди прочего к детальным предложениям по стандартам ИКАО для контроля за выбросами двигателей для определенных типов авиационных двигателей. Эти стандарты были одобрены Советом в 1981 г. Они устанавливают пределы для выбросов дыма и определенных газообразных токсичных веществ большими турбореактивными и турбовентиляторными двигателями, которые будут выпускаться в будущем, и также запрещают слив неочищенного топлива. Объем существующего Приложения 16 был расширен для включения также положений по выбросам двигателей, и оно получило новое наименование «Защита окружающей среды». Том I обновленного Приложения

16 содержит положения, относящиеся к авиационному шуму, а том II Приложения содержит положения, относящиеся к выбросам двигателей воздушных судов.

В Приложении 16 (том I) классификации различных воздушных судов образуют основу для шумовой сертификации всех существующих воздушных судов. Эти классификации детально изложены в различных главах Приложения и включают дозвуковые реактивные самолеты, для которых применение сертификации прототипа было принято до 6 октября 1977 г.; самолеты, по которым сертификация была принята на эту дату или после нее; винтовые самолеты массой более 5700 кг; самолеты, не превышающие этой массы; сверхзвуковые самолеты, для которых сертификация прототипа была принята до 1 января 1975 г., и вертолеты, для которых применение сертификации прототипа было принято на 1 января 1980 г. или после этой даты.

Для каждой классификации типа воздушного судна была стандартизована мера оценки шума. За исключением винтовых самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой не более 5700 кг, мерой оценки шума является эффективный уровень воспринимаемого шума, выраженный в ENPdb. ENPdb является единым числовым показателем субъективного воздействия авиационного шума на людей, принимающим во внимание мгновенно воспринимаемый шумовой уровень и его продолжительность.

Для этих типов воздушных судов были определены различные точки измерений максимальных шумовых уровней сбоку, при заходе на посадку и пролете вместе с процедурами летных испытаний.

Шумовая сертификация производится государством регистрации на основе удовлетворительного подтверждения того, что воздушное судно соответствует требованиям, которые по крайней мере равны применяемым стандартам, определенным в Приложении 16.

Весной 1979 г. Совет ИКАО призвал все Договаривающиеся государства не предпринимать никаких действий, которые запретили бы ранее 1 января 1988 г. полеты в направлении и из их территорий иностранным дозвуковым воздушным судам, не сертифицированным по шумовым стандартам ИКАО с ограничением любых запусков после 1988 г. теми аэропортами, которые особенно чувствительны к воздействию авиационного шума.

В результате этого действия ИКАО государства, на самолеты которых приходится значительная доля мировых международных полетов, оказались перед задачей необходимости решения к 1 янва-

ря 1988 г. проблемы шумных реактивных самолетов. Это было сделано путем поэтапной замены их новыми, более тихими самолетами, модификацией существующих шумных воздушных судов, одобрением стандартных рабочих схем полетов со сниженным уровнем шума или же комбинацией этих мер.

Некоторые страны могут не согласиться с полным запретом полетов шумных воздушных судов, поскольку они не считают проблемой шум в некоторых аэропортах. В других аэропортах проблема шума может быть значительно смягчена другими мерами, например, планированием использования земли, применением предпочтительных ВПП и другими действиями, не связанными с проектированием или конструкцией воздушных судов и их двигателей.

В томе II Приложения 16 имеются стандарты, которые запрещают слив неочищенного топлива в атмосферу при международных полетах для всех турбореактивных воздушных судов, изготовленных после 18 февраля 1982 г.

Имеются также стандарты, которые ограничивают дымные выбросы от турбореактивных и турбовентиляторных двигателей, предназначенных для движения на дозвуковых скоростях и изготовленных после 1 января 1983 г. Для двигателей, предназначенных для сверхзвуковых полетов, аналогичные ограничения применяются к двигателям, изготовленным после 18 февраля 1982 г.

Включены также стандарты, которые ограничивают выброс окиси углерода, несгоревших углеводородов и окислов азота большими турбореактивными и турбовентиляторными двигателями, предназначенными для дозвуковых полетов и выпущенных после 1 января 1986 г. В дополнение к этим стандартам том II Приложения 16 содержит подробные процедуры измерений, спецификации к приборам и подробности статистических методов для использования при оценке результатов испытаний.

За последние годы технология прошла большой путь, и сейчас шум от новых реактивных двигателей почти вдвое ниже того уровня, на котором он был, когда эта проблема возникла с первым поколением дозвуковых реактивных пассажирских самолетов, таких как ДС-8 или В-707.

ИКАО признает социологические аспекты проблемы авиационного шума, а также технические и эксплуатационные ограничения, которые снижение шума может наложить на характеристики воздушных судов. Но в то же время ИКАО глубоко исследует возмож-

ности технологических новшеств, таких как более качественные звукопоглощающие материалы, новые конструкции двигателей и модификации существующих двигателей.

ИКАО также участвует в Экологической программе ООН (UNEP), связанной с Мировым планом действий по озоновому слою. Эта программа рассматривает в целом вопрос химии озонового слоя и вопрос о том, являются ли изменения в этом слое результатом деятельности человека и как эффект от этих изменений может проявиться на поверхности земли. В настоящее время нет подтверждений, что выбросы двигателей воздушных судов оказывают значительное влияние на озоновый слой.

Приложение 17 «Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства»

Драматическое увеличение числа преступлений насильственного характера, которые отрицательно повлияли на безопасность полетов гражданской авиации в конце 60-х гг. прошлого века, привело к созыву Чрезвычайной сессии Ассамблеи ИКАО в июле 1970 г. Одна из резолюций этой Ассамблеи была нацелена на разработку спецификаций в существующих или новых Приложениях к Чикагской конвенции, которые специально касались проблемы незаконного вмешательства (воздушного пиратства).

Последующие действия Совета ИКАО привели к принятию Приложения 17, ставшего основой программы по безопасности гражданской авиации ИКАО и направленного на защиту гражданской авиации и ее служб от актов незаконного вмешательства.

После публикации в 1974 г. Приложение 17 несколько раз исправлялось в соответствии с потребностями государств. Спецификации по авиационной безопасности в Приложении 17 и других приложениях дополняются исчерпывающим и подробным Руководством по безопасности (практическая публикация этого руководства предоставляется только оговоренным для контактов государственным ведомствам), которое было впервые опубликовано в 1971 г. и после этого несколько раз пересматривалось. Этот документ ограниченного пользования используется во всем мире государственными органами, авиаэксплуатантами и администраторами аэропортов применительно к своим программам безопасности гражданской авиации.

Само существование этих документов, необходимость которых вряд ли можно было предвидеть во время подписания Чикагской конвенции, подчеркивает высокую бдительность государств — членов ИКАО в отношении обеспечения безопасности международной гражданской авиации от угроз, которые не являются эксплуатационными по своему характеру или происхождению. В этом отношении Приложение 17 является уникальным.

Приложение 17 в основном касается административных и координационных аспектов, требующих того, чтобы каждое государство — член ИКАО учредило свою собственную программу по безопасности гражданской авиации с такими дополнительными мерами безопасности, которые могут быть предложены другими заинтересованными органами.

Возможно, единственной, самой важной процедурой безопасности, предписываемой настоящим Приложением, является инспекция/досмотр людей и багажа в международных аэропортах. Ассамблея ИКАО и Совет официально признали особую важность этой процедуры в ряде резолюций.

Государства осуществили эффективное внедрение процедур инспекции/досмотра, и в мире было отмечено значительное снижение количества незаконных захватов воздушных судов. Отклик со стороны пассажиров был положительным, поскольку возможные неудобства от процедур инспекции/досмотра рассматриваются как незначительные в сравнении с захватом воздушного судна в полете. Приложение 17 нацелено также на координацию деятельности участвующих в программах безопасности. Оно признает, что главная ответственность за защиту своих пассажиров, активов и доходов ложится на самих авиаэксплуатантов, а потому государство регистрации должно обеспечивать, чтобы перевозчики разрабатывали и внедряли эффективные дополнительные программы безопасности, совместимые с программами аэропортов, из которых они совершают рейсы.

Некоторые из спецификаций Приложения 17 и других приложений признают невозможность достижения абсолютной безопасности. Поэтому государства должны обеспечивать, чтобы безопасность пассажиров, экипажа, наземного персонала и вообще людей выступала главным соображением при защитных акциях. Государствам также настоятельно рекомендуется одобрить меры по обеспечению безопасности и экипажа в случае незаконного отклонения полета воздушного судна от маршрута до того момента, когда они смогут продолжить рейс.

Дополнение к Приложению 17 содержит для официальных лиц государств, ответственных за внедрение национальных программ, дословное извлечение из всех относящихся к делу спецификаций, появляющихся в других приложениях, а также из процедур в документах PANS (Процедуры аэронавигационных служб — правила полетов и обслуживание воздушного движения и Процедуры аэронавигационных служб — Производство полетов воздушных судов). Этот материал дает для официальных лиц обзор всех связанных с безопасностью стандартов, рекомендуемых практик и процедур в одном документе. Беззаконие никогда не может быть полностью упразднено, однако скоординированные и согласованные действия, в пользу которых выступает ИКАО, могут обеспечить постоянное повышение безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта.

Акты насилия 11 сентября 2001 г. приведут к дальнейшей переоценке Приложения 17 и его применимости даже для внутренних полетов и специальным проведенным ИКАО проверкам безопасности.

Приложение 18 «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху»

Более половины грузов, перевозимых всеми видами транспорта в мире, являются опасными грузами — взрывоопасными, едкими, воспламеняющимися, токсичными и даже радиоактивными по своему характеру, или они могут представлять опасность иным образом.

Эти опасные грузы являются важными для многих глобальных промышленных, коммерческих, медицинских и исследовательских требований и процессов. Вследствие преимуществ воздушного транспорта значительная часть этих опасных грузов перевозится воздушными судами.

ИКАО признает важность этих типов грузов и предприняла шаги, направленные на их безопасную перевозку. Это было сделано путем принятия Приложения 18, связанного с ним документа «Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху», а также путем обеспечения программы обучения, направленной на достижение понимания новых требований.

Существуют и другие правила перевозки опасных грузов по воздуху, но они не применялись в международном масштабе или же

были трудны для международного внедрения и, более того, были несовместимы с соответствующими правилами для других видов транспорта.

Приложение 18 также делает обязательными для государств-членов положения технических инструкций. Эти инструкции содержат очень подробные и многочисленные пункты, необходимые для правильной обработки этих грузов. Данные инструкции требуют частой корректировки по мере развития химической, промышленной и упаковочных отраслей. Советом была установлена специальная процедура, предусматривающая пересмотр и переиздание технических инструкций каждый год с тем, чтобы они соответствовали новым продуктам и технологиям.

Требования ИКАО по опасным грузам были в основном разработаны группой экспертов, учрежденной в 1976 г. Эта группа продолжает заседать дважды в год и рекомендует необходимые пересмотры технических инструкций. Насколько возможно, технические инструкции поддерживаются в соответствии с Рекомендациями Комитета экспертов ООН по транспортировке опасных грузов и с Правилами Международного агентства по атомной энергии. Использование этих общих основ всеми видами транспорта позволяет перевозить грузы безопасно и без задержек при смешанных перевозках — по воздуху, морем, железной дорогой и на автомобилях.

Требования ИКАО по безопасной обработке опасных грузов определяют ограниченный перечень веществ, которые небезопасны при любой перевозке. Эти требования также указывают, как безопасно перевозить другие потенциально опасные предметы или вещества. Комитет экспертов ООН определил девять опасных классов, которые применяются при перевозках всеми видами транспорта. Класс 1 включает взрывчатые вещества всех видов, такие как спортивное снаряжение, вещества для фейерверков и сигнальные ракеты. Класс 2 включает сжатые или сжиженные газы, которые могут быть также токсичными или воспламеняющимися; примерами являются кислородные баллоны и охлажденный жидкий азот. Вещества класса 3 представляют собой воспламеняющиеся жидкости, включающие бензин, лаки, растворители для красок и т. п. Класс 4 содержит воспламеняющиеся твердые вещества, например, некоторые порошковые металлы, целлулоидные фотопленки и древесный уголь. Класс 5 охватывает окислители, которые могут быть броматами, хлоратами или нитратами;

этот класс также охватывают органические перекиси, которые содержат кислород и очень огнеопасны. Ядовитые или токсические вещества, такие как пестициды, соединения ртути и т. д., образуют класс 6 вместе с инфекционными веществами, которые иногда должны доставляться для диагностических или профилактических целей. Все радиоактивные материалы входят в класс 7; в основном это радиоактивные изотопы для медицинских или исследовательских целей, но иногда такие материалы могут быть в промышленных изделиях, таких как сердечные стимуляторы или детекторы дыма. Едкие вещества, которые могут быть опасны для тканей человеческого организма или для конструкции воздушного судна, относятся к классу 8 (например, каустическая сода, электролит для аккумуляторов, удалители краски). И, наконец, класс 9 является остающейся категорией для прочих материалов, которые потенциально опасны для воздушного транспорта, например, магнетизированные материалы, которые могут воздействовать на навигационные системы воздушного судна.

Приложение 18 и Технические инструкции вступили в силу 1 января 1983 г.

ЛИТЕРАТУРА

1. Международное воздушное право. Кн. 1-я. М., 1980.
2. *Молеев Ю. Н.* Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. М., 1986.
3. *Бордунов В. Д.* Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М., 1989.

КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (Чикаго, 7 декабря 1944 года)

Преамбула

Принимая во внимание, что будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности;

принимая во внимание, что желательно избегать трений и содействовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире;

поэтому нижеподписавшиеся Правительства, *достигнув согласия* относительно определенных принципов и мер с тем, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично, заключили в этих целях настоящую Конвенцию.

ЧАСТЬ I. АЭРОНАВИГАЦИЯ

Глава I.

ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ И ПРИМЕНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ

Статья 1

Суверенитет

Договаривающиеся государства признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией.

Статья 2

Территория

В целях настоящей Конвенции под территорией государства понимаются сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды, находящиеся под суверенитетом, сюзеренитетом, протекторатом или мандатом данного государства.

Статья 3

Гражданские и государственные воздушные суда

а) Настоящая Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам.

б) Воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда.

с) Никакое государственное воздушное судно Договаривающегося государства не производит полета над территорией другого государства и не совершает на ней посадки, кроме как с разрешения, предоставляемого специальным соглашением или иным образом, и в соответствии с его условиями.

д) Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязаны обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов.

Статья 4

Ненадлежащее использование гражданской авиации

Каждое Договаривающееся государство соглашается не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции.

*Глава II.***ПОЛЕТ НАД ТЕРРИТОРИЕЙ
ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ**

Статья 5

Право нерегулярных полетов

Каждое Договаривающееся государство соглашается, что все воздушные суда других Договаривающихся государств, не являющиеся воздушными судами, занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право, при условии соблюдения положений настоящей Конвенции, осуществлять полеты на его территорию или транзитные беспосадочные полеты через его территорию и совершать посадки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки. Тем не менее каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право по соображениям безопасности полетов требовать от воздушных судов, которые намереваются следовать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих аэронавигационных средств, следовать по предписанным маршрутам или получать специальное разрешение на такие полеты.

Такие воздушные суда, если они заняты в перевозке пассажиров, груза или почты за вознаграждение или по найму, но не в регулярных международных

воздушных сообщениях, пользуются также, с учетом положений статьи 7, привилегией принимать на борт или выгружать пассажиров, груз или почту при условии, что любое государство, где производится такая погрузка или выгрузка имеет право устанавливать такие правила, условия или ограничения, какие оно может счесть желательными.

Статья 6

Регулярные воздушные сообщения

Никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции.

Статья 7

Каботаж

Каждое Договаривающееся государство имеет право отказывать воздушным судам других Договаривающихся государств в разрешении принимать на борт на его территории пассажиров, почту и груз, перевозимых за вознаграждение или по найму и имеющих другой пункт назначения в пределах его территории. Каждое Договаривающееся государство обязуется не вступать ни в какие соглашения, которые специально предоставляют какому-либо другому государству или авиапредприятию какого-либо другого государства любую такую привилегию на исключительной основе, и не получать любой такой исключительной привилегии от любого другого государства.

Статья 8

Беспилотные воздушные суда

Никакое воздушное судно, способное совершать полеты без пилота, не производит полета без пилота над территорией Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения. Каждое Договаривающееся государство обязуется при полете такого воздушного судна без пилота в районах, открытых для гражданских воздушных судов, обеспечить такой контроль этого полета, который позволял бы исключить опасность для гражданских воздушных судов.

Статья 9

Запретные зоны

а) Каждое Договаривающееся государство может по соображениям военной необходимости или общественной безопасности ограничить или запретить на единообразной основе полеты воздушных судов других государств над определенными зонами своей территории при условии, что в этом отно-

шении не будет проводиться никакого различия между занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях воздушными судами данного государства и воздушными судами других Договаривающихся государств, занятыми в аналогичных сообщениях. Такие запретные зоны имеют разумные размеры и местоположение, с тем чтобы без необходимости не создавать препятствий для аэронавигации. Описания таких запретных зон на территории Договаривающегося государства, а также любые последующие изменения в них в возможно кратчайшие сроки направляются другим Договаривающимся государствам и Международной организации гражданской авиации.

б) Каждое Договаривающееся государство также сохраняет за собой право немедленно при исключительных обстоятельствах или в период чрезвычайного положения или в интересах общественной безопасности временно ограничить или запретить полеты над всей своей территорией или какой-либо ее частью при условии, что такое ограничение или запрещение применяется к воздушным судам всех других государств, независимо от их национальности.

с) Каждое Договаривающееся государство на основании правил, которые оно может установить, может потребовать от любого воздушного судна, входящего в зоны, предусмотренные выше в подпунктах «а» или «б», произвести посадку в возможно кратчайший срок в каком-либо указанном аэропорту в пределах его территории.

Ст а т ь я 10

Посадка в таможенном аэропорту

За исключением случаев, когда по условиям настоящей Конвенции или специального разрешения воздушным судам разрешается пересекать территорию Договаривающегося государства без посадки, любое воздушное судно, которое входит на территорию Договаривающегося государства, совершает, если того требуют правила этого государства, посадку в аэропорту, указанном этим государством, с целью прохождения таможенного и иного контроля. При отбытии с территории Договаривающегося государства такое воздушное судно отбывает из указанного подобным же образом таможенного аэропорта. Сведения о всех указанных таможенных аэропортах публикуются государством и направляются Международной организации гражданской авиации, основанной в соответствии с частью II настоящей Конвенции, для передачи всем другим Договаривающимся государствам.

Ст а т ь я 11

Применение правил о воздушных передвижениях

При условии соблюдения положений настоящей Конвенции законы и 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 их пребывания в пределах его территории, применяются к воздушным судам всех Договаривающихся государств без различия их националь-

ности и соблюдаются такими воздушными судами при прибытии, убытии или во время пребывания в пределах территории этого государства.

Статья 12

Правила полетов

Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, а также каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы такое воздушное судно ни находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов. Каждое Договаривающееся государство обязуется поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании настоящей Конвенции. Над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией. Каждое Договаривающееся государство обязуется обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты.

Статья 13

Правила о въезде и выпуске

Законы и правила Договаривающегося государства, относящиеся к допуску на его территорию или отправлению с его территории пассажиров, экипажа или груза воздушных судов, такие, как правила, касающиеся въезда, выпуска, иммиграции, паспортного и таможенного контроля и карантина, соблюдаются такими пассажирами и экипажем или от их имени, а также в отношении груза при прибытии, убытии или во время нахождения на территории этого государства.

Статья 14

Предотвращение распространения болезней

Каждое Договаривающееся государство соглашается принимать эффективные меры в целях предотвращения распространения посредством авиации холеры, тифа эпидемического, оспы, желтой лихорадки, чумы и таких других инфекционных болезней, которые время от времени определяются Договаривающимися государствами, и с этой целью Договаривающиеся государства будут поддерживать непосредственные консультации с учреждениями, ведающими вопросами международного регулирования в области санитарных мер, применяемых к воздушным судам. Такие консультации осуществляются без ущерба для применения любой действующей по этому вопросу международной конвенции, участниками которой могут являться Договаривающиеся государства.

Статья 15

Аэропортовые и подобные им сборы

Каждый аэропорт в Договариваемом государстве, открытый для общественного пользования его национальными воздушными судами открыт также, с учетом положений статьи 68, на единообразных условиях для воздушных судов всех других Договаривающихся государств. Такие же единообразные условия применяются при пользовании воздушными судами каждого Договариваемого государства всеми аэронавигационными средствами, включая радио- и метеорологическое обеспечение, которые могут быть предоставлены для общественного пользования в целях обеспечения безопасности и оперативности аэронавигации.

Любые сборы, которые могут взиматься или разрешены для взимания Договаривающимся государством за пользование такими аэропортами и аэронавигационными средствами воздушными судами любого другого Договариваемого государства, не превышают:

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

б) в отношении воздушных судов, занятых в регулярных международных воздушных сообщениях, — сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов, занятых в аналогичных международных воздушных сообщениях.

Информация о всех таких сборах публикуется и сообщается Международной организации гражданской авиации, при этом по заявлению заинтересованного Договариваемого государства сборы, взимаемые за пользование аэропортами и другими средствами, подлежат рассмотрению Советом, который представляет по ним доклад и дает рекомендации для рассмотрения заинтересованным государством или государствами. Никакое Договаривающееся государство не взимает каких-либо пошлин, налогов или других сборов только лишь за право транзита через его территорию или влета на его территорию или вылета с его территории любого воздушного судна Договариваемого государств или находящихся на нем лиц или имущества.

Статья 16

Досмотр воздушных судов

Компетентные власти каждого Договариваемого государства имеют право без необоснованной задержки производить досмотр воздушных судов других Договаривающихся государств при их прибытии или убытии и проверять удостоверения и другие документы, предусмотренные настоящей Конвенцией.

*Глава III.***НАЦИОНАЛЬНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ****Статья 17****Национальность воздушных судов**

Воздушные суда имеют национальность того государства, в котором они зарегистрированы.

Статья 18**Двойная регистрация**

Не может считаться действительной регистрация воздушного судна более чем в одном государстве, но его регистрация может переходить от одного государства к другому.

Статья 19**Национальное законодательство, регулирующее регистрацию**

Регистрация или смена регистрации воздушных судов в любом Договаривающемся государстве производится в соответствии с его законами и правилами.

Статья 20**Наличие знаков**

Каждое воздушное судно, занятое в международной аэронавигации, имеет соответствующие национальные и регистрационные знаки.

Статья 21**Уведомление о регистрации**

Каждое Договаривающееся государство обязуется предоставлять по запросу любому другому Договаривающемуся государству или Международной организации гражданской авиации информацию относительно регистрации и принадлежности любого конкретного воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве. Кроме того, каждое Договаривающееся государство направляет Международной организации гражданской авиации в соответствии с теми правилами, которые последняя может установить, уведомления, содержащие такие соответствующие данные, какие могут быть предоставлены о принадлежности и контроле над воздушными судами, зарегистрированными в этом государстве и обычно занятыми в международной аэронавигации. Данные, полученные таким путем Международной организацией гражданской авиации, предоставляются ею другим Договаривающимся государствам по их просьбе.

*Глава IV.***МЕРЫ СОДЕЙСТВИЯ АЭРОНАВИГАЦИИ****Статья 22****Упрощение формальностей**

Каждое Договаривающееся государство соглашается путем издания специальных правил или иным образом принимать все возможные меры по содействию и ускорению навигации воздушных судов между территориями Договаривающихся государств и по предотвращению не вызванных необходимостью задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза, в особенности при применении законов, касающихся иммиграции, карантина, таможенного контроля и выпуска.

Статья 23**Таможенные и иммиграционные процедуры**

Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет возможным, устанавливать таможенные и иммиграционные процедуры, касающиеся международной аэронавигации, в соответствии с практикой, которая время от времени может устанавливаться или рекомендоваться согласно настоящей Конвенции. Ничто в настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее созданию аэропортов, свободных от выполнения таможенных формальностей.

Статья 24**Таможенные пошлины**

а) При полетах на территорию, с территории или через территорию другого Договаривающегося государства воздушные суда временно допускаются без уплаты пошлин с учетом таможенных правил этого государства. Топливо, смазочные масла, запасные части, комплектное оборудование и запасы, находящиеся на борту воздушного судна Договаривающегося государства по прибытии на территорию другого Договаривающегося государства и остающиеся на борту при убытии с территории этого государства, освобождаются от таможенных пошлин, досмотровых сборов и подобных государственных или местных пошлин и сборов. Это освобождение не применяется к любым выгруженным грузам, независимо от их количества и наименования, за исключением случаев, предусмотренных таможенными правилами данного государства, которые могут требовать, чтобы они содержались под таможенным надзором.

б) Запасные части и оборудование, ввозимые на территорию Договаривающегося государства для установки или использования на воздушном судне другого Договаривающегося государства, занятого в международной аэронавигации, освобождаются от таможенных пошлин при условии соблюдения правил данного государства, которые могут предусматривать, чтобы данные предметы содержались под таможенным надзором и контролем.

Статья 25**Воздушные суда, терпящие бедствие**

Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать такие меры по оказанию помощи воздушным судам, терпящим бедствие на его территории, какие оно сочтет возможными, и при условии осуществления контроля со стороны своих властей, разрешать собственникам этих воздушных судов или властям государства, в котором эти воздушные суда зарегистрированы, оказывать такие меры помощи, какие могут диктоваться данными обстоятельствами. Каждое Договаривающееся государство при организации поиска пропавшего воздушного судна будет сотрудничать в осуществлении согласованных мер, которые время от времени могут рекомендоваться в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 26**Расследование происшествий**

В случае происшествия с воздушным судном одного Договаривающегося государства, имевшего место на территории другого Договаривающегося государства и повлекшего смерть или серьезные телесные повреждения либо свидетельствующего о серьезном техническом дефекте воздушного судна или аэронавигационных средств, государство, на территории которого произошло происшествие, назначает расследование обстоятельств происшествия в соответствии с процедурой, которая может быть рекомендована Международной организацией гражданской авиации, насколько это допускает его законодательство. Государству, в котором зарегистрировано воздушное судно, предоставляется возможность назначить наблюдателей для присутствия при расследовании, а государство, проводящее расследование, направляет этому государству отчет и заключение о расследовании.

Статья 27**Освобождение от ареста по патентным искам**

а) При осуществлении международной аэронавигации любой разрешенный влет воздушного судна одного Договаривающегося государств на территорию другого Договаривающегося государства или разрешенный транзитный полет через территорию такого государства с посадками или без посадок не влечет наложения ареста на это воздушное судно или его задержания, предъявления какого-либо иска собственнику или эксплуатанту последнего или какого-либо иного вмешательства со стороны или от имени этого государства или любого находящегося на его территории лица на том основании, что конструкция, механизмы, узлы, вспомогательное оборудование воздушного судна или его эксплуатация являются нарушением каких-либо прав на патент, промышленный образец или модель, должным образом выданных или зарегистрированных в государстве, на территорию которого прибыло это воздушное судно; при этом подразумевается, что в государстве, на территорию которого прибыло такое воздушное судно, ни при каких обстоятельствах не требуется залог в связи с вышеуказанным освобождением от наложения ареста или задержания воздушного судна.

б) Положения пункта «а» настоящей статьи распространяются также на хранение запасных частей и запасного оборудования для воздушных судов и на право их использования и установки при ремонте воздушного судна Договаривающегося государства на территории любого другого Договаривающегося государства при условии, что любая запатентованная деталь или оборудование, хранящиеся таким образом, не будут продаваться или распространяться внутри страны или экспортироваться в коммерческих целях из Договаривающегося государства, на территорию которого прибыло это воздушное судно.

с) Привилегии, предусмотренные настоящей статьей, распространяются лишь на такие государства — участники настоящей Конвенции, которые либо

1) являются участниками Международной конвенции по охране промышленной собственности и любых поправок к ней, либо

2) приняли патентное законодательство, признающее изобретения граждан других государств — участников настоящей Конвенции и обеспечивающее их надлежащую защиту.

Ст а т ь я 28

Аэронавигационные средства и стандартные системы

Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет это возможным:

а) предоставлять на своей территории аэропорты, радио- и метеорологические службы и другие аэронавигационные средства для содействия международной аэронавигации в соответствии со стандартами и практикой, рекомендуемыми или устанавливаемыми время от времени в соответствии с настоящей Конвенцией;

б) принимать и вводить в действие надлежащие стандартные системы процедур связи, кодов, маркировки, сигналов, светооборудования и другую эксплуатационную практику и правила, которые время от времени могут рекомендоваться или устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией;

с) сотрудничать в международных мероприятиях по обеспечению издания аэронавигационных карт и схем в соответствии со стандартами, которые время от времени могут рекомендоваться или устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией.

Глава V.

УСЛОВИЯ, ПОДЛЕЖАЩИЕ СОБЛЮДЕНИЮ В ОТНОШЕНИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Ст а т ь я 29

Документация, имеющаяся на воздушном судне

Каждое воздушное судно Договаривающегося государства, занятое в международной навигации, в соответствии с условиями, установленными настоящей Конвенцией, имеет на борту следующие документы:

а) свидетельство о его регистрации;

- b) удостоверение о его годности к полетам;
- c) соответствующие свидетельства на каждого члена экипажа;
- d) бортовой журнал;
- e) если оно оборудовано радиоаппаратурой — разрешение на бортовую радиостанцию;
- f) если оно перевозит пассажиров — список их фамилий с указанием пунктов отправления и назначения;
- g) если оно перевозит груз — манифест и подробные декларации на груз.

Статья 30

Радиооборудование воздушных судов

a) Воздушные суда каждого Договаривающегося государства, находящиеся на территории или над территорией других Договаривающихся государств, могут иметь радиопередающую аппаратуру только в том случае, если компетентными властями государства, в котором зарегистрировано воздушное судно, выдано разрешение на установку и использование такой аппаратуры. Использование радиопередающей аппаратуры на территории Договаривающегося государства, над которой производится полет, осуществляется в соответствии с правилами, установленными данным государством.

b) Радиопередающая аппаратура может использоваться только членами летного экипажа, имеющими на то специальное разрешение, выданное компетентными властями государства, в котором зарегистрировано воздушное судно.

Статья 31

Удостоверения о годности к полетам

Каждое воздушное судно, занятое в международной навигации, обеспечивается удостоверением о годности к полетам, которое выдано или которому придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано.

Статья 32

Свидетельства на членов экипажа

a) Пилот каждого воздушного судна и другие члены летного состава экипажа воздушного судна, занятого в международной навигации, обеспечиваются удостоверениями о квалификации и свидетельствами, которые выданы или которым придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано.

b) Каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право отказать признать для целей выполнения полета над его собственной территорией удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные любому из его граждан другим Договаривающимся государством.

Статья 33

Признание удостоверений и свидетельств

Удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, а также свидетельства, которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, где зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими Договаривающимися государствами при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения или свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени могут устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией, или превышают их.

Статья 34

Бортовые журналы

На каждом воздушном судне, занятом в международной навигации, ведется бортовой журнал, в который заносятся данные о воздушном судне, его экипаже и каждом полете в такой форме, какая может время от времени устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 35

Ограничения в отношении грузов

а) Никакое военное снаряжение или военные материалы не могут перевозиться на территорию или над территорией государства на воздушных судах, занятых в международной навигации, кроме как с разрешения такого государства. Каждое государство в своих правилах определяет, что является военным снаряжением или военными материалами применительно к настоящей статье, должным образом учитывая в целях единообразия такие рекомендации, какие может время от времени давать Международная организация гражданской авиации.

б) Каждое Договаривающееся государство в интересах соблюдения общественного порядка и безопасности сохраняет за собой право регулировать или запрещать перевозку на свою территорию или над своей территорией иных предметов, кроме тех, которые перечислены в пункте «а», при условии, что в этом отношении не будет проводиться различий между его национальными воздушными судами, занятыми в международной навигации, и воздушными судами других государств, занятыми подобным же образом, а также при условии, что не будут устанавливаться никакие ограничения, которые могут препятствовать перевозке и использованию на воздушных судах аппаратуры, необходимой для эксплуатации воздушных судов или навигации либо для обеспечения безопасности членов экипажа или пассажиров.

Статья 36

Фотографическая аппаратура

Каждое Договаривающееся государство может запрещать или регламентировать использование фотографической аппаратуры на борту воздушных судов над своей территорией.

*Глава VI.***МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ
И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА****Статья 37****Принятие международных стандартов и процедур**

Каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее.

С этой целью Международная организация гражданской авиации принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся:

а) систем связи и аэронавигационных средств, включая наземную маркировку;

b) характеристик аэропортов и посадочных площадок;

c) правил полетов и практики управления воздушным движением;

d) присвоения квалификации летному и техническому персоналу;

e) годности воздушных судов к полетам;

f) регистрации и идентификации воздушных судов;

g) сбора метеорологической информации и обмена ею;

h) бортовых журналов;

i) аэронавигационных карт и схем;

j) таможенных и иммиграционных процедур;

k) воздушных судов, терпящих бедствие, и расследования происшествий;

а также таких других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными.

Статья 38**Отклонения от международных стандартов и процедур**

Любое государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур либо приводить 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, незамедлительно уведомляет Международную организацию гражданской авиации о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом. В случае изменения международных стандартов любое государство, которое не внесет соответствующих изменений в свои собственные правила или практику, уведомляет об этом Совет в течение шестидесяти дней после принятия поправки к международному стандарту или указывает меры, которые оно предполагает принять. В любом таком случае Совет незамедлительно

уведомляет все другие государства о различиях, которые существуют между одним или несколькими положениями международного стандарта и соответствующей национальной практикой этого государства.

Ст а т ь я 39

Отметки в удостоверениях и свидетельствах

а) В удостоверение о годности к полетам любого воздушного судна или его части, в отношении которых существует международный стандарт годности к полетам или летных характеристик и которые в каком-либо отношении не соответствуют этому стандарту в момент сертификации, вносится или прилагается к нему полный перечень деталей, по которым воздушное судно или его часть не соответствует такому стандарту.

б) В свидетельство любого лица, не удовлетворяющего полностью условиям, установленным международным стандартом относительно класса свидетельства или удостоверения, владельцем которого это лицо является, вносится или прилагается к нему полный перечень всех данных, по которым это лицо не отвечает таким условиям.

Ст а т ь я 40

Действительность удостоверений и свидетельств с внесенными отметками

Ни одно воздушное судно, а также ни один член персонала, имеющие удостоверение или свидетельства с указанными отметками, не участвуют в международной навигации иначе, как с разрешения государства или государств, на территорию которых они прибывают. Регистрация или использование любого такого воздушного судна или любой его сертифицированной части в любом ином государстве, кроме того, в котором оно первоначально сертифицировано, остаются на усмотрение государства, в которое импортируется воздушное судно или его часть.

Ст а т ь я 41

Признание существующих стандартов годности к полетам

Положения настоящей главы не применяются к воздушным судам и авиационному оборудованию таких типов, прототип которых представлен компетентным национальным органам для сертификации до истечения трех лет со дня принятия международного стандарта годности к полетам для такого оборудования.

Ст а т ь я 42

Признание существующих стандартов квалификации персонала

Положения настоящей главы не применяются к персоналу, которому первоначально выданы свидетельства до истечения одного года после первого

принятия международного стандарта о квалификации такого персонала; однако они в любом случае применяются ко всему персоналу, свидетельства которого остаются действительными в течение пяти лет с даты принятия такого стандарта.

ЧАСТЬ II. МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Глава VII. **ОРГАНИЗАЦИЯ**

С т а т ь я 43 **Название и структура**

Настоящей Конвенцией учреждается организация под названием «Международная организация гражданской авиации». Она состоит из Ассамблеи, Совета и таких других органов, какие могут быть необходимы.

С т а т ь я 44 **Цели**

Целями и задачами Организации являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы:

- а) обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире;
- б) поощрять искусство конструирования и эксплуатации воздушных судов в мирных целях;
- в) поощрять развитие воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации;
- г) удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- е) предотвращать экономические потери, вызванные неразумной конкуренцией;
- ф) обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении;
- г) избегать дискриминацию в отношении Договаривающихся государств;
- h) способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации;
- i) оказывать общее содействие развитию международной гражданской аэронавтики во всех ее аспектах.

Статья 45**Постоянное местопребывание**

Постоянное местопребывание Организации находится в таком месте, какое определяется на заключительном заседании Временной ассамблеи Временной международной организации гражданской авиации, учрежденной Временным соглашением о международной гражданской авиации, подписанным в Чикаго 7 декабря 1944 года. Местопребывание может быть временно перенесено по решению Совета в любое другое место.

Статья 46**Первая сессия Ассамблеи**

Первая сессия Ассамблеи созывается Временным советом вышеупомянутой Временной организации немедленно по вступлении в силу настоящей Конвенции в такое время и в таком месте, как это определит Временный совет.

Статья 47**Правоспособность**

Организация пользуется на территории каждого Договаривающегося государства такой правоспособностью, какая может быть необходима для выполнения ее функций. Ей предоставляется полная правосубъектность повсюду, где это совместимо с конституцией и законодательством соответствующего государства.

*Глава VIII.***АССАМБЛЕЯ****Статья 48****Сессии Ассамблеи и голосование**

а) Ассамблея собирается ежегодно и созывается Советом в удобное время и в подходящем месте. Чрезвычайные сессии Ассамблеи могут проводиться в любое время по требованию Совета или по просьбе любых десяти Договаривающихся государств, направленной Генеральному секретарю.

б) Все Договаривающиеся государства имеют равное право быть представленными на сессиях Ассамблеи и каждое Договаривающееся государство имеет право на один голос. Делегатов, представляющих Договаривающиеся государства, могут сопровождать технические советники, которые могут участвовать в заседаниях, но не имеют права голоса.

с) На заседаниях Ассамблеи для получения кворума требуется большинство Договаривающихся государств. Если иное не предусмотрено настоящей Конвенцией, решения Ассамблеи принимаются большинством поданных голосов.

Статья 49

Права и обязанности Ассамблеи

Права и обязанности Ассамблеи состоят в том, чтобы:

- a) избирать на каждой сессии ее Председателя и других должностных лиц;
- b) избирать Договаривающиеся государства для представительства в Совете в соответствии с положениями главы IX;
- c) рассматривать отчеты Совета и принимать по ним соответствующие меры, а также выносить решения по любому вопросу, переданному ей Советом;
- d) определять свои собственные правила процедуры и учреждать такие вспомогательные комиссии, какие она может счесть необходимыми или желательными;
- e) утверждать путем голосования годовой бюджет и определять финансовые мероприятия Организации в соответствии с положениями главы XII;
- f) проверять расходы и утверждать финансовые отчеты Организации;
- g) передавать по своему усмотрению Совету, вспомогательным комиссиям или какому-либо другому органу любой вопрос, входящий в ее сферу деятельности;
- h) наделять Совет правами и полномочиями, необходимыми или желательными для выполнения обязанностей Организации, и в любое время отменять или изменять такие делегированные полномочия;
- i) выполнять соответствующие положения главы XIII;
- j) рассматривать предложения об изменениях положений настоящей Конвенции и поправках к ним и, в случае принятия ею этих предложений, рекомендовать их Договаривающимся государствам в соответствии с положениями главы XXI;
- k) рассматривать любые вопросы, входящие в сферу деятельности Организации, которые конкретно не вменены в обязанность Совету.

Глава IX.
СОВЕТ

Статья 50

Состав и выборы Совета

a) Совет является постоянным органом, ответственным перед Ассамблеей. Он состоит из двадцати одного Договаривающегося государства, избранного Ассамблеей. Выборы проводятся на первой сессии Ассамблеи и в дальнейшем — через каждые три года; избранные таким образом члены Совета исполняют свои обязанности до следующих очередных выборов.

b) При выборах членов Совета Ассамблея обеспечивает надлежащее представительство

- 1) государствам, играющим ведущую роль в воздушном транспорте;
- 2) государствам, не включенным на ином основании, которые вносят наибольший вклад в предоставление средств обслуживания для международной гражданской авиации; и

3) государствам, не включенным на ином основании, назначение которых обеспечит представительство в Совете всех основных географических районов мира.

Любая вакансия в Совете заполняется Ассамблеей в возможно кратчайший срок; любое Договаривающееся государство, избранное таким образом в Совет, исполняет свои обязанности до истечения срока полномочий своего предшественника.

с) Ни один представитель Договаривающегося государства в Совете не будет активно связан с эксплуатацией международных воздушных сообщений или иметь финансовую заинтересованность в таких сообщениях.

Ст а т ь я 51

Президент Совета

Совет избирает своего Президента сроком на три года. Он может быть переизбран. Он не имеет права голоса. Совет избирает из числа своих членов одного или нескольких вице-президентов, которые сохраняют за собой право голоса во время исполнения обязанностей Президента. Президент не обязательно избирается из числа представителей членов Совета, но если такой представитель избран на пост Президента, его место считается вакантным и занимается государством, которое он представлял. Обязанности Президента состоят в том, чтобы:

а) созывать заседания Совета, Авиатранспортного комитета и Аэронавигационной комиссии;

б) действовать в качестве представителя Совета;

с) выполнять от имени Совета те функции, которые возлагает на него Совет.

Ст а т ь я 52

Голосование в Совете

Решения Совета требуют одобрения большинством его членов. Совет может делегировать свои полномочия по какому-либо отдельному вопросу комитету, образованному из его членов. Решения любого комитета Совета могут быть обжалованы в Совет любым заинтересованным Договаривающимся государством.

Ст а т ь я 53

Участие без права голоса

Любое Договаривающееся государство может участвовать без права голоса в рассмотрении Советом и его комитетами и комиссиями любого вопроса, особо затрагивающего его интересы. Никто из членов Совета не участвует в голосовании при рассмотрении Советом спора, стороной которого он является.

Статья 54**Обязательные функции Совета**

Совет:

- а) представляет Ассамблее годовые доклады;
- б) выполняет указания Ассамблеи и выполняет обязанности и обязательства, возложенные на него настоящей Конвенцией;
- в) определяет свою организационную структуру и свои правила процедуры;
- г) назначает Авиатранспортный комитет, который формируется из числа представителей членов Совета и ответственен перед ним, и определяет его обязанности;
- е) учреждает Аэронавигационную комиссию в соответствии с положениями главы X;
- ф) распоряжается финансами Организации в соответствии с положениями глав XII и XV;
- г) определяет жалование Президента Совета;
- г) назначает главное исполнительное должностное лицо, именуемое Генеральным секретарем, а также в соответствии с положениями главы XI принимает меры для назначения такого другого персонала, какой может оказаться необходимым;
- и) запрашивает, собирает, изучает и публикует сведения, относящиеся к развитию аэронавигации и эксплуатации международных воздушных сообщений, включая сведения об эксплуатационных расходах и подробные данные о субсидиях, выплачиваемых авиапредприятиям из государственных фондов;
- ж) сообщает Договаривающимся государствам о любом нарушении настоящей Конвенции, а также о любом невыполнении рекомендаций или решений Совета;
- з) докладывает Ассамблее о любом нарушении настоящей Конвенции, когда Договаривающееся государство не приняло надлежащих мер в течение разумного срока после уведомления его о нарушении;
- и) принимает в соответствии с положениями главы VI настоящей Конвенции Международные стандарты и Рекомендуемую практику; для удобства именует их Приложениями к настоящей Конвенции; и уведомляет все Договаривающиеся государства о принятых мерах;
- и) рассматривает рекомендации Аэронавигационной комиссии по изменению приложений и принимает меры в соответствии с положениями главы XX;
- и) рассматривает любой вопрос, относящийся к Конвенции, который передает ему любое Договаривающееся государство.

Статья 55**Факультативные функции Совета**

Совет может:

- а) когда это целесообразно и, как может показать опыт, желательно, создавать на региональной или иной основе подчиненные ему авиатранспортные

комиссии и определять группы государств или авиапредприятий, с помощью или через посредство которых Совет может способствовать осуществлению целей настоящей Конвенции;

б) передавать Аэронавигационной комиссии обязанности в дополнение к тем, которые изложены в Конвенции, и в любое время отменять или изменять такие делегированные полномочия;

с) проводить исследования по всем аспектам воздушного транспорта и аэронавигации, имеющим международное значение, сообщать результаты своих исследований Договаривающимся государствам и способствовать обмену информацией между Договаривающимися государствами по вопросам воздушного транспорта и аэронавигации;

д) изучать любые вопросы, влияющие на организацию и эксплуатацию международного воздушного транспорта, включая вопросы международной собственности и эксплуатации международных воздушных сообщений по основным маршрутам, и представлять Ассамблее предложения по этим вопросам;

е) расследовать по просьбе любого Договаривающегося государства любую ситуацию, при которой могут возникать устранимые препятствия для развития международной аэронавигации, и после этого расследования выпускать такие отчеты, которые он может счесть желательными.

Глава X.

АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОМИССИЯ

Статья 56

Выдвижение и назначение членов Комиссии

Аэронавигационная комиссия состоит из двенадцати членов, назначенных Советом из числа лиц, выдвинутых Договаривающимися государствами. Эти лица обладают соответствующей квалификацией и опытом в научной и практической областях аэронавтики. Совет обращается ко всем Договаривающимся государствам с просьбой о представлении кандидатур. Председатель Аэронавигационной комиссии назначается Советом.

Статья 57

Обязанности комиссии

Аэронавигационная комиссия:

а) рассматривает предложения об изменении Приложений к настоящей Конвенции и рекомендует их Совету для принятия;

б) учреждает технические подкомиссии, в которых может быть представлено любое Договаривающееся государство, если оно того пожелает;

с) консультирует Совет относительно сбора и передачи Договаривающимся государствам всех сведений, которые она сочтет необходимыми и полезными для развития аэронавигации.

Глава XI. **ПЕРСОНАЛ**

Статья 58 **Назначение персонала**

С учетом правил, установленных Ассамблеей, и положений настоящей Конвенции Совет определяет порядок назначения и освобождения от должности, подготовку, оклады, пособия и условия службы Генерального секретаря и другого персонала Организации и может нанимать на работу граждан любого Договаривающегося государства или пользоваться их услугами.

Статья 59 **Международный характер персонала**

Президент Совета, Генеральный секретарь и другой персонал не должны запрашивать или получать инструкции от какой-либо власти, посторонней для Организации, в отношении исполнения своих обязанностей. Каждое Договаривающееся государство обязуется полностью уважать международный характер обязанностей персонала и не пытаться влиять на кого-либо из своих граждан в отношении исполнения ими своих обязанностей.

Статья 60 **Иммунитеты и привилегии персонала**

Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько это позволяет его конституционный порядок, предоставлять Президенту Совета, Генеральному секретарю и другому персоналу Организации иммунитеты и привилегии, предоставляемые соответствующему персоналу других международных межгосударственных организаций. Если будет заключено общее международное соглашение об иммунитетах и привилегиях международных гражданских служащих, то иммунитеты и привилегии, предоставляемые Президенту, Генеральному секретарю и другому персоналу Организации, должны соответствовать иммунитетам и привилегиям, предоставляемым таким общим международным соглашением.

Глава XII. **ФИНАНСЫ**

Статья 61 **Бюджет и распределение расходов**

Совет представляет Ассамблее годовой бюджет, годовые отчеты о состоянии счетов и предположения по всем поступлениям и расходам. Ассамблея путем голосования принимает бюджет со всеми изменениями, какие она со-

чет необходимыми, и, за исключением взносов в соответствии с главой XV для государств, дающих на то согласие, распределяет расходы Организации между Договаривающимися государствами на такой основе, какую она определяет время от времени.

Ст а т ь я 62

Приостановление права голоса

Ассамблея может приостанавливать право голоса в Ассамблее и в Совете любого Договаривающегося государства, которое не выполняет в пределах разумного срока своих финансовых обязательств перед Организацией.

Ст а т ь я 63

Расходы делегаций и других представителей

Каждое Договаривающееся государство принимает на себя расходы своей делегации на Ассамблее, а также содержание, путевые и другие расходы любого лица, которое оно назначает для работы в Совете, и назначенных им членов или представителей в любых вспомогательных комитетах или комиссиях Организации.

Глава XIII.

ДРУГИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

Ст а т ь я 64

Соглашения о безопасности

В отношении вопросов, касающихся авиации, входящих в компетенцию Организации и непосредственно влияющих на международную безопасность, Организация может, с одобрения Ассамблеи путем голосования, вступать в соответствующие соглашения с любой всеобщей организацией, учрежденной народами мира для сохранения мира.

Ст а т ь я 65

Соглашения с другими международными учреждениями

Совет от имени Организации может вступать в соглашения с другими международными учреждениями для содержания общих служб и для принятия общих правил в отношении персонала и с одобрения Ассамблеи может вступать в такие другие соглашения, какие могут содействовать работе Организации.

Ст а т ь я 66

Функции, относящиеся к другим соглашениям

а) Организация также выполняет функции, возложенные на нее Соглашением о транзите в международных воздушных сообщениях и Соглашени-

ем о международном воздушном транспорте, выработанными в Чикаго 7 декабря 1944 года, в соответствии с установленными в них условиями и положениями.

б) Члены Ассамблеи и Совета, которые не приняли Соглашение о транзите в международных воздушных сообщениях или Соглашение о международном воздушном транспорте, выработанные в Чикаго 7 декабря 1944 года, не имеют права участвовать в голосовании ни по каким вопросам, переданным Ассамблее или Совету на основании положений соответствующего Соглашения.

ЧАСТЬ III. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Глава XIV.

ИНФОРМАЦИЯ И ОТЧЕТЫ

Статья 67

Представление отчетов в Совет

Каждое Договаривающееся государство обязуется, что его авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении, в соответствии с требованиями, устанавливаемыми Советом, будут представлять в Совет отчеты о перевозках, статистику по расходам и финансовые данные с указанием в числе прочего всех поступлений и их источников.

Глава XV.

АЭРОПОРТЫ И ДРУГИЕ АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА

Статья 68

Установление маршрутов и аэропортов

Каждое Договаривающееся государство с учетом положений настоящей Конвенции может устанавливать маршрут, по которому в пределах его территории осуществляется любое международное воздушное сообщение, а также аэропорты, которые могут использоваться при любом таком сообщении.

Статья 69

Усовершенствование аэронавигационных средств

Если Совет считает, что аэропорты или другие аэронавигационные средства какого-либо Договаривающегося государства, включая средства радио- и метеорологического обслуживания, недостаточно отвечают требованиям безопасной, регулярной, эффективной и экономичной эксплуатации международных воздушных сообщений, как существующих, так и планируемых, то Совет консультируется с этим непосредственно заинтересованным государ-

ством и другими государствами, интересы которых затрагиваются, с тем чтобы изыскать средства, с помощью которых такое положение может быть исправлено, и с этой целью может давать рекомендации. Ни одно Договаривающееся государство не считается виновным в нарушении настоящей Конвенции, если оно не выполняет эти рекомендации.

Статья 70

Финансирование аэронавигационных средств

Договаривающееся государство при возникновении обстоятельств, предусмотренных положениями статьи 69, может вступать в соглашение с Советом с целью осуществления таких рекомендаций. Государство может принять решение взять на себя все расходы, связанные с любым таким соглашением. Если государство не принимает такого решения, Совет может по просьбе этого государства дать согласие покрыть все или часть этих расходов.

Статья 71

Предоставление и содержание средств Советом

Если Договаривающееся государство о том просит, Совет может дать согласие на предоставление, укомплектование персоналом, содержание и административное руководство деятельностью аэропортов и других аэронавигационных средств, полностью или частично, включая средства радио- и метеорологического обслуживания, которые необходимы на его территории для безопасной, регулярной, эффективной и экономичной эксплуатации международных воздушных сообщений других Договаривающихся государств, и может установить справедливые и разумные сборы за пользование предоставленными средствами.

Статья 72

Приобретение или использование земельных участков

Если требуются земельные участки под средства, полностью или частично финансируемые Советом по просьбе какого-либо Договаривающегося государства, то это государство либо предоставляет сами земельные участки, сохраняя по своему желанию право собственности, либо содействует использованию этих земельных участков Советом на справедливых и разумных условиях и в соответствии с законодательством этого государства.

Статья 73

Расходование и распределение фондов

В пределах фондов, которые могут быть предоставлены ему Ассамблеей в соответствии с главой XII, Совет может производить текущие расходы для целей настоящей главы из общих фондов Организации. Совет распределяет покрытие основных расходов, требуемых для целей настоящей главы, в предварительно согласованных пропорциях на разумный период времени между Договаривающимися государствами, которые дали на это согласие и авиационные предприятия которых пользуются вышеуказанными аэронавигационными

средствами. Совет может также распределять между государствами, давшими на то согласие, покрытие любых необходимых оборотных фондов.

Статья 74

Техническая помощь и использование доходов

Когда Совет по просьбе Договаривающегося государства авансирует фонды или предоставляет полностью или частично аэропорты или другие средства, соглашение может предусматривать с согласия этого государства техническую помощь в управлении деятельностью и в эксплуатации этих аэропортов и других средств и оплату текущих расходов по эксплуатации этих аэропортов и других средств и процентные и амортизационные отчисления за счет доходов от эксплуатации аэропортов и других средств.

Статья 75

Передача средств из ведения Совета

Договаривающееся государство может в любое время отказаться от обязательств, принятых им в соответствии со статьей 70, и взять в свое ведение аэропорты и другие средства, предоставленные Советом на его территории в соответствии с положениями статей 71 и 72, выплатив Совету сумму, которая, по мнению Совета, является разумной при данных обстоятельствах. Если государство сочтет, что назначенная Советом сумма выходит за разумные пределы, оно может обжаловать решение Совета перед Ассамблеей, и Ассамблея может утвердить или изменить решение Совета.

Статья 76

Возврат фондов

Фонды, полученные Советом в порядке возмещения согласно статье 75, а также за счет процентов и амортизационных отчислений согласно статье 74, в случае, если взносы первоначально внесены государствами согласно статье 73, возвращаются тем государствам, для которых первоначально определены взносы, пропорционально размерам их взносов, установленным Советом.

Глава XVI.

ОРГАНИЗАЦИИ СОВМЕСТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ И ПУЛЬНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

Статья 77

Разрешенные организации совместной эксплуатации

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует двум или более Договаривающимся государствам учреждать авиатранспортные организации совместной эксплуатации или международные эксплуатационные агентства и объе-

динять в пул их воздушные сообщения на любых маршрутах и в любых районах, однако на такие организации или агентства, а также пультные сообщения распространяются все положения настоящей Конвенции, в том числе те, которые относятся к регистрации соглашений в Совете. Совет определяет порядок применения положений настоящей Конвенции, касающихся национальности воздушных судов, к воздушным судам, эксплуатируемым международными эксплуатационными агентствами.

Статья 78

Роль Совета

Совет может предлагать заинтересованным Договаривающимся государствам создавать совместные организации для эксплуатации воздушных сообщений на любых маршрутах или в любых районах.

Статья 79

Участие в организациях по эксплуатации

Государство может участвовать в организациях совместной эксплуатации или в пультных соглашениях либо через свое правительство, либо через одну или несколько авиатранспортных компаний, назначенных его правительством. Эти компании исключительно по усмотрению заинтересованного государства могут находиться либо в государственной собственности полностью или частично, либо в частной собственности.

ЧАСТЬ IV. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Глава XVII.

ДРУГИЕ СОГЛАШЕНИЯ ПО ВОПРОСАМ АЭРОНАВТИКИ

Статья 80

Парижская и Гаванская конвенции

Каждое Договаривающееся государство обязуется немедленно после вступления в силу настоящей Конвенции сделать заявление о денонсации Конвенции о регулировании воздушной навигации, подписанной в Париже 13 октября 1919 года, или Конвенции о коммерческой авиации, подписанной в Гаване 20 февраля 1928 года, если оно является участником любой из них. В отношениях между Договаривающимися государствами настоящая Конвенция заменяет вышеупомянутые Парижскую и Гаванскую конвенции.

Статья 81

Регистрация существующих соглашений

Все соглашения по вопросам аэронавтики, существующие на дату вступления в силу настоящей Конвенции и заключенные между Договаривающимся государством и любым другим государством, либо между авиапредприяти-

ем Договаривающегося государства и любым другим государством или авиапредприятием любого другого государства, подлежат немедленной регистрации в Совете.

Статья 82

Отмена несовместимых соглашений

Договаривающиеся государства признают, что настоящая Конвенция отменяет все обязательства и соглашения между ними, несовместимые с ее положениями, и обязуются не принимать на себя любые такие обязательства и не вступать в подобные соглашения. Договаривающееся государство, которое до вступления в Организацию приняло на себя какие-либо обязательства по отношению к недоговаривающемуся государству или гражданину Договаривающегося государства либо недоговаривающегося государства, несовместимые с положениями настоящей Конвенции, немедленно примет меры к тому, чтобы освободиться от этих обязательств. Если авиапредприятие любого Договаривающегося государства приняло на себя любые такие несовместимые обязательства, государство его национальности делает все возможное, чтобы обеспечить их немедленное прекращение, и в любом случае добивается их прекращения, как только такое действие может быть осуществлено на законном основании после вступления в силу настоящей Конвенции.

Статья 83

Регистрация новых соглашений

При условии соблюдения положений предыдущей статьи любое Договаривающееся государство может заключать соглашения, не являющиеся несовместимыми с положениями настоящей Конвенции. Любое такое соглашение подлежит немедленной регистрации в Совете, который делает о нем публикацию в возможно короткий срок.

Глава XVIII.

СПОРЫ И НЕВЫПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

Статья 84

Разрешение споров

Если какое-либо разногласие между двумя или более Договаривающимися государствами, касающееся толкования или применения настоящей Конвенции и ее Приложений, не может быть урегулировано путем переговоров, оно по просьбе любого государства, вовлеченного в это разногласие, разрешается Советом. Ни один член Совета, являющийся стороной в каком-либо споре, не участвует в голосовании при рассмотрении Советом этого спора. Любое Договаривающееся государство может при условии соблюдения положений статьи 85 обжаловать решение Совета в третейский суд *ad hoc*, образованный

по согласованию с другими сторонами в споре, или в Постоянную Палату Международного Правосудия. О любом таком обжаловании Совет уведомляется в течение шестидесяти дней после получения уведомления о решении Совета.

Статья 85

Процедура третейского суда

Если какое-либо Договаривающееся государство — сторона в споре, по которому обжалуется решение Совета, не признает Статута Постоянной Палаты Международного Правосудия и если Договаривающиеся государства — стороны в споре не могут прийти к соглашению о выборе третейского суда, то каждое из Договаривающихся государств — сторон в споре называет по одному арбитру, а арбитры избирают суперарбитра. Если какое-либо из Договаривающихся государств — сторон в споре не назовет арбитра в течение трехмесячного периода со дня обжалования решения, то арбитр от имени этого государства назначается Президентом Совета из ведущегося Советом списка квалифицированных лиц, которыми Совет может располагать. Если в течение тридцати дней арбитры не смогут договориться о суперарбитре, Президент Совета назначает его из вышеуказанного списка. После этого арбитры и суперарбитр совместно образуют третейский суд. Любой третейский суд, учрежденный согласно настоящей или предыдущей статьям, устанавливает свою собственную процедуру и выносит свои решения большинством голосов при условии, что Совет может решать процедурные вопросы в случае какой-либо задержки, которая, по мнению Совета, является чрезмерной.

Статья 86

Обжалование

Если Совет не решит иначе, любое решение Совета о том, эксплуатирует ли авиапредприятие международные авиационные линии в соответствии с положениями настоящей Конвенции, остается в силе, при условии, что оно не отменено в порядке обжалования. Решения Совета по любому другому вопросу в случае их обжалования приостанавливаются до принятия решения по обжалованию. Решения Постоянной Палаты Международного Правосудия и третейского суда являются окончательными и обязательными.

Статья 87

Санкции в отношении авиапредприятия, не выполняющего решения

Каждое Договаривающееся государство обязуется не разрешать деятельность авиапредприятия какого-либо Договаривающегося государства в воздушном пространстве над своей территорией, если Совет принят решение, что данное авиапредприятие не выполняет окончательного решения, вынесенного в соответствии с предыдущей статьей.

Статья 88**Санкции в отношении государства, не выполняющего обязательств**

Ассамблея приостанавливает право голоса в Ассамблее и в Совете любого Договаривающегося государства, которое определено как не выполняющее обязательств, предусмотренных положениями настоящей главы.

*Глава XIX.***ВОЙНА****Статья 89****Война и чрезвычайное положение**

В случае войны положения настоящей Конвенции не затрагивают свободы действий любого затронутого войной Договаривающегося государства, как воюющего, так и нейтрального. Такой же принцип применяется в случае, когда любое Договаривающееся государство объявляет у себя чрезвычайное положение и уведомляет об этом Совет.

*Глава XX.***ПРИЛОЖЕНИЯ****Статья 90.****Принятие Приложений и поправок к ним**

а) Принятие Советом Приложений, упомянутых в подпункте «I» статьи 54, требует две трети голосов Совета на созванном для этой цели заседании, после чего они направляются Советом каждому Договаривающемуся государству. Любое такое Приложение или любая поправка к Приложению вступают в силу в течение трех месяцев после направления их Договаривающимся государствам либо по истечении такого более длительного периода времени, какой может установить Совет при условии, что в течение этого времени большинство Договаривающихся государств не уведомит Совет о своем несогласии.

б) Совет немедленно извещает все Договаривающиеся государства о вступлении в силу любого Приложения или поправки к нему.

*Глава XXI.***РАТИФИКАЦИЯ, ПРИСОЕДИНЕНИЕ, ПОПРАВКИ
И ДЕНОНСАЦИЯ****Статья 91.****Ратификация Конвенции**

а) Настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшими ее государствами. Ратификационные грамоты сдаются на хранение в Архивы Пра-

вительства Соединенных Штатов Америки, которое уведомляет о дате такой сдачи на хранение каждое из подписавших настоящую Конвенцию и присоединившихся к ней государств.

б) Как только двадцать шесть государств ратифицируют настоящую Конвенцию или присоединятся к ней, она вступит для них в силу на тридцатый день после сдачи на хранение двадцать шестого документа. В дальнейшем она вступает в силу для каждого ратифицировавшего ее государства на тридцатый день после сдачи на хранение его ратификационной грамоты.

с) Обязанность извещать правительство каждого из подписавших настоящую Конвенцию и присоединившихся к ней государств о дате вступления в силу настоящей Конвенции лежит на Правительстве Соединенных Штатов Америки.

Ст а т ь я 92

Присоединение к Конвенции

а) Настоящая Конвенция открыта для присоединения членов Объединенных Наций и присоединившихся к ним государств и государств, которые оставались нейтральными в течение настоящего мирового конфликта.

б) Присоединение осуществляется путем уведомления, направляемого Правительству Соединенных Штатов Америки, и вступает в силу на тридцатый день со дня получения уведомления Правительством Соединенных Штатов Америки, которое извещает об этом все Договаривающиеся государства.

Ст а т ь я 93

Допуск других государств

Помимо государств, упомянутых в статьях 91 и 92 «а», к участию в настоящей Конвенции, при условии одобрения какой-либо всеобщей международной организацией, учрежденной народами мира для сохранения мира, могут быть допущены другие государства четырьмя пятими голосов Ассамблеи и на таких условиях, какие может установить Ассамблея; при этом в каждом отдельном случае необходимо согласие каждого государства, подвергшегося вторжению или нападению во время настоящей войны со стороны государства, добывающегося допуска.

Ст а т ь я 94

Поправки к Конвенции

а) Любая предложенная поправка к настоящей Конвенции должна быть одобрена двумя третями голосов Ассамблеи и затем вступает в силу в отношении государств, ратифицировавших такую поправку, после того, как ее ратифицирует установленное Ассамблеей число Договаривающихся государств. Установленное таким образом число составляет не менее двух третей общего числа Договаривающихся государств.

б) Если, по мнению Ассамблеи, характер поправки оправдывает эту меру, то Ассамблея в своей резолюции, рекомендующей принятие поправки, может

предусмотреть, что любое государство, которое не ратифицирует поправку в течение установленного периода после вступления ее в силу, вследствие этого перестает быть членом Международной организации гражданской авиации и участником Конвенции.

Статья 95

Денонсация Конвенции

а) Любое Договаривающееся государство может известить о денонсации настоящей Конвенции через три года после ее вступления в силу посредством уведомления, направляемого Правительству Соединенных Штатов Америки, которое незамедлительно сообщает об этом каждому Договаривающемуся государству.

б) Денонсация вступает в силу через год со дня получения уведомления и действует только в отношении государства, денонсировавшего Конвенцию.

Глава XX.

ПОПРЕДЕЛЕНИЯ

Статья 96

В целях настоящей Конвенции:

а) «Воздушное сообщение» означает любое регулярное воздушное сообщение, осуществляемое воздушными судами с целью общественных перевозок пассажиров, почты или груза.

б) «Международное воздушное сообщение» означает воздушное сообщение, осуществляемое через воздушное пространство над территорией более чем одного государства.

с) «Авиапредприятие» означает любое авиатранспортное предприятие, предлагающее или эксплуатирующее международные воздушные сообщения.

д) «Остановка с некоммерческими целями» означает посадку с любой целью, иной, чем принятие на борт или выгрузка пассажиров, груза или почты.

Подписание Конвенции

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию от имени своих соответствующих Правительств в даты, указанные против их подписей.

Совершено в г. Чикаго седьмого дня декабря 1944 года на английском языке. Текст, составленный на английском, испанском и французском языках, каждый из которых является равно аутентичным, открывается для подписания в Вашингтоне, округ Колумбия. Оба текста сдаются на хранение в Архивы Правительства Соединенных Штатов Америки, а заверенные копии направляются этим Правительством Правительствам всех государств, которые могут подписать настоящую Конвенцию или присоединиться к ней.

(Подписи)

ТЕКСТЫ ПОПРАВОК К ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ

Поправка к статье 45

(Протокол, подписанный в Монреале 14 июня 1954 года)

В конце статьи 45 Конвенции точка заменяется запятой и добавляется следующее:

«а по-иному, чем временно, — по решению Ассамблеи, причем такое решение должно быть принято числом голосов, установленным Ассамблеей. Установленное таким образом число голосов будет составлять не менее трех пятых от общего числа Договаривающихся государств».

Поправка к статьям 48 «а», 49 «е» и 61

(Протокол, подписанный в Монреале 14 июня 1954 года)

В статье 48 «а» слово «ежегодно» заменяется выражением «не реже одного раза в три года».

В статье 49 «е» выражение «годовой бюджет» заменяется выражением «годовые бюджеты».

В статье 61 выражение «годовой бюджет» и «путем голосования принимает бюджет» заменяются выражениями «годовые бюджеты» и «путем голосования принимает бюджеты».

Поправка к статье 48 «а»

(Протокол, подписанный в Риме 15 сентября 1962 года)

В статье 48 «а» Конвенции второе предложение упраздняется и заменяется на:

«Чрезвычайные сессии Ассамблеи могут проводиться в любое время по требованию Совета или по просьбе не менее одной пятой от общего числа Договаривающихся государств, направленной Генеральному секретарю».

Поправка к статье 50 «а»

(Протокол, подписанный в Монреале 21 июня 1961 года)

В статье 50 «а» Конвенции выражение «двадцати одного» упраздняется и заменяется выражением «двадцати семи».

Поправка к статье 50 «а»

(Протокол, подписанный в Нью-Йорке 12 марта 1971 года)

В пункте «а» статьи 50 Конвенции второе предложение упраздняется и заменяется на:

«Он состоит из тридцати Договаривающихся государств, избранных Ассамблеей».

**Поправка к статье 50 «а»
(Протокол, подписанный в Монреале 16 октября 1974 года)**

В статье 50 «а» Конвенции изменить второе предложение, заменив «тридцати» на «тридцати трех».

**Поправка к статье 56
(Протокол, подписанный в Вене 7 июля 1971 года)**

В статье 56 Конвенции выражение «двенадцати членов» заменяется выражением «пятнадцати членов».

**Поправка — включение статьи 93 «бис»
(Протокол, подписанный в Монреале 27 мая 1947 года)**

Статья 93 «бис»

а) Независимо от изложенных выше положений вышеуказанных статей 91, 92 и 93

1) государство, правительство которого Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций рекомендовала лишить права членства в международных учреждениях, созданных Организацией Объединенных Наций или вступивших с ней в отношения, автоматически перестает быть членом Международной организации гражданской авиации;

2) государство, исключенное из членов Организации Объединенных Наций, автоматически перестает быть членом Международной организации гражданской авиации, если только Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций не дополнит свой акт об исключении рекомендацией об обратном.

б) Государство, которое перестает быть членом Международной организации гражданской авиации в силу положений вышеуказанного пункта «а», может после одобрения Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций быть вновь допущено в Международную организацию гражданской авиации по его просьбе и с одобрения большинства Совета.

в) Если осуществление членами данной Организации прав и привилегий, принадлежащих им как членам Организации Объединенных Наций, приостановлено, то, по требованию последней, приостанавливается осуществление ими прав и привилегий, вытекающих из членства в данной Организации.

Примечание к документу

Конвенция вступила в силу 04.04.1947.

Конвенция вступила в силу для СССР 14.11.1970.

По состоянию на 01.01.2006 — 188 участников, в том числе все государства — бывшие республики СССР.

СССР ратифицировал Протоколы о поправке к статье 45 от 14.06.1954, о поправках к статьям 48 «а», 49 «е» и 61 от 14.06.1954, о поправке к статье 50 «а» от 21.06.1961 (Указ Президиума ВС СССР от 26.02.1971), Протокол о поправке к статье 50 «а» от 12.03.1971 (Указ Президиума ВС СССР от 31.05.1971), Протокол о поправке к статье 56 от 07.07.1971 (Указ Президиума ВС СССР от 24.12.1971).

[официальный перевод*]

ПРОТОКОЛ, КАСАЮЩИЙСЯ ИЗМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Монреаль, 10 мая 1984 года)

Ассамблея Международной организации гражданской авиации, собравшись на свою 25-ю сессию (чрезвычайную) в Монреале 10 мая 1984 года,

приняв к сведению, что международная гражданская авиация может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности,

приняв во внимание, что в соответствии с элементарными соображениями гуманности должна обеспечиваться безопасность и жизнь лиц, находящихся на борту гражданских воздушных судов,

приняв к сведению, что в Конвенции о международной гражданской авиации, совершенной в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года, Договаривающиеся государства

— признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией,

— обязуются при установлении правил для своих государственных воздушных судов обращать внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов и

* Русский текст Конвенции, равно аутентичный английскому, французскому и испанскому, был принят на Монреальской конференции по воздушному праву в сентябре 1977 г.

— соглашаются не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, несовместимых с целями Конвенции,

приняв к сведению решимость Договаривающихся государств принять надлежащие меры, направленные на предотвращение нарушения воздушного пространства других государств и использования гражданской авиации для целей, несовместимых с целями Конвенции, и содействовать дальнейшему повышению безопасности международной гражданской авиации,

приняв к сведению, что Договаривающиеся государства выражают общее желание вновь подтвердить принцип неприменения оружия против гражданских воздушных судов в полете,

1) постановляет, что поэтому целесообразно изменить Конвенцию о международной гражданской авиации, совершенную в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года,

2) утверждает в соответствии с положениями статьи 94 «а» вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к указанной Конвенции:

поместить после статьи 3 новую статью 3 bis:

«Статья 3 bis

а) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, и что в случае перехвата не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность гражданского судна. Это положение не истолковывается как изменяющее каким-либо образом права и обязательства государств, изложенные в Уставе Организации Объединенных Наций.

б) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство при осуществлении своего суверенитета имеет право требовать посадки в каком-либо указанном аэропорту гражданского воздушного судна, если оно совершает полет над его территорией без разрешения или если имеются разумные основания полагать, что оно используется в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции, или может давать такому воздушному судну любые другие указания, чтобы положить конец таким нарушениям. С этой целью Договаривающиеся государства могут прибегать к любым соответствующим средствам, совместимым с надлежащими нормами международного права, включая надлежащие положения настоящей Конвенции, конкретно пункт «а» данной статьи. Каждое Договаривающееся государство соглашается опубликовать свои правила, действующие в отношении перехвата гражданских воздушных судов.

с) Каждое гражданское воздушное судно выполняет приказ, отдаваемый в соответствии с пунктом «б» настоящей статьи. С этой целью каждое Договаривающееся государство принимает все необходимые положения в своих национальных законах или правилах, с тем чтобы сделать его выполнение обязательным для любого гражданского воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве или эксплуатируемого эксплуатантом, основное место де-

тельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве. Каждое Договаривающееся государство предусматривает суровые наказания за любое нарушение таких применимых законов или правил и передает дело своим компетентным органам в соответствии со своими законами или правилами.

д) Каждое Договаривающееся государство принимает надлежащие меры для запрещения преднамеренного использования любых гражданских воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве или эксплуатируемых эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве, в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции. Это положение не влияет на пункт «а» и не затрагивает пункты «b» и «с» настоящей статьи»,

3) устанавливает в соответствии с положением упомянутой статьи 94 «а» названной Конвенции, что вышеупомянутая предложенная поправка вступает в силу после ее ратификации ста двумя Договаривающимися государствами, и

4) постановляет, чтобы Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составил Протокол на русском, английском, испанском и французском языках, тексты которого являются равно аутентичными и включают вышеупомянутую поправку и излагаемые ниже положения:

а) Протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;

б) Протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;

с) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;

д) Протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение сто второй ратификационной грамоты;

е) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации Протокола;

ф) Генеральный секретарь уведомляет все государства - участники упомянутой Конвенции о дате вступления Протокола в силу;

г) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего Протокол после вышеуказанной даты, Протокол вступает в силу после сдачи им на хранение своей ратификационной грамоты в Международную организацию гражданской авиации.

В результате этого в соответствии с вышеуказанными действиями Ассамблеи Настоящий Протокол был составлен Генеральным секретарем Организации.

В удостоверение чего Председатель и Генеральный секретарь вышеупомянутой двадцать пятой (чрезвычайной) сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации, уполномоченные на то Ассамблеей, подписали настоящий Протокол.

Совершено в г. Монреале десятого дня мая месяца одна тысяча девятьсот восемьдесят четвертого года в виде одного документа на русском, английском, испанском и французском языках, причем каждый текст является равно аутентичным. Настоящий Протокол остается на хранение в архивах Международной организации гражданской авиации, а заверенные копии его направляются Генеральным секретарем Организации всем государствам - сторонам Конвенции о международной гражданской авиации, совершенной в Чикаго седьмого дня декабря месяца одна тысяча девятьсот сорок четвертого года.

(Подписи)

Приложение 2

**К О Н В Е Н Ц И Я
ОБ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ,
КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ
ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК****(Варшава, 12 октября 1929 года)**

Германский Рейхспрезидент, Федеральный Президент Австрийской Республики, Его Величество Король Бельгийцев, Президент Соединенных Штатов Бразилии, Его Величество Король Болгар, Президент Национального Правительства Китая, Его Величество Король Дании и Исландии, Его Величество Король Египта, Его Величество Король Испании, Глава Государства Эстонской Республики, Президент Финляндской Республики, Президент Французской Республики, Его Величество Король Великобритании, Ирландии и Британских территорий за морями, Император Индии, Президент Эллинской Республики, Его Светлость Регент Венгерского Королевства, Его Величество Король Италии, Его Величество Император Японии, Президент Латвийской Республики, Ее Королевское Высочество Великая Герцогиня Люксембургская, Президент Соединенных Штатов Мексики, Его Величество Король Норвегии, Ее Величество Королева Нидерландов, Президент Польской Республики, Его Величество Король Румынии, Его Величество Король Швеции, Швейцарский Федеральный Совет, Президент Чехословацкой Республики, Центральный Исполнительный Комитет Союза Советских Социалистических Республик, Президент Соединенных Штатов Венесуэлы, Его Величество Король Югославии,

признав полезность регулирования в однообразном порядке условий международных воздушных перевозок в отношении документов, употребляемых для этих перевозок и ответственности перевозчика,

назначили для этой цели своих соответственных уполномоченных, которые, получив на то надлежащее разрешение, заключили и подписали следующую Конвенцию:

**ГЛАВА I.
ПРЕДМЕТ — ОПРЕДЕЛЕНИЯ****Ст а т ь я 1**

1. Настоящая Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или товаров, осуществляемой за плату посредством воздушного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна предприятием воздушных перевозок.

2. «Международной перевозкой», в смысле настоящей Конвенции, называется всякая перевозка, при которой, согласно определения Сторон, место отправления и место назначения, вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух Высоких Договаривающихся Сторон, либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, если остановка предусмотрена на территории, находящейся под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью другой даже не Договаривающейся державы. Перевозка, без подобной остановки, между территориями, находящимися под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная.

3. Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных воздушных перевозчиков, почитается образующей, с точки зрения применения настоящей Конвенции, единую перевозку, если она рассматривалась Сторонами как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и не теряет своего международного характера в силу того, что один или ряд договоров должны быть выполнены полностью на территории, находящейся под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны.

С т а т ь я 2

1. Конвенция применяется к перевозкам, совершенным государством или другими публично-правовыми юридическими лицами, отвечающим условиям, предусмотренным в статье 1.

2. Из-под действия настоящей Конвенции исключаются перевозки, совершаемые на основании международных почтовых конвенций.

ГЛАВА II. ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Раздел I. ПРОЕЗДНОЙ БИЛЕТ

С т а т ь я 3

1. При перевозке пассажиров перевозчик обязан выдавать проездной билет, который должен содержать следующие указания:

а) место и день выдачи;

б) места отправления и назначения;

в) предусмотренные остановки с сохранением возможности для перевозчика обуславливать свое право их изменять в случае необходимости и без того, чтобы это изменение могло лишить перевозчику ее международного характера;

d) название и адрес перевозчика или перевозчиков;
е) указание, что перевозка подпадает под действие правил об ответственности, установленных настоящей Конвенцией.

2. Отсутствие, неправильность и утеря билета не влияют ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет, тем не менее, подпадать под действие правил настоящей Конвенции. Однако, если перевозчик примет пассажира без выдачи проездного билета, то он не будет иметь права ссылаться на постановления настоящей Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую.

Раздел II. БАГАЖНАЯ КВИТАНЦИЯ

С т а т ь я 4

1. При перевозке багажа, за исключением мелких личных вещей, оставляемых пассажиром при себе, перевозчик обязан выдавать багажную квитанцию.

2. Багажная квитанция должна составляться в двух экземплярах: один для пассажира, другой для перевозчика.

3. Она должна содержать следующие указания:

a) место и день выдачи;
b) место отправления и назначения;
c) название и адрес перевозчика или перевозчиков;
d) номер проездного билета;
e) указание, что выдача багажа производится предъявителю квитанции;
f) количество и вес мест;
g) размер объявленной стоимости в соответствии со статьей 22, абзац 2;
h) указание, что перевозка подпадает под действие правил об ответственности, установленных настоящей Конвенцией.

4. Отсутствие, неправильность или утеря багажной квитанции не влияют ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет, тем не менее, подпадать под действие правил настоящей Конвенции. Однако, если перевозчик примет багаж без выдачи багажной квитанции или если багажная квитанция не будет содержать сведений, указанных под литерами «d», «f» и «h», то перевозчик не будет иметь права ссылаться на постановления настоящей Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую.

Раздел III. ВОЗДУШНО-ПЕРЕВОЗОЧНЫЙ ДОКУМЕНТ

С т а т ь я 5

1. Каждый перевозчик товаров имеет право требовать от отправителя составления и вручения ему документа, именуемого: «воздушно-перевозочный

документ»; всякий отправитель имеет право требовать от перевозчика принятия этого документа.

2. Однако отсутствие, неправильность или утеря этого документа не влияют ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет, тем не менее, подпадать под действие правил настоящей Конвенции с оговоркой, установленной в статье 9.

Статья 6

1. Воздушно-перевозочный документ составляется отправителем в трех подлинных экземплярах и вручается вместе с товаром.

2. Первый экземпляр носит пометку «для перевозчика»; он подписывается отправителем. Второй экземпляр носит пометку «для получателя»; он подписывается отправителем и перевозчиком и должен следовать с товаром. Третий экземпляр подписывается перевозчиком и возвращается им отправителю по принятии товара.

3. Подпись перевозчика должна быть сделана немедленно по принятии товара.

4. Подпись перевозчика может быть заменена штампом; подпись отправителя может быть печатная или заменена штампом.

5. Если по требованию отправителя перевозчик составит воздушно-перевозочный документ, он рассматривается, до доказательства противного, как действующий за счет отправителя.

Статья 7

Перевозчик товаров имеет право требовать от отправителя составления отдельных воздушно-перевозочных документов, если имеется несколько мест.

Статья 8

Воздушно-перевозочный документ должен содержать следующие указания:

- a) место, где документ был составлен, и день его составления;
- b) места отправления и назначения;
- c) предусмотренные остановки, с сохранением возможности для перевозчика обуславливать свое право их изменять в случае необходимости и без того, чтобы это изменение могло лишить перевозку ее международного характера;
- d) название и адрес отправителя;
- e) название и адрес первого перевозчика;
- f) название и адрес получателя, если он указан;
- g) род товара;
- h) количество, род упаковки, маркировка или номера мест;
- i) вес, количество, объем или размеры товара;
- k) внешнее состояние товара и его упаковки;
- l) стоимость перевозки, если таковая обусловлена, время и место платежа и лицо, которое должно уплатить;

- м) если отправка производится наложенным платежом, — стоимость товара и в подлежащих случаях размер расходов;
- п) размер объявленной стоимости в соответствии со статьей 22, абзац 2;
- о) количество экземпляров воздушно-перевозочного документа;
- р) документы, переданные перевозчику вместе с воздушно-перевозочным документом;
- q) срок перевозки и общие указания о пути следования (via), если таковые обусловлены;
- г) указание, что перевозка подпадает под действие правил об ответственности, установленных настоящей Конвенцией.

Статья 9

Если перевозчик примет товары без составления воздушно — перевозочно-го документа или если последний не содержит всех сведений, указанных в статье 8 (с литеры «а» до «о» включительно и литера «г»), перевозчик не будет иметь права ссылаться на постановления настоящей Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую.

Статья 10

1. Отправитель отвечает за правильность сведений и объявлений, касающихся товара, которые он заносит в воздушно-перевозочный документ.
2. Он будет нести ответственность за всякий вред, понесенный перевозчиком или всяким другим лицом по причине неправильности, неточности или неполноты данных им сведений и объявлений.

Статья 11

1. Воздушно-перевозочный документ до доказательства противного является удостоверением заключения договора, принятия товара и условий перевозки.
2. Данные воздушно-перевозочного документа о весе, размерах и об упаковке товара, а также о числе мест являются удостоверением до доказательства противного; данные о количестве, об объеме и о состоянии товара служат доказательством против перевозчика лишь поскольку им была сделана их проверка в присутствии отправителя с указанием об этом в воздушно-перевозочном документе или поскольку это касается данных о внешнем состоянии товара.

Статья 12

1. Отправитель имеет право, при условии выполнения всех обязательств, вытекающих из договора перевозки, распоряжаться товаром либо забирая его обратно с аэродрома отправления или назначения, либо останавливая его в

пути следования при посадке, либо давая указание о выдаче его на месте назначения или в пути следования иному лицу, чем получатель, указанный в воздушно-перевозочном документе, либо требуя его (товара) возвращения на аэродром отправления, поскольку осуществление этого права не наносит ущерба ни перевозчику, ни другим отправителям и с обязательством возмещения вытекающих из этого расходов.

2. В тех случаях, когда невозможно исполнение распоряжений отправителя, перевозчик обязан немедленно его об этом уведомить.

3. Если перевозчик сообразуется с распоряжениями отправителя, не требуя представления выданного последнему экземпляра воздушно-перевозочного документа, то тем самым он принимает на себя, с сохранением права регресса к отправителю, ответственность за ущерб, который может быть этим причинен надлежащему владельцу воздушно-перевозочного документа.

4. Право отправителя прекращается в тот момент, когда возникает право получателя, согласно следующей ниже статье 13. Однако, если получатель отказывается от принятия перевозочного документа или товара, или если они не могут быть ему вручены, то отправитель снова приобретает свое право распоряжения.

Статья 13

1. За исключением случаев, указанных в предыдущей статье, получатель имеет право требовать от перевозчика, с момента прибытия товара на место назначения, передачи ему воздушно-перевозочного документа и выдачи ему товара против уплаты суммы требований и исполнения условий перевозки, указанных в воздушно-перевозочном документе.

2. Если иное не будет оговорено, перевозчик обязан известить получателя немедленно по прибытии товара.

3. Если утеря товара признана перевозчиком или если по истечении семидневного срока, считая со дня, когда товар должен был прибыть, товар не прибывает, получателю разрешается осуществлять по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора о перевозке.

Статья 14

Отправитель и получатель могут осуществлять все права, соответствующие предоставленным им статьями 12 и 13, каждый от своего собственного имени, независимо от того, действует ли он в своих собственных интересах или в интересах другого, но при условии выполнения обязательств, налагаемых договором.

Статья 15

1. Статьи 12, 13 и 14 не оказывают никакого влияния ни на взаимоотношения отправителя и получателя, ни на отношения третьих лиц, права которых проистекают либо от отправителя, либо от получателя.

2. Каждая оговорка, отступающая от условий статей 12, 13 и 14, должна быть занесена в воздушно-перевозочный документ.

С т а т ь я 16

1. Отправитель обязан дать сведения и присоединить к воздушно-перевозочному документу документы, которые до передачи товара получателю необходимы для выполнения таможенных, городских — таможенных или полицейских формальностей. Отправитель отвечает перед перевозчиком за все убытки, которые могли бы произойти от отсутствия, недостаточности или неправильности этих сведений и бумаг, за исключением случаев вины со стороны перевозчика или поставленных им лиц.

2. Перевозчик не обязан проверять эти сведения и документы в отношении их точности или достаточности.

ГЛАВА III.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

С т а т ь я 17

Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти, ранения или всякого другого телесного повреждения, понесенного пассажиром, если несчастный случай, причинивший вред, произошел на борту воздушного судна или во время всяких операций при посадке и высадке.

С т а т ь я 18

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или товара, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки.

2. Воздушная перевозка, по смыслу предыдущего абзаца, охватывает период времени, в течение которого багаж или товар находятся под охраной перевозчика, независимо от того, имеет ли это место на аэродроме, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте, в случае посадки вне аэродрома.

3. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой земной, морской или речной перевозки, осуществленной вне аэродрома. Однако, если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, сдачи или перегрузки, всякий ущерб считается вытекающим до доказательства противного из происшествия, происшедшего во время воздушной перевозки.

С т а т ь я 19

Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие опоздания при воздушной перевозке пассажиров, багажа или товаров.

Статья 20

1. Перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что им и поставленными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что им было невозможно их принять.

2. При перевозке товаров 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.

Статья 21

В случае, если перевозчик докажет, что вина лица, потерпевшего вред, была причиной вреда или содействовала ему, суд может согласно постановлению своего собственного закона, устранить или ограничить ответственность перевозчика.

Статья 22

1. При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой в сто двадцать пять тысяч франков. В случае, если согласно закону суда, в котором вчинен иск, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, капитализированная сумма этих платежей не может превышать указанного предела. Однако посредством особого соглашения с перевозчиком пассажир может установить и более высокий предел ответственности.

2. При перевозке зарегистрированного багажа и товаров ответственность перевозчика ограничивается суммой в двести пятьдесят франков с килограмма, за исключением случаев особого заявления о заинтересованности в доставке, сделанного отправителем в момент передачи места перевозчику и с оплатой возможного дополнительного сбора. В этом случае перевозчик будет обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

3. В отношении предметов, оставляемых пассажирами при себе, ответственность перевозчика ограничивается пятью тысячами франков с пассажира.

4. Указанные выше суммы считаются имеющими в виду французский франк, состоящий из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Они могут быть выражены в любой национальной валюте с округлением цифр.

Статья 23

Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же установлению предела ответственности меньшего чем тот, ко-

торый установлен в настоящей Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, который продолжает подпадать под действие постановлений настоящей Конвенции.

С т а т ь я 24

1. В случаях, предусмотренных в статьях 18 и 19, иск об ответственности на каком бы то ни было основании может быть предъявлен лишь в согласии с условиями и пределами, предусмотренными настоящей Конвенцией.

2. В случаях, предусмотренных в статье 17, также применяются постановления предыдущего абзаца, без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право искать, и для их соответственных прав.

С т а т ь я 25

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 вследствие вины, которая, согласно закону суда, в котором вчинен иск, рассматривается как равнозначная умыслу.

2. В этом праве ему будет также отказано, если вред при тех же условиях был причинен одним из поставленных им лиц, действовавших при исполнении своих обязанностей.

С т а т ь я 26

1. Получение багажа и товаров получателем без возражений составит предположение, впредь до доказательства противного, что товары были доставлены в надлежащем состоянии и согласно перевозочному документу.

2. В случае повреждения груза получатель должен направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении повреждения и самое позднее в течение трехдневного срока для багажа и семидневного для товаров, считая со дня сдачи получения. В случае опоздания протест должен быть произведен не позднее четырнадцати дней со дня, когда багаж или товар будут переданы в его распоряжение.

3. Всякое возражение должно быть осуществлено путем оговорки, нанесенной на перевозочный документ, или иного письменного сообщения, отправленного в срок, установленный для этого возражения.

4. При отсутствии возражения в установленные сроки никакие иски против перевозчика не принимаются, кроме случаев обмана со стороны последнего.

С т а т ь я 27

В случае смерти должника иск об ответственности в пределах, предусмотренных настоящей Конвенцией, предъявляется к его правопреемникам.

Статья 28

1. Иск об ответственности должен быть возбужден по выбору истца в пределах территории одной из Высоких Договаривающихся Сторон либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту нахождения главного управления его предприятия, или по месту, где он имеет контору, посредством которой был заключен договор, либо перед судом места назначения.

2. Процедура определяется законом суда, в котором вчинен иск.

Статья 29

1. Иск об ответственности должен быть возбужден, под страхом утраты права на иск, в течение двух лет с момента прибытия по назначению или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки.

2. Порядок исчисления срока определяется законом суда, в котором вчинен иск.

Статья 30

1. В случаях перевозок, регулируемых определением третьего абзаца статьи 1, производимых несколькими последовательными перевозчиками, каждый перевозчик, принимающий пассажиров, багаж или товар, подпадает под действие правил, установленных настоящей Конвенцией, и рассматривается в качестве Договаривающейся Стороны по договору о перевозке, поскольку этот договор имеет отношение к части перевозки, совершаемой под его контролем.

2. В случае такой перевозки пассажир или его управомоченные могут возбудить дело лишь против перевозчика, производившего ту перевозку, в течение которой произошел несчастный случай или опоздание, за исключением случая, когда по специальному условию первый перевозчик принял ответственность за весь путь.

3. Если дело идет о багаже или товарах, отправитель может возбудить дело против первого перевозчика, и получатель, имеющий право на получение — против последнего; и тот и другой могут, кроме того, искать с перевозчика, совершавшего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность перед отправителем и получателем.

ГЛАВА IV. ПОСТАНОВЛЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

Статья 31

1. В случае комбинированных перевозок, осуществляемых частью по воздуху и частью каким-либо иным способом перевозки, постановления настоя-

щей Конвенции применяются лишь к воздушной перевозке, если притом последняя отвечает условиям статьи 1.

2. Ничто в настоящей Конвенции не мешает Сторонам в случаях комбинированной перевозки включать в воздушно-перевозочный документ условия, относящиеся к иным видам перевозок, при условии, что постановления настоящей Конвенции будут применяемы в отношении перевозки по воздуху.

ГЛАВА V.

ОБЩИЕ И ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

С т а т ь я 32

Являются недействительными всякие оговорки договора о перевозке и всякие особые соглашения, предшествовавшие причинению вреда, которыми Стороны отступали бы от правил настоящей Конвенции, либо путем определения подлежащего применению закона, либо путем изменения правил о подсудности. Однако при перевозке товаров в пределах настоящей Конвенции допускается условие о третейском разбирательстве, если третейское разбирательство должно происходить в тех местностях, на которые распространяется компетенция судов, предусмотренных в статье 28 абзац 1.

С т а т ь я 33

Ничто в настоящей Конвенции не может помешать перевозчику отказаться от заключения договора о перевозке или устанавливать правила, не противоречащие постановлениям настоящей Конвенции.

С т а т ь я 34

Настоящая Конвенция не применяется ни к международным воздушным перевозкам, осуществляемым в качестве первоначальных опытов предприятиями воздушных передвижений в целях установления регулярных воздушных линий, ни к перевозкам, осуществляемым при исключительных обстоятельствах вне всяких нормальных операций по воздушной эксплуатации.

С т а т ь я 35

Когда в настоящей Конвенции речь идет о днях, то подразумеваются дни непрерывной последовательности, а не рабочие дни.

С т а т ь я 36

Настоящая Конвенция составлена в одном экземпляре на французском языке, который будет храниться в архивах Министерства иностранных дел Польши, и заверенная копия которого будет передана распоряжением Польского Правительства правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.

Статья 37

1. Настоящая Конвенция будет ратифицирована. Ратификационные грамоты будут депонированы в архивах Министерства иностранных дел Польши, которое сообщит об этом депонировании правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.

2. После того, как настоящая Конвенция будет ратифицирована пятью Высокими Договаривающимися Сторонами, она вступит в силу между ними на девяностый день после депонирования пятой ратификации. Впоследствии она вступит в силу между Высокими Договаривающимися Сторонами, которые ее ратифицировали, и Высокой Договаривающейся Стороной, которая депонирует свою ратификационную грамоту, на девяностый день после ее депонирования.

3. Правительство Польской Республики сообщит правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон дату вступления в силу настоящей Конвенции, так же как и дату депонирования каждой ратификации.

Статья 38

1. Настоящая Конвенция после вступления ее в силу останется открытой для присоединения всех государств.

2. Присоединение будет произведено посредством сообщения, направленного Правительству Польской Республики, которое сообщит об этом правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.

3. Присоединение возымает действие с девяностого дня после нотификации, сделанной Правительством Польской Республики.

Статья 39

1. Каждая из Высоких Договаривающихся Сторон может денонсировать настоящую Конвенцию посредством сообщения, сделанного Правительству Польской Республики, которое немедленно известит об этом правительство каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.

2. Денонсирование возымает действие через шесть месяцев после сообщения о денонсировании и лишь в отношении Стороны, которая его произвела.

Статья 40

1. Высокие Договаривающиеся Стороны могут при подписании, депонировании ратификаций или при своем присоединении заявить, что принятие ими настоящей Конвенции не распространяется на всю совокупность или на какую-либо часть своих колоний, протекторатов, мандатных территорий или всякой иной территории, находящейся под их суверенитетом или под их властью, или на всякую иную территорию, находящуюся под сюзеренитетом.

2. Вследствие этого они могут впоследствии присоединяться отдельно от имени всей совокупности или какой-либо части своих колоний, протекторатов, мандатных территорий или всякой иной территории, находящейся под их

суверенитетом или их властью, или всякой территории, находящейся под сюзеренитетом, таким образом не вошедших в их первоначальное сообщение.

3. Они также могут, сообразуясь с ее постановлениями, денонсировать настоящую Конвенцию отдельно, либо за всю совокупность, либо за какую-либо часть своих колоний, протекторатов, мандатных территорий или всякой иной территории, находящейся под их суверенитетом или их властью, или всякой территории, находящейся под сюзеренитетом.

Ст а т ь я 41

Каждая из Высоких Договаривающихся Сторон может не ранее чем через два года после вступления в силу настоящей Конвенции взять на себя инициативу созыва новой международной конференции в целях изыскания тех улучшений, которые могли бы быть внесены в настоящую Конвенцию. С этой целью она обратится к Правительству Французской Республики, которое примет необходимые меры для подготовки этой конференции.

Настоящая Конвенция, заключенная в г. Варшаве 12 октября 1929 года, останется открытой для подписания до 31 января 1930 года.

(Подписи)

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ

К статье 2

Высокие Договаривающиеся Стороны сохраняют за собою право объявить в момент ратификации или присоединения, что статья 2 абзац 1 настоящей Конвенции не будет применяться к международным воздушным перевозкам, совершаемым непосредственно государством, его колониями, протекторатами, мандатными территориями или всякой иной территорией, находящейся под его суверенитетом, его сюзеренитетом или его властью.

(Подписи)

Примечание к документу

Конвенция вступила в силу 13.02.1933.

Конвенция ратифицирована СССР 07.07.1934. Ратификационная грамота депонирована 20.08.1934.

Приложение 3

**ПРОТОКОЛ
ОТНОСИТЕЛЬНО ИЗМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ
ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ,
КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ
ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК,
ПОДПИСАННОЙ В ВАРШАВЕ
12 октября 1929 года**

(Гаага, 28 сентября 1955 года)

Нижеподписавшиеся правительства,
принимая во внимание, что желательно изменить Конвенцию для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанную в Варшаве 12 октября 1929 года,
договорились о нижеследующем:

Глава I.
ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ

Ст а т ь я I

В статье 1 Конвенции –

а) пункт 2 исключается и заменяется следующим текстом:

«2. «Международной перевозкой», в смысле настоящей Конвенции, называется всякая перевозка, при которой, согласно определению Сторон, место отправления и место назначения, вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух Высоких Договаривающихся Сторон, либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, и если остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство и не является Высокой Договаривающейся Стороной. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная».

б) пункт 3 исключается и заменяется следующим текстом:

«3. Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных воздушных перевозок, считается, с точки зрения применения настоящей Конвенции, единой перевозкой, если она рассматривалась Сторонами как единая операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного или ряда договоров, и не теряет своего международного характера в силу того, что одни или ряд договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства».

Статья II

В статье 2 Конвенции —

пункт 2 исключается и заменяется следующим текстом:

«2. Настоящая Конвенция не распространяется на перевозку почтовой корреспонденции и почтовых посылок».

Статья III

В статье 3 Конвенции —

а) пункт 1 исключается и заменяется следующим текстом:

«1. При перевозке пассажиров должен выдаваться билет, содержащий:

а) указание места отправления и места назначения;

б) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны и одна или более предусмотренных остановок находятся на территории другого государства — указание одной такой остановки;

с) уведомление о том, что если пассажиры совершают поездку, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, то их перевозка может подпадать под действие положений Варшавской Конвенции, которая, как правило, ограничивает ответственность перевозчика в случае смерти или увечья, а также при утере или повреждении багажа».

б) пункт 2 исключается и заменяется следующим текстом:

«2. Проездной билет будет являться свидетельством, до доказательства противного, заключения и условий договора о перевозке. Отсутствие, неправильность или утеря проездного билета не влияет ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет тем не менее подпадать под действие правил настоящей Конвенции. Однако, если, с согласия перевозчика, пассажир будет принят на самолет без выдачи ему проездного билета или если билет не содержит уведомления, о котором говорится в пункте 1 «с» настоящей статьи, то перевозчик не будет иметь права ссылаться на положение статьи 22».

Статья IV

В статье 4 Конвенции —

а) пункты 1, 2 и 3 исключаются и заменяются следующим текстом:

«1. При перевозке зарегистрированного багажа должна выдаваться багажная квитанция, которая, если она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, отвечающий требованиям пункта 1 статьи 3, должна содержать:

а) указание места отправления и места назначения;

б) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны и если одна или более остановок предусмотрены на территории другого государства — указание одной из этих остановок;

с) уведомление о том, что если место окончательного назначения или одна остановка находятся не в стране отправления, то перевозка может подпадать под действие положений Варшавской Конвенции, которая, как правило, ограничивает ответственность перевозчика в случае утери или повреждения багажа».

б) пункт 4 исключается и заменяется следующим текстом:

«2. Багажная квитанция является свидетельством, до доказательства противного, регистрации багажа и условий договора о перевозке. Отсутствие, неправильность или утеря багажной квитанции не влияет ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет, тем не менее, подпадать под действие положений настоящей Конвенции. Однако, если перевозчик примет багаж без выдачи багажной квитанции или если багажная квитанция, при условии, что она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, отвечающий требованиям пункта 1 «с» статьи 3, не содержит уведомления, о котором говорится в пункте 1 «с» настоящей статьи, то он не будет иметь права ссылаться на положения пункта 2 статьи 22».

Статья V

В статье 6 Конвенции –

пункт 3 исключается и заменяется следующим текстом:

«3. Перевозчик должен поставить свою подпись до погрузки груза на борт воздушного судна».

Статья VI

Статья 8 Конвенции исключается и заменяется следующим текстом:

«Воздушно-перевозочный документ должен содержать:

а) указание места отправления и места назначения;

б) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны и если одна или более остановок предусмотрены на территории другого государства — указание одной из этих остановок;

с) уведомление для отправителей о том, что если место окончательного назначения или одна остановка находятся не в стране отправления, то перевозка может подпадать под действие положений Варшавской конвенции, которая, как правило, ограничивает ответственность перевозчиков в случае утери или повреждения грузов».

Статья VII

Статья 9 Конвенции исключается и заменяется следующим текстом:

«Если, с согласия перевозчика, груз взят на борт воздушного судна без заполнения воздушно-перевозочного документа или если последний не содержит уведомления, о котором говорится в пункте «с» статьи 8, то перевозчик не будет иметь права ссылаться на положение пункта 2 статьи 22».

Статья VIII

В статье 10 Конвенции —

пункт 2 исключается и заменяется следующим текстом:

«2. Он будет нести ответственность за всякий ущерб, причиненный перевозчику или какому-либо другому лицу, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты данных им сведений и объявлений».

Статья IX

В статье 15 Конвенции —

включается следующий дополнительный пункт:

«3. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует передаче выданного воздушно-перевозочного документа».

Статья X

Пункт 2 статьи 20 Конвенции исключается.

Статья XI

Статья 22 Конвенции исключается и заменяется следующим текстом:

Статья 22

1. «При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой в двести пятьдесят тысяч франков. В случае, если согласно закону суда, в котором разбирается дело, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, капитализированная сумма этих платежей не может превышать указанного предела. Однако, по особому соглашению с перевозчиком, пассажир может установить и более высокий предел ответственности.

2. а) При перевозке зарегистрированного багажа и грузов ответственность перевозчика ограничивается суммой в двести пятьдесят франков за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор. В этом случае перевозчик, если это необходимо, обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

б) В случае утери, повреждения или задержки части зарегистрированного багажа или груза, или какого-либо содержащегося в них предмета, для определения предела ответственности перевозчика принимается по внимание только общий вес данного места или мест. Однако, когда утеря, повреждение или задержка части зарегистрированного багажа или груза, или какого-либо со-

держасьего в них предмета, влияет на стоимость других мест, включенных и одну и ту же багажную квитанцию или в один и тот же воздушно-перевозочный документ, то общий вес этих мест должен приниматься во внимание при определении предела ответственности.

3. В отношении предметов, оставляемых пассажиром при себе, ответственность перевозчика ограничивается суммой в пять тысяч франков с пассажира.

4. Пределы, установленные настоящей статьей, не препятствуют суду вынести решение, в соответствии со своим законом, об оплате, кроме того, всех или части судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, понесенных истцом. Вышеизложенное положение не применяется, если сумма, присужденная в порядке компенсации, исключая судебные издержки и другие расходы, связанные с судебным разбирательством, не превышает суммы, которую перевозчик предложил в письменной форме истцу в течение 6 месяцев со дня причинения ущерба или до начала судебного разбирательства, если эта дата является более поздней.

5. Суммы, указанные во франках в настоящей статье, рассматриваются как относящиеся к валютной единице, состоящей из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Эти суммы могут переводиться в любую национальную валюту в круглых цифрах. Перевод этих сумм в национальные валюты, не имеющие золотого содержания, в случае судебного разбирательства, производится в соответствии с золотой стоимостью этих валют на день судебного решения».

Статья XII

В статье 23 Конвенции существующий текст становится пунктом 1 и добавляется следующий пункт 2:

«2. Пункт 1 настоящей статьи не применяется к положениям, касающимся утери или ущерба, вследствие характера или недоброкачественности перевозимого груза».

Статья XIII

В статье 25 Конвенции —

пункт 1 и 2 исключаются и заменяются следующим текстом:

«Пределы ответственности, установленные в статье 22, не будут применяться, если будет доказано, что ущерб является результатом действия или бездействия перевозчика или его агентов, имевшего целью причинить ущерб или носившего опрометчивый характер, с сознанием того, что это может причинить ущерб, при условии, что в случае действия или бездействия агентов будет также доказано, что они находились при исполнении своих служебных обязанностей».

Статья XIV

После статьи 25 Конвенции добавляется следующая статья:

«Статья 25 А

1. Если судебное дело возбуждено против агента перевозчика в связи с ущербом, о котором говорится в настоящей Конвенции, то такой агент, если он докажет, что он действовал при выполнении своих служебных обязанностей, будет иметь право ссылаться на пределы ответственности, на которые имеет право ссылаться сам перевозчик в соответствии со статьей 22.

2. Общая сумма возмещения, которая в данном случае может быть получена с перевозчика и с его агентов, не должна превышать указанного предела.

3. Положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются, если доказано, что ущерб нанесен в результате действия или бездействия агента, имевшего целью причинить ущерб, или носившего опрометчивый характер, с сознанием того, что это может причинить ущерб».

С т а т ь я X V

В статье 26 Конвенции —

пункт 2 исключается и заменяется следующим текстом:

«2. В случае нанесения ущерба получатель должен немедленно предъявить перевозчику претензию по обнаружении ущерба и, самое позднее, в течение семи дней со дня получения багажа и четырнадцати дней со дня получения груза. В случае задержки претензия должна быть предъявлена не позднее, чем в течение двадцати одного дня, считая с даты передачи в его распоряжение багажа или груза».

С т а т ь я X V I

Статья 34 Конвенции исключается и заменяется следующим текстом:

«Положения статей с 3 по 9 включительно, касающиеся документов перевозки, не применяются к перевозкам, осуществляемым при исключительных обстоятельствах вне рамок всяких обычных операций воздушной эксплуатации».

С т а т ь я X V I I

После статьи 40 Конвенции добавляется следующая статья:

«Статья 40 А

1. В пункте 2 статьи 37 и в пункте 1 статьи 40 выражение «Высокая Договаривающаяся Сторона» означает «государство». Во всех других случаях выражение «Высокая Договаривающаяся Сторона» означает государство, ратификация или присоединение к Конвенции которого вступили в силу и денонсирование Конвенции которым не вступило в силу.

2. В целях Конвенции слово «территория» означает не только территорию метрополии государства, но также все территории, которые оно представляет во внешних отношениях».

Глава II.

СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ ИЗМЕНЕННОЙ КОНВЕНЦИИ

Ст а т ь я XVIII

Конвенция, измененная настоящим Протоколом, применяется к международным перевозкам, определенным в статье 1 Конвенции, когда места отправления и назначения находятся либо на территории двух государств, являющихся Сторонами настоящего Протокола, либо на территории одного государства, являющегося Стороной настоящего Протокола, если остановка предусмотрена на территории другого государства.

Глава III.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Ст а т ь я XIX

Между Сторонами настоящего Протокола Конвенция и Протокол будут рассматриваться и толковаться как единый документ и будут называться «Варшавская конвенция, измененная в Гааге в 1955 г.».

Ст а т ь я XX

До даты вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с положениями пункта 1 статьи XXII он будет открыт для подписания для всякого государства, которое ратифицирует Конвенцию или присоединится к ней, а также для всякого государства, участвовавшего в работе Конференции, на которой был принят настоящий Протокол.

Ст а т ь я XXI

1. Настоящий Протокол подлежит ратификации подписавшими его государствами.

2. Ратификация настоящего Протокола каким-либо государством, не являющимся участником Конвенции, будет считаться присоединением к Конвенции, измененной настоящим Протоколом.

3. Ратификационные грамоты должны быть сданы на хранение Правительству Польской Народной Республики.

Ст а т ь я XXII

1. После того, как настоящий Протокол будет ратифицирован тридцатью подписавшими его государствами, он вступит в силу для этих государств на девяностый день после сдачи на хранение тридцатой ратификационной гра-

моты. Он вступит в силу для каждого государства, которое ратифицирует его впоследствии, на девяностый день после сдачи на хранение ратификационной грамоты этого государства.

2. После вступления в силу настоящего Протокола он будет зарегистрирован в Организации Объединенных Наций Правительством Польской Народной Республики.

С т а т ь я XXIII

1. Настоящий Протокол после вступления его в силу останется открытым для присоединения для любого государства, не подписавшего его.

2. Присоединение к настоящему Протоколу какого-либо государства, не являющегося Стороной Конвенции, будет считаться присоединением к Конвенции, измененной настоящим Протоколом.

3. Присоединение будет производиться посредством сдачи на хранение документа о присоединении Правительству Польской Народной Республики и будет вступать в силу на девяностый день после сдачи на хранение документа о присоединении.

С т а т ь я XXIV

1. Любая Сторона настоящего Протокола может денонсировать его путем извещения об этом Правительства Польской Народной Республики.

2. Денонсация вступает в силу через шесть месяцев после даты получения Правительством Польской Народной Республики извещения о денонсации.

3. Между Сторонами настоящего Протокола денонсация Конвенции одной из них в соответствии со статьей 39 не должна истолковываться как денонсация Конвенции, измененной настоящим Протоколом.

С т а т ь я XXV

1. Настоящий Протокол будет применяться ко всем территориям, которые какое-либо государство, являющееся Стороной настоящего Протокола, представляет во внешних отношениях, за исключением территории, относительно которых было сделано заявление в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.

2. Любое государство может в момент сдачи на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении заявить, что признание им настоящего Протокола не распространяется на какую-либо одну или более территорий, которые это государство представляет во внешних отношениях.

3. Любое государство может впоследствии известить Правительство Польской Народной Республики о том, что настоящий Протокол будет применяться к одной или более территориям, в отношении которых оно сделало заявление в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи. Это извещение вступит в силу на девяностый день после даты получения его указанным правительством.

4. Всякое государство, являющееся Стороной настоящего Протокола, может, в соответствии с положениями пункта 1 статьи XXIV, денонсировать его отдельно в отношении всех или какой-либо территории, которые оно представляет во внешних отношениях.

С т а т ь я XXVI

Никакие оговорки к настоящему Протоколу не допускаются. Однако всякое государство может в любое время заявить путем извещения Правительства Польской Народной Республики о том, что Конвенция, измененная настоящим Протоколом, не распространяется на перевозку лиц, грузов и багажа, производимую для военных властей этого государства на зарегистрированном в нем самолете, который полностью зарезервирован этими властями или от их имени.

С т а т ь я XXVII

Правительство Польской Народной Республики будет немедленно извещать правительства всех государств, подписавших Конвенцию или настоящий Протокол; государств, являющихся участниками Конвенции или настоящего Протокола, и всех государств — членов Международной организации гражданской авиации или Организации Объединенных Наций, а также Международную организацию гражданской авиации:

а) о каждом случае подписания настоящего Протокола и о дате этого подписания;

б) о сдаче на хранение любой ратификационной грамоты или документа о присоединении, касающихся настоящего Протокола, а также о дате этой сдачи на хранение;

с) о дате вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с пунктом 1 статьи XXII;

д) о получении любого извещения о денонсации и о дате его получения;

е) о получении любого заявления или извещения, сделанного в соответствии со статьями XXV, и о дате этого получения;

ф) о получении любого извещения, сделанного в соответствии со статьями XXVI, и о дате этого получения.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся должным образом уполномоченные представители подписали настоящий Протокол.

Составлен в Гааге 28 сентября 1955 года на французском, английском и испанском языках, причем все три текста являются аутентичными. В случае каких-либо разногласий текст, составленный на французском языке, на котором составлена Конвенция, будет считаться основным.

Настоящий Протокол будет сдан на хранение Правительству Польской Народной Республики и, в соответствии с положениями статьи XX, останется открытым для подписания; это Правительство разошлет заверенные копии настоящего Протокола правительствам всех государств, подписавших

Конвенцию или настоящий Протокол; всех государств, являющихся участниками Конвенции или настоящего Протокола; всех государств, являющихся членами Международной организации гражданской авиации или членами Организации Объединенных Наций, а также Международной организации гражданской авиации.

(Подписи)

Примечание к документу

Протокол вступил в силу 01.08.1963.

СССР ратифицировал Протокол (Указ Президиума ВС СССР от 09.02.1957). Ратификационная грамота СССР депонирована Правительству Польской Народной Республики 25.03.1957. Протокол вступил в силу для СССР 01.08.1963.

К О Н В Е Н Ц И Я ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

(Монреаль, 28 мая 1999 года)

Государства — участники настоящей Конвенции,
признавая значительный вклад Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, в дальнейшем именуемой «Варшавской конвенцией», и других связанных с ней документов в дело упорядочения международного частного воздушного права,

признавая необходимость модернизации и консолидации Варшавской конвенции и связанных с ней документов,

признавая важность обеспечения защиты интересов потребителей при международных воздушных перевозках и необходимость справедливой компенсации на основе принципа наиболее полного возмещения,

вновь подтверждая желательность упорядоченного развития перевозок международным воздушным транспортом и беспрепятственного передвижения пассажиров, багажа и грузов, в соответствии с принципами и целями Конвенции о международной гражданской авиации, совершенной в Чикаго 7 декабря 1944 года,

будучи убежденными в том, что коллективные действия государств по дальнейшей гармонизации и кодификации некоторых правил, регулирующих международные воздушные перевозки, в форме новой конвенции являются наиболее адекватным способом достижения справедливого баланса интересов, договорились о нижеследующем:

Глава I.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Ст а т ь я 1

Сфера применения

1. Настоящая Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или груза, осуществляемой за вознаграждение посредством воздушного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна авиатранспортным предприятием.

2. Международной перевозкой в смысле настоящей Конвенции называется всякая перевозка, при которой, согласно определению сторон, место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет

перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух государств — участников, либо на территории одного и того же государства — участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство не является государством — участником. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства — участника, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная.

3. Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных перевозчиков, почитается образующей, с точки зрения применения настоящей Конвенции, единую перевозку, если она рассматривалась сторонами как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и она не теряет своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства.

4. Настоящая Конвенция применяется также к перевозке, описанной в главе V, с учетом изложенных в ней условий.

Ст а т ь я 2

Перевозки, совершаемые государством, и перевозки почтовых отправлений

1. Настоящая Конвенция применяется к перевозкам, совершенным государством или другими юридическими лицами публичного права, отвечающими условиям, предусмотренным в статье 1.

2. При перевозке почтовых отправлений перевозчик несет ответственность только перед соответствующей почтовой администрацией в соответствии с правилами, применяемыми к отношениям между перевозчиками и почтовыми администрациями.

3. За исключением указанного в пункте 2 настоящей статьи положения настоящей Конвенции не применяются к перевозке почтовых отправлений.

Глава II.

ДОКУМЕНТАЦИЯ И ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА И ГРУЗА

Ст а т ь я 3

Пассажиры и багаж

1. При перевозке пассажиров выдается индивидуальный или групповой перевозочный документ, содержащий:

- а) указание пунктов отправления и назначения;
- б) если пункты отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства — участника, а одна или несколько предусмотренных

остановок находятся на территории другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки.

2. Вместо документа, упомянутого в пункте 1, могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись информации, указанной в этом пункте. Если используются такие другие средства, перевозчик предлагает представить пассажиру письменное изложение информации, сохраненной таким образом.

3. Перевозчик вручает пассажиру багажную идентификационную бирку на каждое место зарегистрированного багажа.

4. Пассажиру вручается письменное уведомление о том, что в случае применения настоящей Конвенции она регламентирует и может ограничивать ответственность перевозчиков в случае смерти или телесного повреждения лица и при уничтожении, утере или повреждении багажа и при задержке.

5. Несоблюдение положений предыдущих пунктов не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который тем не менее подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности.

Статья 4

Груз

1. При перевозке груза выдается авиагрузовая накладная.

2. Вместо авиагрузовой накладной могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке. Если используются такие другие средства, перевозчик, по просьбе отправителя, выдает ему квитанцию на груз, позволяющую опознать груз и получить доступ к информации, содержащейся в записи, сохраняемой такими другими средствами.

Статья 5

Содержание авиагрузовой накладной или квитанции на груз

Авиагрузовая накладная или квитанция на груз содержит:

- а) указание пунктов отправления и назначения;
- б) если пункты отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства — участника, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки; и
- с) указание веса отправки.

Статья 6

Документ, касающийся характера груза

В случае необходимости в соответствии с процедурами, установленными таможенными, полицейскими и аналогичными государственными органами, от отправителя может потребоваться представление документа с указанием характера груза. Настоящее положение не создает для перевозчика вытекающих из него обязанностей, обязательств или ответственности.

Статья 7**Описание авиагрузовой накладной**

1. Авиагрузовая накладная составляется отправителем в трех подлинных экземплярах.

2. Первый экземпляр имеет пометку «для перевозчика» и подписывается отправителем. Второй экземпляр имеет пометку «для получателя» и подписывается отправителем и перевозчиком. Третий экземпляр подписывается перевозчиком, который передает его отправителю по принятии груза.

3. Подписи перевозчика и отправителя могут быть напечатаны или проставлены штампом.

4. Если, по просьбе отправителя, авиагрузовую накладную составляет перевозчик, то перевозчик рассматривается, до доказательства противного, как действующий от имени отправителя.

Статья 8**Документация при перевозке нескольких мест**

Если имеется более одного места:

а) перевозчик груза имеет право требовать от отправителя составления отдельных авиагрузовых накладных;

б) отправитель имеет право требовать от перевозчика выдачи отдельных квитанций на груз, если используются другие средства, указанные в пункте 2 статьи 4.

Статья 9**Несоблюдение требований к документации**

Несоблюдение положений статей 4 — 8 не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который, тем не менее, подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности.

Статья 10**Ответственность за правильность сведений в документации**

1. Отправитель отвечает за правильность сведений и заявлений, касающихся груза, внесенных им или от его имени в авиагрузовую накладную или представленных им или от его имени перевозчику для внесения в квитанцию на груз или для включения в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4. Предшествующее положение применяется также в случае, когда лицо, действующее от имени отправителя, является также представителем перевозчика.

2. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, представленных отправителем или от его имени.

3. За исключением положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность перед отправителем за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым отправитель несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, внесенных перевозчиком или от его имени в квитанцию на груз или в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4.

Статья 11

Доказательная сила документации

1. Авиагрузовая накладная или квитанция на груз, до доказательства противного, являются свидетельством заключения договора, принятия груза и условий перевозки, указанных в них.

2. Любые сведения в авиагрузовой накладной или в квитанции на груз о весе, размерах и упаковке груза, а также о числе мест, до доказательства противного, являются свидетельством сообщенных данных; данные о количестве, объеме и состоянии груза не служат доказательством против перевозчика, за исключением тех случаев, когда им произведена их проверка в присутствии отправителя с указанием об этом в авиагрузовой накладной или квитанции на груз или когда они касаются очевидного состояния груза.

Статья 12

Право распоряжаться грузом

1. Отправитель имеет право, при условии выполнения всех обязательств, вытекающих из договора перевозки, распоряжаться грузом, забирая его в аэропорту отправления или назначения, задерживая его в ходе перевозки в любом пункте посадки, давая указания о выдаче его в пункте назначения или в ходе перевозки иному лицу, чем первоначально указанному получателю, или требуя возвращения груза в аэропорт отправления. Отправитель не должен использовать право распоряжения грузом в ущерб перевозчику или другим отправителям и обязан возместить все расходы, вытекающие из применения этого права.

2. Если выполнить распоряжения отправителя невозможно, перевозчик обязан немедленно уведомить отправителя об этом.

3. Если перевозчик выполняет указания отправителя в отношении распоряжения грузом, не требуя представления выданного последнему экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз, то тем самым перевозчик принимает на себя, сохраняя право регресса к отправителю, ответственность за любой вред, который может быть в связи с этим причинен законному владельцу этого экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз.

4. Право отправителя прекращается в тот момент, когда, согласно статье 13, возникает право получателя. Однако, если получатель отказывается принять груз или с ним невозможно связаться, отправитель снова приобретает свое право распоряжения.

Статья 13**Выдача груза**

1. За исключением случаев, когда отправитель осуществил свои права согласно статье 12, получатель имеет право требовать от перевозчика, с момента прибытия груза в пункт назначения, выдачи ему груза после уплаты причитающихся платежей и выполнения условий перевозки.

2. Если не оговорено иное, перевозчик обязан известить получателя немедленно по прибытии груза.

3. Если перевозчиком признана утрата груза или если груз не прибыл по истечении семидневного срока со дня, когда он должен был прибыть, получатель вправе осуществить по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора перевозки.

Статья 14**Осуществление прав отправителя и получателя**

Отправитель и получатель могут соответственно осуществлять все права, предоставленные им статьями 12 и 13, каждый от своего имени, независимо от того, действует ли он в своих собственных интересах или в интересах другого, но при условии выполнения обязательств, налагаемых договором перевозки.

Статья 15**Отношения между отправителем и получателем
или взаимные отношения третьих лиц**

1. Статьи 12, 13 и 14 не затрагивают отношений ни между отправителем и получателем, ни между третьими лицами, права которых производны либо от отправителя, либо от получателя.

2. Любая оговорка, отступающая от положений статей 12, 13 и 14, должна быть занесена в авиагрузовую накладную или квитанцию на груз.

Статья 16**Формальности таможенных, полицейских
или других государственных полномочных органов**

1. Отправитель обязан представить такие сведения и документы, которые необходимы для выполнения формальностей таможенных, полицейских или других государственных полномочных органов, до передачи груза получателю. Отправитель отвечает перед перевозчиком за любой вред, который причинен в результате отсутствия, недостаточности или неправильности любых таких сведений или документов, за исключением тех случаев, когда вред был причинен по вине перевозчика, его служащих или агентов.

2. Перевозчик не обязан проверять такие сведения или документы в отношении их точности или достаточности.

*Глава III.***ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА
И СТЕПЕНЬ КОМПЕНСАЦИИ ЗА ВРЕД****Статья 17****Смерть и телесное повреждение пассажиров.
Повреждение багажа**

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, только при условии, что происшествие, которое явилось причиной смерти или повреждения, произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке.

2. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения зарегистрированного багажа, только при условии, что случай, который явился причиной уничтожения, утери или повреждения, произошел на борту воздушного судна или во время любого периода, в течение которого зарегистрированный багаж находился под охраной перевозчика. Однако перевозчик не несет ответственности, если и в той мере, в какой вред явился результатом присущего багажу дефекта, качества или порока. В отношении незарегистрированного багажа, включая личные вещи, перевозчик несет ответственность, если вред причинен по его вине или по вине его служащих или агентов.

3. Если перевозчик признает утерю зарегистрированного багажа или если зарегистрированный багаж не поступил по истечении двадцати одного дня с даты, когда он должен был прибыть, пассажиру разрешается осуществлять по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора перевозки.

4. В настоящей Конвенции термин «багаж», поскольку не предусмотрено иное, означает как зарегистрированный багаж, так и незарегистрированный багаж.

Статья 18**Повреждение груза**

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, только при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки.

2. Однако перевозчик не несет ответственности, если и в той мере, в какой он докажет, что уничтожение, утерю или повреждение груза произошли в результате одного или нескольких перечисленных ниже обстоятельств:

- а) присущего грузу дефекта, качества или порока;
- б) неправильной упаковки груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или агентов;
- в) акта войны или вооруженного конфликта;
- г) акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза.

3. Воздушная перевозка по смыслу пункта 1 настоящей статьи охватывает период времени, в течение которого груз находится под охраной перевозчика.

4. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой наземной перевозки, морской перевозки или перевозки внутренним водным путем, осуществленной вне аэропорта. Однако если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, выдачи или перегрузки, любой вред, до доказательства противного, считается следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки. Если перевозчик без согласия отправителя заменяет перевозку, которую по соглашению между сторонами предполагалось осуществить по воздуху, полностью или частично перевозкой каким-либо другим видом транспорта, такая перевозка другим видом транспорта считается перевозкой, осуществляемой в период времени воздушной перевозки.

Статья 19

Задержка

Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие задержки при воздушной перевозке пассажиров, багажа или груза. Однако перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный вследствие задержки, если он докажет, что им и его служащими и агентами приняты все возможные, разумно необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что ему или им было невозможно принять такие меры.

Статья 20

Освобождение от ответственности

Если перевозчик докажет, что вред был причинен или его причинению способствовали небрежность, неправильное действие или бездействие лица, требующего возмещения, или лица, от которого происходят его или ее права, перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности перед требующим возмещения лицом в той мере, в какой такие небрежность, неправильное действие или бездействие причинили вред или способствовали его причинению. Когда требование о возмещении заявлено иным лицом, чем пассажир, в связи со смертью или телесным повреждением, понесенным этим последним, перевозчик равным образом полностью или частично освобождается от ответственности в той мере, в какой он докажет, что небрежность, другое неправильное действие или бездействие этого пассажира причинили вред или способствовали его причинению. Настоящая статья применяется ко всем положениям об ответственности в настоящей Конвенции, включая пункт 1 статьи 21.

Статья 21

Компенсация в случае смерти или телесного повреждения пассажиров

1. В отношении вреда, причиненного согласно пункту 1 статьи 17 и не превышающего 100 000 специальных прав заимствования на каждого пассажира, перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность.

2. Перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный согласно пункту 1 статьи 17, в той мере, в какой вред превышает на каждого пассажира 100000 специальных прав заимствования, если перевозчик докажет, что:

а) такой вред не был причинен из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия перевозчика, или его служащих, или агентов; или

б) такой вред причинен исключительно из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия третьей стороны.

Статья 22

Пределы ответственности в отношении задержки, багажа и груза

1. В случае вреда, причиненного при перевозке лиц в результате задержки, о которой говорится в статье 19, ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой 4150 специальных прав заимствования.

2. При перевозке багажа ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 1000 специальных прав заимствования в отношении каждого пассажира, за исключением случаев, когда пассажир сделал в момент передачи зарегистрированного багажа перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность пассажира в доставке.

3. При перевозке груза ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 17 специальных прав заимствования за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

4. В случае уничтожения, утери, повреждения или задержки части груза или любого предмета, содержащегося в нем, при определении предела ответственности перевозчика во внимание принимается только общий вес соответствующего места или мест. Однако когда уничтожение, утеря, повреждение или задержка части груза или любого содержащегося в нем предмета влияет на стоимость других мест, включенных в одну и ту же авиагрузовую накладную, или в ту же квитанцию, или, если они не выданы, в ту же запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4, при определении предела ответственности должен также приниматься во внимание общий вес такого места или мест.

5. Вышеуказанные положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или бездействия перевозчика, его служащих или агентов, совершенного с намере-

нием причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого, возможно, произойдет вред, при условии, что в случае такого действия или бездействия служащего или агента будет также доказано, что этот служащий или агент действовал в рамках своих обязанностей.

6. Пределы, установленные статьей 21 и настоящей статьей, не препятствуют суду присудить в соответствии со своим законом дополнительно все или часть судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, понесенных истцом, включая проценты. Вышеуказанное положение не применяется, если сумма, присужденная в порядке возмещения вреда, исключая судебные издержки и другие расходы, связанные с судебным разбирательством, не превышает сумму, которую перевозчик в письменном виде предложил истцу в течение шести месяцев со дня причинения вреда или до начала судебного дела, если эта дата является более поздней.

Статья 23

Перевод валютных единиц

1. Суммы, указанные в специальных правах заимствования в настоящей Конвенции, рассматриваются как относящиеся к специальным правам заимствования, как они определены Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в специальных правах заимствования на дату судебного решения. Стоимость в специальных правах заимствования национальной валюты государства — участника, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов на дату судебного решения. Стоимость в специальных правах заимствования национальной валюты государства — участника, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этим государством — участником.

2. Тем не менее государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, могут при ратификации или присоединении или в любое время после этого заявить, что предел ответственности перевозчика, предписываемый в статье 21, устанавливается в сумме 1500000 валютных единиц на пассажира при судебном разбирательстве на их территории; 62500 валютных единиц на пассажира в отношении пункта 1 статьи 22; 15000 валютных единиц на пассажира в отношении пункта 2 статьи 22; и 250 валютных единиц за килограмм в отношении пункта 3 статьи 22. Такая валютная единица состоит из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Указанные суммы могут быть переведены в соответствующую национальную валюту в округленных цифрах. Перевод таких сумм в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

3. Расчеты, упомянутые в последнем предложении пункта 1 настоящей статьи, и перевод, упомянутый в пункте 2 настоящей статьи, выполняются

таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства — участника, насколько это возможно, такую же реальную стоимость количественных показателей, указанных в статьях 21 и 22, какая будет получена в результате применения первых трех предложений пункта 1 настоящей статьи. Государства — участники информируют депозитария о методе исчисления согласно пункту 1 настоящей статьи или о результатах перевода согласно пункту 2 настоящей статьи соответственно при сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении к настоящей Конвенции, а также после каждого их изменения.

Статья 24

Пересмотр пределов

1. Без ущерба для положений статьи 25 настоящей Конвенции и с учетом приводимых ниже положений пункта 2 пределы ответственности, установленные в статьях 21, 22 и 23, пересматриваются депозитарием каждые пять лет, причем первый такой пересмотр проводится в конце пятого года после даты вступления в силу настоящей Конвенции или, если Конвенция не вступает в силу в течение пяти лет с даты, когда она была впервые открыта для подписания, в течение первого года после ее вступления в силу с использованием коэффициента инфляции, соответствующего совокупным темпам инфляции за период со времени предыдущего пересмотра, или при первом пересмотре — с даты вступления в силу Конвенции. Размер темпов инфляции, используемый при определении коэффициента инфляции, исчисляется на основе средневзвешенных годовых ставок увеличения или понижения индексов потребительских цен в государствах, валюты которых образуют специальные права заимствования, упомянутые в пункте 1 статьи 23.

2. Если в результате пересмотра, упомянутого в предыдущем пункте, делается вывод о том, что коэффициент инфляции превысил 10 процентов, то депозитарий уведомляет государства — участники об изменении пределов ответственности. Любое такое изменение вступает в силу через шесть месяцев после уведомления о нем государств — участников. Если в течение трех месяцев после уведомления о нем государств — участников большинство государств — участников заявят о своем несогласии, изменение не вступает в силу и депозитарий передает данный вопрос на рассмотрение совещания государств — участников. Депозитарий незамедлительно уведомляет все государства — участники о вступлении в силу любого изменения.

3. Невзирая на положения пункта 1 настоящей статьи, процедура, упомянутая в пункте 2 настоящей статьи, применяется в любое время при условии, что просьба об этом высказана одной третью государств — участников и что коэффициент инфляции, упомянутый в пункте 1, превысил 30 процентов за период с даты предыдущего пересмотра или с даты вступления в силу настоящей Конвенции, если пересмотр еще не проводился. Последующие пересмотры с использованием процедуры, описанной в пункте 1 настоящей статьи, будут проводиться каждые пять лет, начиная с конца пятого года после даты пересмотра в соответствии с настоящим пунктом.

Статья 25**Оговорка в отношении пределов**

Перевозчик может оговорить, что в отношении договора перевозки применяются более высокие пределы ответственности, чем предусмотренные в настоящей Конвенции, либо никакие пределы ответственности не применяются.

Статья 26**Недействительность договорных положений**

Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же установлению предела ответственности, меньшего, чем тот, который установлен в настоящей Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, который продолжает подпадать под действие положений настоящей Конвенции.

Статья 27**Свобода заключения договора**

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует перевозчику отказаться от заключения договора перевозки, отказаться от каких-либо средств защиты, предусматриваемых Конвенцией, или установить условия, не противоречащие положениям настоящей Конвенции.

Статья 28**Предварительные выплаты**

В случае авиационного происшествия, вызвавшего смерть или повреждение пассажиров, перевозчик, если это предусматривается его национальным законодательством, незамедлительно производит предварительные выплаты физическому лицу или лицам, которые имеют право требовать компенсацию, для удовлетворения безотлагательных экономических потребностей таких лиц. Такие предварительные выплаты не означают признание и могут идти в зачет последующих выплат перевозчика в плане возмещения убытков.

Статья 29**Основания для иска**

При перевозке пассажиров, багажа и груза любой иск об ответственности, независимо от его основания, будь то на основании настоящей Конвенции, договора, правонарушения или на любом другом основании, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и такими пределами ответственности, которые предусмотрены настоящей Конвенцией, без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующих прав. При любом таком иске штрафы, штрафные санкции или любые другие

выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, не подлежат взысканию.

Статья 30

Служащие, агенты. Общая сумма исков

1. Если иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика в связи с вредом, о котором говорится в настоящей Конвенции, такой служащий или агент, если он докажет, что он действовал в рамках своих служебных обязанностей, имеет право ссылаться на условия и пределы ответственности, на которые имеет право ссылаться сам перевозчик на основании настоящей Конвенции.

2. Общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчика, его служащих и агентов, не должна в этом случае превышать указанных пределов.

3. За исключением случаев перевозки груза, положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются, если будет доказано, что вред явился результатом действия или бездействия служащего или агента, совершенного с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого может быть причинен вред.

Статья 31

Своевременное внесение возражений

1. Получение зарегистрированного багажа или груза получателем без возражений составляет предположение, впредь до доказательства противного, что багаж или груз были доставлены в надлежащем состоянии и согласно перевозочному документу или записи, сохраняемой другими средствами, упомянутыми в пункте 2 статьи 3 и в пункте 2 статьи 4.

2. В случае причинения вреда лицу, имеющее право на получение груза, должно направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении вреда и не позднее семи дней со дня получения зарегистрированного багажа и четырнадцати дней со дня получения груза. В случае задержки протест должен быть произведен не позднее двадцати одного дня, считая со дня, когда багаж или груз были переданы в его распоряжение.

3. Всякое возражение должно быть осуществлено письменно и вручено или отправлено в вышеупомянутые сроки.

4. При отсутствии возражения в вышеупомянутые сроки никакие иски против перевозчика не принимаются, кроме случая обмана со стороны последнего.

Статья 32

Смерть лица, несущего ответственность

В случае смерти лица, несущего ответственность, иск о возмещении вреда предъявляется в соответствии с условиями настоящей Конвенции к лицам, на законном основании представляющим его имущество.

Статья 33

Юрисдикция

1. Иск об ответственности должен быть предъявлен по выбору истца в пределах территории одного из государств — участников либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту его основного коммерческого предприятия или по месту, где он имеет коммерческое предприятие, посредством которого был заключен договор, либо в суде места назначения перевозки.

2. В отношении вреда, происшедшего в результате смерти или телесного повреждения пассажира, иск об ответственности может быть возбужден в одном из судов, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, или на территории государства — участника, в котором пассажир на момент происшествия имеет основное и постоянное место жительства и в которое или из которого перевозчик предоставляет услуги, связанные с воздушной перевозкой пассажиров либо на собственных воздушных судах, либо на воздушных судах другого перевозчика на основании коммерческого соглашения и в котором этот перевозчик осуществляет деятельность, связанную с воздушной перевозкой пассажиров, используя помещения, арендуемые самим перевозчиком или другим перевозчиком, с которым он имеет коммерческое соглашение, или принадлежащие ему или такому другому перевозчику.

3. Для целей пункта 2:

а) «коммерческое соглашение» означает соглашение между перевозчиком, кроме агентского соглашения, касающееся предоставления их совместных услуг, связанных с воздушными перевозками пассажиров;

б) «основное и постоянное место жительства» означает одно зафиксированное и постоянное место проживания пассажира на момент происшествия. Гражданство пассажира не является определяющим фактором в этом отношении.

4. Процедура определяется законом суда, в котором предъявлен иск.

Статья 34

Арбитраж

1. С учетом положений настоящей статьи стороны в договоре перевозки груза могут установить, что любой спор, касающийся ответственности перевозчика по настоящей Конвенции, подлежит разрешению в арбитраже. Такая договоренность оформляется в письменной форме.

2. Арбитражное разбирательство по выбору истца проводится в одном из мест в соответствии с компетенцией судов, предусмотренной в статье 33.

3. Арбитр или арбитражный трибунал применяют положения настоящей Конвенции.

4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи считаются составной частью любой арбитражной оговорки или договоренности, и любое условие такой оговорки или договоренности, несовместимое с ними, является ничтожным недействительным.

Статья 35**Исковая давность**

1. Иск об ответственности должен быть возбужден, под страхом утраты права на иск, в течение двух лет с момента прибытия по назначению, или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки.

2. Порядок исчисления этого срока определяется законом суда, в котором вчинен иск.

Статья 36**Последовательные перевозчики**

1. В случаях перевозок, регулируемых определением пункта 3 статьи 1, производимых несколькими последовательными перевозчиками, каждый перевозчик, принимающий пассажиров, багаж или груз, подпадает под действие правил, установленных настоящей Конвенцией, и рассматривается в качестве одной из сторон в договоре перевозки, поскольку этот договор имеет отношение к части перевозки, совершаемой под его контролем.

2. В случае такой перевозки пассажир или любое лицо, имеющее право претендовать на компенсацию от его имени, может возбудить дело лишь против перевозчика, производившего ту перевозку, в течение которой произошли происшествие или задержка, за исключением случая, когда по специальному условию первый перевозчик принял ответственность за весь путь.

3. В отношении багажа или груза пассажир или отправитель может возбудить дело против первого перевозчика, и пассажир или получатель, имеющий право на получение, — против последнего; и тот и другой могут, кроме того, взыскать с перевозчика, совершавшего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность перед отправителем и получателем.

Статья 37**Право регресса против третьих лиц**

Настоящая Конвенция ни в коей мере не предпринимает вопроса о том, имеет ли лицо, ответственное за вред в соответствии с ее положениями, право регресса против любого другого лица.

*Глава IV.***СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ****Статья 38****Смешанные перевозки**

1. В случае смешанных перевозок, осуществляемых частично воздушным и частично каким-либо иным способом перевозки, положения настоящей

Конвенции применяются с учетом пункта 4 статьи 18 лишь к воздушной перевозке, если притом последняя отвечает условиям статьи 1.

2. Ничто в настоящей Конвенции не мешает сторонам в случае смешанной перевозки включать в воздушно-перевозочный документ условия, относящиеся к перевозкам иными способами перевозки, при условии, что положения настоящей Конвенции будут применимы в отношении воздушной перевозки по воздуху.

Глава V.

ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫЕ ЛИЦАМИ, НЕ ЯВЛЯЮЩИМИСЯ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ ПО ДОГОВОРУ

Статья 39

Перевозчик по договору. Фактический перевозчик

Положения настоящей главы применяются в тех случаях, когда лицо (в дальнейшем именуемое «перевозчиком по договору») в качестве основной стороны заключает договор перевозки, регулируемой настоящей Конвенцией, с пассажиром, или отправителем, или с лицом, действующим от имени пассажира или отправителя, а другое лицо (в дальнейшем именуемое «фактическим перевозчиком»), будучи уполномоченным перевозчиком по договору, осуществляет всю перевозку или часть ее, но не является в отношении такой части последовательным перевозчиком в смысле настоящей Конвенции. Наличие упомянутого полномочия предполагается до доказательства противного.

Статья 40

Ответственность перевозчика по договору фактического перевозчика

Если иного не оговорено в настоящей главе, в тех случаях, когда фактический перевозчик осуществляет полностью или частично перевозку, которая в соответствии с договором, предусмотренным в статье 39, регулируется настоящей Конвенцией, как перевозчик по договору, так и фактический перевозчик подпадают под действие правил настоящей Конвенции, причем первый из них — в отношении всей перевозки, предусмотренной в договоре, второй же — лишь в отношении той перевозки, которую он осуществляет.

Статья 41

Взаимное отнесение ответственности

1. Действия или бездействие фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в рамках своих обязанностей, в отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, считаются действиями или бездействием и перевозчика по договору.

2. Действия или бездействие перевозчика по договору и его служащих и агентов, действовавших в рамках своих обязанностей, в отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, считаются действиями или

бездействием и фактического перевозчика. Однако эти действия или бездействие ни в коем случае не возлагают на фактического перевозчика ответственность, которая бы превышала пределы, предусмотренные в статьях 21, 22, 23 и 24. Никакое особое соглашение, в соответствии с которым перевозчик по договору принимает на себя обязательства, не возлагаемые настоящей Конвенцией, никакой отказ от прав или аргументов защиты, оговоренных настоящей Конвенцией, или какие бы то ни было специальные заявления о заинтересованности в доставке, предусмотренные в статье 22, не распространяются на фактического перевозчика без его на то согласия.

Статья 42

Обращение распоряжений и возражений

Любые распоряжения и возражения, предъявляемые перевозчику на основании настоящей Конвенции, имеют одинаковую силу вне зависимости от того, обращены ли они к перевозчику по договору или к фактическому перевозчику. Однако распоряжения, предусмотренные в статье 12, имеют силу, лишь настоящей Конвенции, имеют силу лишь если они обращены к перевозчику по договору.

Статья 43

Служащие и агенты

В отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, любой служащий или агент этого перевозчика или перевозчика по договору, если он докажет, что он действовал в рамках своих обязанностей, имеет право ссылаться на условия и пределы ответственности, относящиеся по настоящей Конвенции к перевозчику, служащим или агентом которого он является, если, однако, не будет доказано, что он действовал таким образом, что в соответствии с настоящей Конвенцией ссылка на пределы ответственности не может иметь место.

Статья 44

Общая сумма возмещения

В отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, общая сумма возмещения, которая может быть получена с этого перевозчика, с перевозчика по договору и с его служащих и агентов, действовавших в рамках своих обязанностей, не может превышать максимального возмещения, которое, на основании настоящей Конвенции, может быть взыскано либо с перевозчика по договору, либо с фактического перевозчика, причем ни одно из упомянутых лиц не несет ответственности сверх применимого к этому лицу предела.

Статья 45

Обращение исков

Всякий иск об ответственности, относящийся к перевозке, осуществляемой фактическим перевозчиком, может по выбору истца быть возбужден либо

против этого перевозчика, либо против перевозчика по договору, либо против обоих, совместно или в отдельности. Если иск возбужден лишь против одного из этих перевозчиков, он имеет право привлечь и другого перевозчика к делу перед судом, в котором вчинен иск, причем процедура такого привлечения и его последствия определяются законом этого суда.

Статья 46

Дополнительная юрисдикция

Всякий иск об ответственности, предусмотренный в статье 45, должен быть возбужден по выбору истца в пределах территории одного из государств — участников либо в одном из судов, в которых иск может быть вчинен против перевозчика по договору на основании статьи 33, либо в суде по месту жительства фактического перевозчика или по месту нахождения его основного коммерческого предприятия.

Статья 47

Недействительность договорных положений

Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика по договору или фактического перевозчика от ответственности на основании настоящей главы или же к установлению предела ответственности, меньшего, чем тот, который применим в соответствии с настоящей главой, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности всего договора, который продолжает подпадать под действие положений настоящей главы.

Статья 48

Взаимоотношения перевозчика по договору и фактического перевозчика

За исключением положений статьи 45, ничто в настоящей главе не затрагивает возникающих между перевозчиками прав и обязанностей, включая любое право регресса или освобождения от ответственности.

Глава VI.

ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 49

Обязательное применение

Являются недействительными всякие положения договора перевозки и всякие особые соглашения, предшествовавшие причинению вреда, которыми стороны отступали бы от правил настоящей Конвенции либо путем определения подлежащего применению закона, либо путем изменения правил о юрисдикции.

Статья 50**Страхование**

Государства-участники требуют, чтобы их перевозчики имели надлежащее страхование своей ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией. Государство — участник, в которое перевозчик выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования своей ответственности по настоящей Конвенции.

Статья 51**Перевозки, осуществляемые при исключительных обстоятельствах**

Положения статей с 3 по 5, 7 и 8, касающиеся перевозочных документов, не применяются к перевозкам, осуществляемым при исключительных обстоятельствах вне рамок обычных операций по эксплуатации воздушного транспорта.

Статья 52**Определение дней**

Когда в настоящей Конвенции речь идет о днях, то подразумеваются календарные дни, а не рабочие дни.

*Глава VII.***ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ****Статья 53****Подписание, ратификация и вступление в силу**

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания в Монреале 28 мая 1999 года государствами, участвовавшими в Международной конференции по воздушному праву, состоявшейся в Монреале с 10 по 28 мая 1999 года. После 28 мая 1999 года Конвенция будет открыта для подписания всеми государствами в Штаб-квартире Международной организации гражданской авиации в Монреале до ее вступления в силу в соответствии с пунктом 6 настоящей статьи.

2. Настоящая Конвенция открыта также для подписания региональными организациями экономической интеграции. Для целей настоящей Конвенции «региональная организация экономической интеграции» означает любую организацию, учрежденную суверенными государствами определенного региона, которая обладает компетенцией в отношении некоторых вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, и должным образом уполномочена подписывать и ратифицировать, принимать, утверждать настоящую Конвенцию или присоединяться к ней. Ссылка на «государство — участника» или «государства — участники» в настоящей Конвенции иным образом, чем в пункте 2 статьи 1, пункте 1 «b» статьи 3, пункте «b» статьи 5, статьях 23, 33, 46 и пункте «b» статьи 57, распространяется в равной мере на региональную организацию

экономической интеграции. Для целей статьи 24 ссылки на «большинство государств — участников» и «одну треть государств — участников» не распространяются на региональную организацию экономической интеграции.

3. Настоящая Конвенция подлежит ратификации государствами и региональными организациями экономической интеграции, которые ее подписали.

4. Любое государство или региональная организация экономической интеграции, которые не подписали настоящую Конвенцию, могут принять, утвердить ее или присоединиться к ней в любое время.

5. Ратификационные грамоты и документы о принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение в Международную организацию гражданской авиации, которая настоящим назначается депозитарием.

6. Настоящая Конвенция вступает в силу на шестидесятый день с даты сдачи на хранение депозитарию тридцатой ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении между государствами, которые сдали на хранение такие документы. Документ, сданный на хранение региональной организацией экономической интеграции, не учитывается для целей настоящего пункта.

7. Для других государств и для других региональных организаций экономической интеграции настоящая Конвенция вступает в силу на шестидесятый день с даты сдачи на хранение ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении.

8. Депозитарий незамедлительно уведомляет все государства, подписавшие Конвенцию, и все государства — участники:

- а) о каждом подписании настоящей Конвенции и дате такого подписания;
- б) о сдаче на хранение каждой ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении и о дате такой сдачи на хранение;
- с) о дате вступления в силу настоящей Конвенции;
- д) о дате вступления в силу любого изменения пределов ответственности, установленных в соответствии с настоящей Конвенцией;
- е) о любой денонсации, объявленной в соответствии со статьей 54.

Ст а т ь я 54

Денонсация

1. Любое государство — участник может денонсировать настоящую Конвенцию путем письменного уведомления депозитария.

2. Денонсация вступает в силу через сто восемьдесят дней после даты получения такого уведомления депозитарием.

Ст а т ь я 55

Взаимосвязь с другими документами Варшавской конвенции

Настоящая Конвенция имеет преимущественную силу перед любыми правилами, применяемыми к международной воздушной перевозке:

1. между государствами — участниками настоящей Конвенции в силу совместного участия этих государств в:

а) Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года (в дальнейшем именуется Варшавской конвенцией);

б) Протоколе об изменении Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, совершенном в Гааге 28 сентября 1955 года (в дальнейшем именуется Гаагским протоколом);

в) Конвенции, дополнительной к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору, подписанной в Гвадалахаре 18 сентября 1961 года (в дальнейшем именуется Гвадалахарской конвенцией);

г) Протоколе об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года, измененной Гаагским протоколом, подписанным в Гватемале 8 марта 1971 года (в дальнейшем именуется Гватемальским протоколом);

е) Дополнительных протоколах N 1 — 3 и Монреальском протоколе N 4 об изменении Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, или Варшавской конвенции, измененной Гаагским и Гватемальским протоколами, подписанных в Монреале 25 сентября 1975 года (в дальнейшем именуются Монреальскими протоколами); или

2. в пределах территории любого отдельного государства — участника настоящей Конвенции в силу участия этого государства в одном или нескольких документах, упомянутых выше в подпунктах «а» — «е».

Статья 56

Государства, имеющие более одной правовой системы

1. Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные правовые системы в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или лишь на одну или более из них и может изменить это заявление, представив другое заявление в любое время.

2. Любое такое заявление доводится до сведения депозитария, и в нем должны ясно указываться территориальные единицы, к которым применяется Конвенция.

3. В отношении государства — участника, сделавшего такое заявление:

а) ссылки в статье 23 на «национальную валюту» понимаются как относящиеся к валюте соответствующей территориальной единицы этого государства; и

б) ссылки в статье 28 на «национальное законодательство» понимаются как относящиеся к законодательству соответствующей территориальной единицы этого государства.

Статья 57

Оговорки

Никакие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются, за исключением того, что государство — участник может в любое время заявить путем уведомления депозитария о том, что настоящая Конвенция не распространяется на:

а) международные воздушные перевозки, выполняемые непосредственно этим государством — участником в некоммерческих целях в связи с осуществлением его функций и обязанностей в качестве суверенного государства; и / или

б) перевозку лиц, груза и багажа, осуществляемую для военных властей, на воздушных судах, зарегистрированных в этом государстве-участнике или арендованных им, которые полностью зарезервированы этими властями или от их имени.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в Монреале 28 дня мая месяца одна тысяча девятьсот девяносто девятого года на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными. Настоящая Конвенция остается на хранении в архивах Международной организации гражданской авиации, а ее заверенные копии направляются депозитарием всем государствам — участникам настоящей Конвенции, а также всем государствам — участникам Варшавской конвенции, Гаагского протокола, Гвадалахарской конвенции, Гватемальского протокола и Монреальских протоколов.

(Подписи)

Примечание к документу

Конвенция открыта для подписания в г. Монреале 28.05.1999.

Конвенция вступила в силу 04.11.2003.

Россия не участвует.

К О Н В Е Н Ц И Я О МЕЖДУНАРОДНЫХ ГАРАНТИЯХ В ОТНОШЕНИИ ПОДВИЖНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

(Кейптаун, 16 ноября 2001 года)

Государства — участники настоящей Конвенции,
сознавая необходимость приобретения и использования подвижного оборудования, имеющего большую ценность или особое экономическое значение, и оказания содействия в финансировании приобретения и эффективного использования такого оборудования,

признавая преимущества лизинга и обеспеченного активами финансирования и желая содействовать таким сделкам путем установления четких правил регулирования,

учитывая необходимость обеспечения универсального признания и защиты гарантий, касающихся такого оборудования,

желая обеспечить широкие и взаимные экономические выгоды для всех заинтересованных сторон,

убежденные в том, что такие правила должны отражать принципы, лежащие в основе лизинга и обеспеченного активами финансирования, и обеспечивать уважение принципа автономии воли сторон в этих сделках,

сознавая необходимость установления правовых рамок для международных гарантий в отношении такого оборудования и создания для этой цели международной системы регистрации для их защиты,

принимая во внимание цели и принципы, провозглашенные в существующих конвенциях, относящихся к такому оборудованию,

согласились с нижеследующими положениями:

Глава I.

СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ И ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1

Определения

В настоящей Конвенции, за исключением случаев, когда обстоятельства требуют иного, следующие термины используются в том значении, которое указано ниже:

а) «соглашение» означает соглашение об обеспечении исполнения обязательства, соглашение о предварительной продаже с резервированием права собственности или соглашение о лизинге;

б) «цессия» означает договор, в соответствии с которым цессионарий наделяется связанными с объектом правами с передачей или без передачи соот-

ветствующей международной гарантии, причем независимо от того, был ли этот договор совершен путем предоставления обеспечения;

с) «связанные с объектом права» означают все права на получение платежа или иное исполнение обязательства должником по соглашению, которые обеспечены объектом или связаны с ним;

д) «начало процедур по несостоятельности» означает время, с которого процедуры по несостоятельности считаются начатыми согласно применимому закону о несостоятельности;

е) «потенциальный покупатель» означает покупателя по соглашению о предварительной продаже с резервированием права собственности;

ф) «потенциальный продавец» означает продавца по соглашению о предварительной продаже с резервированием права собственности;

г) «договор купли — продажи» означает договор о продаже объекта продавцом покупателю, не являющийся соглашением, как оно определено в пункте «а» выше;

h) «суд» означает суд общей юрисдикции, или административный трибунал, или арбитраж, который учрежден Договаривающимся государством;

і) «кредитор» означает залогодержателя по соглашению об обеспечении исполнения обязательства, потенциального продавца по соглашению о предварительной продаже с резервированием права собственности или лизингодателя по соглашению о лизинге;

ј) «должник» означает залогодателя по соглашению об обеспечении исполнения обязательства, потенциального покупателя по соглашению о предварительной продаже с резервированием права собственности, лизингополучателя по соглашению о лизинге или лицо, право которого на объект обременено какими-либо иными регистрируемыми внедоговорными правом или гарантией;

к) «управляющий по несостоятельности» означает лицо, наделенное полномочиями управлять реорганизацией или ликвидацией, в том числе назначенное на временной основе, и включает должника во владении, если это разрешено применимым законом о несостоятельности;

l) «процедуры по несостоятельности» означают банкротство, ликвидацию или другие коллективные судебные или административные процедуры, включая временные, при которых активы и хозяйственная деятельность должника подлежат контролю или надзору со стороны суда в целях реорганизации или ликвидации;

m) «заинтересованные лица» означают:

i) должника;

ii) любое лицо, которое с целью обеспечения исполнения какого-либо обязательства в пользу кредитора дает поручительство или предоставляет гарантию по первому требованию, выставляет резервный аккредитив или любой другой документ об обеспечении кредита;

iii) любое другое лицо, имеющее права на объект;

n) «внутренняя сделка» означает сделку одного из типов, перечисленных в подпунктах «а» — «с» пункта 2 статьи 2, если центр основных интересов всех сторон в такой сделке и объект сделки (местонахождение которого определено

в соответствии с положениями Протокола) находятся на момент заключения сделки в одном и том же Договаривающемся государстве и если гарантия, созданная сделкой, была зарегистрирована в национальном регистре этого Договаривающегося государства, которое сделало заявление согласно пункту 1 статьи 50;

о) «международная гарантия» означает гарантию, имеющуюся у кредитора, к которой применяется статья 2;

р) «Международный регистр» означает международную службу регистрации, создаваемую для целей настоящей Конвенции или Протокола;

q) «соглашение о лизинге» означает соглашение, по которому одно лицо (лизингодатель) предоставляет другому лицу (лизингополучателю) право на владение или управление объектом (с правом или без права его покупки) за арендную или иную плату;

г) «национальная гарантия» означает гарантию в отношении объекта, которой обладает кредитор и которая образуется в результате внутренней сделки, подпадающей под заявление, сделанное согласно пункту 1 статьи 50;

s) «внедоговорные право или гарантия» означают право или гарантию, предоставленные по закону Договаривающегося государства, которое сделало заявление согласно статье 39, для обеспечения исполнения обязательства, включая обязательство перед государством, государственной организацией или межправительственной или частной организацией;

t) «уведомление о национальной гарантии» означает зарегистрированное или подлежащее регистрации в Международном регистре уведомление о том, что создана национальная гарантия;

u) «объект» означает объект, относящийся к одной из категорий, к которым применимы положения статьи 2;

v) «ранее существовавшие право или гарантия» означают любого рода право или гарантию в отношении объекта, которые возникли или существовали до даты вступления в силу настоящей Конвенции, определенной в подпункте «а» пункта 2 статьи 60;

w) «возмещение» означает денежные или неденежные поступления, возникающие в результате полной или частичной утраты, физического разрушения объекта или его полной или частичной конфискации, принудительного отчуждения или реквизиции;

x) «условная цессия» означает цессию, которую намереваются совершить в будущем по наступлении заявленного события, независимо от того, имеется ли уверенность в наступлении этого события;

y) «условная международная гарантия» означает гарантию, которую намереваются выдать или предусмотреть в отношении какого-либо объекта как международную гарантию в будущем по наступлении заявленного события (включая возможное приобретение должником какого-либо права на данный объект), независимо от того, имеется ли уверенность в наступлении этого события;

z) «условная продажа» означает продажу, которую намереваются произвести в будущем по наступлении заявленного события, независимо от того, имеется ли уверенность в наступлении этого события;

aa) «Протокол» для любой категории объектов и связанных с объектами прав, к которым применяется настоящая Конвенция, означает Протокол, действующий в отношении данной категории объектов и связанных с ними прав;

bb) «зарегистрированный» означает занесенный в Международный регистр в соответствии с главой V;

cc) «зарегистрированная гарантия» означает международную гарантию, регистрируемые внедоговорные право или гарантию либо национальную гарантию, указанную в уведомлении о национальной гарантии, которые зарегистрированы в соответствии с главой V;

dd) «регистрируемые внедоговорные право или гарантия» означают внедоговорные право или гарантию, подлежащие регистрации в соответствии с заявлением, переданным на хранение согласно статье 40;

ee) «Регистратор» означает в отношении Протокола лицо или орган, определенные в Протоколе или назначенные в соответствии с подпунктом «b» пункта 2 статьи 17;

ff) «правила» означают правила, установленные или утвержденные Контролирующим органом согласно Протоколу;

gg) «продажа» означает передачу права собственности на объект в соответствии с договором купли — продажи;

hh) «обеспеченное обязательство» означает обязательство, которое обеспечено соответствующей обеспечительной гарантией;

ii) «соглашение об обеспечении исполнения обязательства» означает соглашение, по которому залогодатель передает или соглашается передать залогодержателю какое-либо право (включая право собственности) на объект в порядке обеспечения исполнения любого существующего или будущего обязательства залогодателя или третьего лица;

jj) «обеспечительная гарантия» означает гарантию, созданную на основании соглашения об обеспечении исполнения обязательства;

kk) «Контролирующий орган» означает в отношении Протокола Контролирующий орган, упоминаемый в пункте 1 статьи 17;

ll) «соглашение о предварительной продаже с резервированием права собственности» означает соглашение о продаже объекта с оговоркой о том, что право собственности на него не переходит до выполнения условия или условий, оговоренных в таком соглашении;

mm) «незарегистрированная гарантия» означает договорную гарантию либо внедоговорные право или гарантию (кроме гарантии, к которой применяется статья 39), которые еще не зарегистрированы, независимо от того, подлежат ли они регистрации в соответствии с настоящей Конвенцией;

nn) «в письменном виде» означает запись информации (включая информацию, переданную с помощью средств электросвязи), которая сделана в материальной или иной форме и может быть впоследствии воспроизведена в материальной форме и которая разумным образом указывает на согласие лица, направившего такую запись.

Статья 2

Международная гарантия

1. Настоящей Конвенцией определяются порядок и последствия возникновения международных гарантий в отношении отдельных категорий подвижного оборудования и связанных с объектами прав.

2. Для целей настоящей Конвенции международной гарантией в отношении подвижного оборудования является гарантия, возникшая в соответствии со статьей 7, в отношении однозначно идентифицируемого объекта, принадлежащего к одной из категорий объектов, перечисленных в пункте 3 и обозначенных в Протоколе, которая:

а) предоставлена залогодателем по соглашению об обеспечении исполнения обязательства;

б) принадлежит лицу, являющемуся потенциальным продавцом по соглашению о предварительной продаже с резервированием права собственности, или

в) принадлежит лицу, являющемуся лизингодателем по соглашению о лизинге.

Гарантия, подпадающая под действие подпункта «а», не подпадает при этом под действие подпункта «б» или «в».

3. В категории объектов, упоминаемых в предыдущих пунктах, входят:

а) планеры воздушных судов, авиационные двигатели и вертолеты;

б) железнодорожный подвижной состав;

в) космические средства.

4. Применимое право определяет вопрос о том, подпадает ли гарантия, к которой применяется пункт 2, под действие подпунктов «а», «б» или «в» указанного пункта.

5. Международная гарантия в отношении объекта распространяется и на возмещение по нему.

Статья 3

Сфера применения

1. Настоящая Конвенция применяется тогда, когда на момент заключения соглашения, порождающего или предусматривающего международную гарантию, должник находится в Договаривающемся государстве.

2. Тот факт, что кредитор находится в государстве, не являющемся Договаривающимся государством, на применимость настоящей Конвенции не влияет.

Статья 4

Местонахождение должника

1. Для целей пункта 1 статьи 3 должник считается находящимся в каком-либо из Договаривающихся государств:

а) в соответствии с законодательством которого он был учрежден или образован;

б) в котором он имеет зарегистрированное учреждение или предусмотренную законодательством штаб-квартиру;

с) в котором он имеет свой административный центр или

д) в котором он ведет свою хозяйственную деятельность.

2. Ссылка в подпункте «д» предыдущего пункта на место ведения хозяйственной деятельности должника, если он имеет более одного такого места деятельности, означает место ведения основной хозяйственной деятельности или, если он не имеет такого места деятельности, место его обычного пребывания.

Ст а т ь я 5

Толкование и применимое право

1. При толковании настоящей Конвенции должны приниматься во внимание ее цели, определенные в преамбуле, ее международный характер и необходимость содействия ее единообразному и упорядоченному применению.

2. Вопросы, которые относятся к сфере действия настоящей Конвенции, но которые в ней не урегулированы непосредственно, должны регулироваться в соответствии с общими принципами, на которых основывается Конвенция, или, при отсутствии таких принципов, в соответствии с применимым правом.

3. Ссылки на применимое право являются ссылками на нормы внутригосударственного права, примененного в силу норм международного частного права, действующих в государстве суда.

4. Если государство состоит из нескольких территориальных единиц, каждая из которых имеет собственные нормы права в отношении подлежащего урегулированию вопроса, и если отсутствуют указания на соответствующую территориальную единицу, территориальная единица, нормы которой подлежат применению, определяется правом этого государства. В отсутствие какой-либо нормы по этому поводу применяется право территориальной единицы, с которой дело связано наиболее тесным образом.

Ст а т ь я 6

Взаимосвязь между Конвенцией и Протоколом

1. Настоящая Конвенция и Протокол рассматриваются и истолковываются совместно в качестве единого документа.

2. В случае какого-либо несоответствия между настоящей Конвенцией и Протоколом преимущественную силу имеет Протокол.

Глава II.

ОБРАЗОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГАРАНТИИ

Ст а т ь я 7

Формальные требования

В соответствии с настоящей Конвенцией гарантия образуется в качестве международной, если соглашение, которое ее создает или предусматривает:

- а) составлено в письменном виде;
- б) относится к объекту, которым имеют право распоряжаться залогодатель, потенциальный продавец или лизингодатель;
- с) позволяет идентифицировать объект в соответствии с Протоколом;
- д) позволяет, применительно к соглашению об обеспечении исполнения обязательства, определить наличие обеспеченных обязательств, но не обязательно содержит указания на сумму или максимальную сумму обеспечения.

Глава III.

СПОСОБЫ ЗАЩИТЫ ПРАВ ПРИ НЕИСПОЛНЕНИИ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

Статья 8

Способы защиты прав залогодержателя

1. В случае неисполнения обязательства в смысле статьи 11 залогодержатель может в той степени, в какой залогодатель в какой-либо момент согласился с этим, и с учетом любого заявления, которое может быть сделано Договаривающимся государством согласно статье 54, воспользоваться одним или несколькими из нижеперечисленных способов защиты прав:

- а) принять во владение предоставленный ему в порядке обеспечения исполнения обязательства объект или установить контроль над ним;
- б) продать или передать в лизинг любой такой объект;
- с) инкассировать или получить любые доход или прибыль, которые образуются в результате управления таким объектом или его использования.

2. Залогодержатель может в качестве альтернативы просить суд о вынесении решения, санкционирующего или предписывающего совершение любого из действий, указанных в предыдущем пункте.

3. Любой способ защиты прав, указанный в подпунктах «а», «б» или «с» пункта 1 или в статье 13, используется разумным в коммерческом отношении образом. Считается, что способ защиты прав используется разумным в коммерческом отношении образом, если он применяется в соответствии с каким-либо положением соглашения об обеспечении исполнения обязательства, за исключением случаев, когда такое положение является явно неоправданным.

4. Залогодержатель, предполагающий продать объект или передать его в лизинг в соответствии с пунктом 1, представляет в разумные сроки предварительное письменное уведомление о предполагаемой продаже объекта или передаче его в лизинг:

- а) заинтересованным лицам, указанным в подпунктах «i» и «ii» пункта «m» статьи 1;
- б) заинтересованным лицам, указанным в подпункте «iii» пункта «m» статьи 1, которые в разумные сроки до продажи или передачи объекта в лизинг уведомили этого залогодержателя об имеющихся у них правах.

5. Любая сумма, инкассированная или полученная залогодержателем в результате использования какого-либо способа защиты прав, указанного в пункте 1 или 2, направляется на покрытие суммы обеспеченных обязательств.

6. Если суммы, инкассированные или полученные залогодержателем в результате использования какого-либо способа защиты прав, указанного в пункте 1 или 2, превышают сумму, обеспеченную в рамках обеспечительной гарантии, и любые разумные издержки, связанные с применением такого способа защиты прав, то, если суд не вынес иного решения, залогодержатель распределяет излишек среди обладателей последующих гарантий, которые были зарегистрированы или о которых уведомлен залогодержатель, в порядке очередности и выплачивает любой остаток залогодателю.

Статья 9

Переход прав собственности в порядке удовлетворения обязательств; освобождение от залогового обременения

1. В любое время после неисполнения обязательства в смысле статьи 11 залогодержатель и все заинтересованные лица могут прийти к соглашению о том, что право собственности (или любое иное право залогодателя) в отношении какого-либо объекта, на который распространяется обеспечительная гарантия, переходит к залогодержателю в порядке удовлетворения всех или части обеспеченных обязательств.

2. По заявлению залогодержателя суд может постановить, что право собственности (или любое иное право залогодателя) в отношении какого-либо объекта, на который распространяется обеспечительная гарантия, переходит к залогодержателю в порядке удовлетворения всех или части обеспеченных обязательств.

3. Суд удовлетворяет указанное в предыдущем пункте заявление только в том случае, если сумма обеспеченных обязательств, подлежащих удовлетворению путем такого перехода, является соизмеримой со стоимостью объекта с учетом всех предстоящих платежей залогодержателя любым заинтересованным лицам.

4. В любое время после неисполнения обязательства в смысле статьи 11, но до продажи обремененного объекта или вынесения решения в соответствии с пунктом 2 залогодатель или любое заинтересованное лицо могут снять с себя обязательства в отношении объекта, обремененного обеспечительной гарантией, уплатив полностью сумму обеспечения, но при условии, что объект был передан залогодержателем в лизинг в соответствии с подпунктом «b» пункта 1 статьи 8 или по решению, вынесенному в соответствии с пунктом 2 статьи 8. Если после такого неисполнения обязательства выплату суммы обеспечения в полном объеме совершает какое-либо заинтересованное лицо, но не должник, права залогодержателя переходят к этому лицу.

5. Право собственности или любое иное право залогодателя, переходящие при продаже в силу подпункта «b» пункта 1 статьи 8 или переходящие в соответствии с пунктом 1 или 2 настоящей статьи, являются свободными от обременения любой другой гарантией, в отношении которой обеспечительная гарантия залогодержателя имеет приоритет в соответствии с положениями статьи 29.

Статья 10

Способы защиты прав потенциального продавца или лизингодателя

В случае оговоренного в статье 11 неисполнения обязательства по соглашению о предварительной продаже с резервированием права собственности или по соглашению о лизинге потенциальный продавец или, в зависимости от обстоятельств, лизингодатель может:

а) с учетом любого заявления, которое может быть сделано Договаривающимся государством согласно статье 54, прекратить действие такого соглашения и вступить во владение любым объектом, к которому относится это соглашение, либо установить контроль над ним или

б) обратиться в суд с ходатайством о вынесении распоряжения, санкционирующего или предписывающего какое-либо из указанных выше действий.

Статья 11

Неисполнение обязательства

1. Должник и кредитор могут в любой момент согласовать в письменном виде вопрос о том, какие обстоятельства образуют неисполнение обязательства или иные основания для возникновения прав и способов защиты прав, указанных в статьях 8 — 10 и 13.

2. В том случае, если должник и кредитор не согласовали этот вопрос, «неисполнение обязательства» для целей статей 8 — 10 и 13 означает такое неисполнение обязательства, какое в значительной степени лишает кредитора того, на что он вправе рассчитывать по соглашению.

Статья 12

Дополнительные способы защиты прав

Любые дополнительные способы защиты прав, допустимые согласно применимому праву, включая любые способы защиты прав, согласованные между сторонами, могут использоваться в той мере, в какой они не вступают в противоречие с императивными положениями настоящей главы, указанными в статье 15.

Статья 13

Временные меры по защите прав

1. Договаривающееся государство, с учетом любого заявления, которое оно может сделать согласно статье 55, обеспечивает, чтобы кредитор, который представляет доказательство неисполнения обязательства должником, имел возможность до вынесения окончательного решения по его требованию и в той мере, в какой должник на любой стадии выразил свое согласие, безотлагательно получить от суда защиту в форме одного или нескольких из нижеприведенных видов постановлений, в соответствии с тем, как это заявлено кредитором:

а) о сохранении объекта и его стоимости;
б) о передаче объекта во владение, под контроль или на хранение;
с) о запрещении изменения местонахождения объекта;
д) о передаче объекта в лизинг или, за исключением случаев, охватываемых подпунктами «а» — «с», в управление с извлечением дохода из указанного.

2. Принимая любое из решений, предусмотренных в предыдущем пункте, суд может установить такие условия, какие он считает необходимыми для защиты заинтересованных лиц на случай, если кредитор:

а) при исполнении любого решения о предоставлении такой защиты допустит неисполнение какого-либо из своих обязательств перед должником по настоящей Конвенции или Протоколу или

б) полностью или частично не сформулирует своей позиции в рамках вынесения окончательного решения по данному иску.

3. До вынесения какого-либо постановления согласно пункту 1 суд может потребовать уведомления любого заинтересованного лица о таком запросе.

4. Ничто в настоящей статье не влияет на применение пункта 3 статьи 8 и не ограничивает возможностей применения форм временной судебной защиты, помимо перечисленных в пункте 1.

С т а т ь я 14

Требования процессуального характера

При условии соблюдения пункта 2 статьи 54 любой способ защиты прав, предусмотренный настоящей главой, используется в соответствии с процессуальными нормами той территории, где он подлежит осуществлению.

С т а т ь я 15

Отступления

В своих отношениях друг с другом любые две или более стороны, упоминаемые в настоящей главе, могут в любое время путем заключения соглашения, оформленного в письменном виде, отказаться от выполнения любых предыдущих положений настоящей главы или изменять последствия их применения, за исключением положений статей 8 (пункты 3 — 6), 9 (пункты 3 и 4), 13 (пункт 2) и 14.

Глава IV.

МЕЖДУНАРОДНАЯ СИСТЕМА РЕГИСТРАЦИИ

С т а т ь я 16

Международный регистр

1. Создается Международный регистр для регистрации:

а) международных гарантий, условных международных гарантий и регистрируемых внедоговорных прав и гарантий;

- б) пессий и условных пессий международных гарантий;
- с) приобретения международных гарантий путем суброгации в силу закона или по договору в соответствии с применимым правом;
- д) уведомлений о национальных гарантиях;
- е) порядка подчиненности гарантий, упомянутых в любом из предшествующих подпунктов.

2. Для различных категорий объектов и связанных с ними прав могут создаваться различные международные регистры.

3. Для целей настоящей главы и главы V термин «регистрация» включает, в соответствующих случаях, изменение, продление или прекращение действия регистрации.

Статья 17

Контролирующий орган и Регистратор

1. Учреждается Контролирующий орган, предусмотренный Протоколом.
2. Контролирующий орган:
 - а) создает или предусматривает создание Международного регистра;
 - б) за исключением случаев, когда в Протоколе предусматривается иное, назначает и освобождает от должности Регистратора;
 - с) обеспечивает такое положение, чтобы любые права, требуемые для непрерывного эффективного функционирования Международного регистра, в случае смены Регистратора были предусмотрены или могли быть переданы новому Регистратору;
 - д) после консультаций с Договаривающимися государствами принимает или утверждает и обеспечивает опубликование правил во исполнение Протокола, касающихся работы Международного регистра;
 - е) устанавливает административные процедуры, регулирующие порядок обращения в Контролирующий орган с жалобами на работу Международного регистра;
 - ф) осуществляет контроль за деятельностью Регистратора и функционированием Международного регистра;
 - г) по запросам Регистратора отдает последнему такие указания, какие Контролирующий орган считает целесообразными;
 - h) устанавливает и периодически пересматривает тарифы сборов за операции и услуги, предоставляемые Международным регистром;
 - i) делает все необходимое, чтобы обеспечить функционирование эффективной информационной базы электронной системы регистрации для реализации целей настоящей Конвенции и Протокола;
 - j) периодически отчитывается перед Договаривающимися государствами об исполнении своих обязанностей в соответствии с настоящей Конвенцией и Протоколом.

3. Контролирующий орган может заключать любые соглашения, необходимые для отправления его функций, включая любое соглашение, упоминаемое в пункте 3 статьи 27.

4. Контролирующий орган обладает всеми имущественными правами в отношении баз данных и архивов Международного регистра.

5. Регистратор обеспечивает эффективное функционирование Международного регистра и исполняет функции, возложенные на него в соответствии с настоящей Конвенцией, Протоколом и правилами.

Глава V.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К РЕГИСТРАЦИИ

Статья 18

Условия регистрации

1. В Протоколе и правилах уточняются условия, включая критерии идентификации объекта, необходимые:

а) для осуществления регистрации (включая положение о предварительной передаче согласия в электронной форме от любого лица, чье согласие требуется согласно статье 20),

б) для выполнения поисков и выдачи сертификатов о поиске и, с учетом этого,

с) для обеспечения конфиденциального характера информации и документов Международного регистра, помимо информации и документов, относящихся к регистрации.

2. Регистратор не обязан выяснять, дано ли фактическое согласие на регистрацию в соответствии со статьей 20 или является ли оно действительным.

3. В том случае, когда гарантия, зарегистрированная как условная международная гарантия, становится международной гарантией, не требуется никакой дополнительной регистрации при условии, что представленная в ходе регистрации информация является достаточной для регистрации международной гарантии.

4. Регистратор принимает меры к тому, чтобы регистрационная информация вносилась в базу данных Международного регистра и была доступной для поиска в хронологическом порядке поступления информации, и в файле фиксируются дата и время получения.

5. В Протоколе может быть предусмотрено, что Договаривающееся государство может назначить находящиеся на его территории организацию или организации в качестве пункта или пунктов ввода информации, через которые будет или может передаваться в Международный регистр информация, необходимая для регистрации. Договаривающееся государство, производящее такое назначение, может оговорить требования, если таковые имеются, которые должны быть выполнены до передачи такой информации в Международный регистр.

Статья 19

Действительность и время регистрации

1. Регистрация является действительной только в том случае, если она произведена в соответствии со статьей 20.

2. Регистрация, в случае ее действительности, является завершенной после ввода требующейся информации в базу данных Международного регистра таким образом, чтобы она была доступной для поиска.

3. Регистрация является доступной для поиска для целей предыдущего пункта с момента, когда:

а) Международный регистр присвоил ей устанавливаемый в порядковой последовательности официальный регистрационный номер;

б) данные регистрации, включая ее официальный регистрационный номер, переданы на хранение в форме, обеспечивающей длительное хранение, и к ним может предоставляться доступ в Международном регистре.

4. Если гарантия, первоначально зарегистрированная как условная международная гарантия, становится международной гарантией, то международная гарантия считается зарегистрированной с момента регистрации условной международной гарантии при условии, что эта последняя регистрация все еще действовала непосредственно перед образованием международной гарантии, как это предусматривается статьей 7.

5. Предыдущий пункт применяется с необходимыми изменениями к регистрации условной цессии международной гарантии.

6. Регистрация является доступной для поиска в базе данных Международного регистра в соответствии с критериями, установленными в Протоколе.

Статья 20

Согласие на регистрацию

1. Международная гарантия, условная международная гарантия либо цессия или условная цессия международной гарантии могут быть зарегистрированы, и любая такая регистрация может быть изменена или продлена до истечения срока ее действия любой из сторон с согласия другой стороны, выраженного в письменном виде.

2. Подчиненность международной гарантии другой международной гарантии может быть в любое время зарегистрирована лицом, чья гарантия ставится в подчинение, или с согласия такого лица, выраженного в письменном виде.

3. Регистрация может быть аннулирована стороной, в пользу которой она была произведена, или с ее согласия в письменном виде.

4. Приобретение международной гарантии путем суброгации в силу закона или по договору может быть зарегистрировано лицом, к которому переходит такая гарантия.

5. Регистрируемые внедоговорные право или гарантия могут быть зарегистрированы их обладателем.

6. Уведомление о наличии национальной гарантии может быть зарегистрировано обладателем такой гарантии.

Статья 21

Срок действия регистрации

Регистрация международной гарантии остается в силе до ее отмены или до истечения срока, оговоренного при регистрации.

Статья 22**Поиск и предоставление информации**

1. Любое лицо может при помощи электронных средств осуществить или запросить поиск в Международном регистре информации о зарегистрированных в нем гарантиях или условных международных гарантиях в порядке, установленном в Протоколе и правилах.

2. По получении соответствующего запроса Регистратор в порядке, установленном в Протоколе и правилах, выдает сертификат о поиске в регистре сведений электронными средствами в отношении любого объекта:

а) содержащий всю зарегистрированную информацию о нем с указанием даты и времени регистрации такой информации или

б) констатирующий, что такой информации в Международном регистре не содержится.

3. Сертификат о поиске, выданный согласно предыдущему пункту, указывает, что кредитор, названный в данных регистрации, приобрел или намеревается приобрести международную гарантию в отношении объекта, но не указывает, является ли зарегистрированная гарантия международной гарантией или условной международной гарантией, даже если это можно установить на основе соответствующих данных регистрации.

Статья 23**Список заявлений и заявленных внедоговорных прав или гарантий**

Регистратор ведет список заявлений, отзывов заявлений и категорий внедоговорных прав или гарантий, которые доведены до сведения Регистратора депозитарием как заявленные Договаривающимися государствами в их оговорках в соответствии со статьями 39 и 40, с указанием даты таких заявлений или отзывов заявлений. Такой список регистрируется и является доступным для поиска по названию сделавшего оговорку государства и предоставляется в соответствии с Протоколом и правилами любому запрашивающему его лицу.

Статья 24**Доказательная сила сертификатов**

Документ, составленный в форме, предусмотренной правилами, в качестве сертификата, выданного Международным регистром, является доказательством *prima facie*:

а) факта его выдачи Международным регистром;

б) указанных в нем данных, включая дату и время регистрации.

Статья 25**Отмена регистрации**

1. В случае прекращения действия обязательств, обеспеченных в рамках зарегистрированной обеспечительной гарантии, или обязательств, обусло-

вивших возникновение регистрируемых внедоговорных права или гарантии, или в случае выполнения условий передачи права собственности по зарегистрированному соглашению о предварительной продаже с резервированием права собственности обладатель такой гарантии без необоснованной задержки обеспечивает отмену регистрации после письменного требования должника, доставляемого по адресу, указанному при регистрации.

2. В том случае, если зарегистрирована условная международная гарантия или условная цессия международной гарантии, возможный кредитор или цессионарий без необоснованной задержки обеспечивает отмену такой регистрации после письменного требования возможного должника или cedenta, доставляемого по адресу, указанному при регистрации, до того, как возможный кредитор или цессионарий произведет платеж или примет на себя обязательство произвести платеж.

3. В случае прекращения действия обязательств, обеспеченных национальной гарантией, которая оговорена в зарегистрированном уведомлении о национальной гарантии, обладатель такой гарантии без необоснованной задержки обеспечивает отмену регистрации уведомления после письменного требования должника, доставляемого по адресу, указанному при регистрации.

4. В случае, когда регистрация была ошибочной или осуществленной неправильно, лицо, в пользу которого произведена регистрация, без необоснованной задержки обеспечивает ее отмену либо внесение изменений после письменного требования должника, доставляемого по адресу, указанному при регистрации.

Статья 26

Доступ к международным службам регистрации

Никто не лишается доступа к службам регистрации и поиска, имеющимся при Международном регистре, по какой-либо иной причине, кроме несоблюдения процедур, предусмотренных в настоящей главе.

Глава VI.

ПРИВИЛЕГИИ И ИММУНИТЕТЫ КОНТРОЛИРУЮЩЕГО ОРГАНА И РЕГИСТРАТОРА

Статья 27

Правосубъектность; иммунитет

1. Контролирующий орган наделяется международной правосубъектностью, если он до этого еще ею не обладал.

2. Контролирующий орган и его должностные лица и служащие пользуются таким иммунитетом от судебных или административных действий, какой определен в Протоколе.

3. а) Контролирующий орган пользуется освобождением от налогов и такими другими привилегиями, которые могут быть предоставлены по соглашению с государством пребывания.

б) Для целей настоящего пункта «государство пребывания» означает государство, в котором Контролирующий орган имеет свое местонахождение.

4. Имущество, документы, базы данных и архивы Международного регистра являющиеся неприкосновенными и пользуются иммунитетом от ареста либо других судебных или административных действий.

5. Для целей любого требования, направленного против Регистратора на основании пункта 1 статьи 28 или статьи 44, истец имеет право доступа к такой информации и таким документам, какие необходимы истцу для ведения дела по иску.

6. Контролирующий орган может отказаться от неприкосновенности и иммунитета, предоставляемых в соответствии с пунктом 4.

Глава VII.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РЕГИСТРАТОРА

Статья 28

Ответственность и финансовые гарантии

1. Регистратор несет ответственность за возмещение убытков в связи с ущербом, причиненным какому-либо лицу и непосредственно вытекающим из ошибочных действий или бездействия Регистратора либо его должностных лиц и служащих или из ненадлежащего функционирования международной системы регистрации, за исключением случаев, когда такое функционирование вызвано событием неотвратимого и непреодолимого характера, которое не могло быть предотвращено с помощью наилучших образцов средств, обычно применимых в текущей практике в области проектирования и эксплуатации электронных регистров, включая практику, связанную с резервированием и защитой систем и организацией сети.

2. Регистратор не несет ответственности согласно предыдущему пункту за фактическую неточность данных регистрации, полученных Регистратором или переданных Регистратором в той форме, в какой он получил эти данные, а также за действия или обстоятельства, за которые Регистратор и его должностные лица и служащие не несут ответственности и которые возникли до получения в Международном регистре данных регистрации.

3. Размер компенсации в соответствии с пунктом 1 может быть уменьшен в той мере, в какой лицо, которому нанесен ущерб, причинило такой ущерб или способствовало этому.

4. Регистратор обеспечивает страхование или финансовые гарантии в покрытие ответственности, установленной в настоящей статье, в объеме, определяемом Контролирующим органом в соответствии с Протоколом.

*Глава VIII.***ПОСЛЕДСТВИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГАРАНТИИ
ДЛЯ ТРЕТЬИХ ЛИЦ****Статья 29****Приоритет конкурирующих гарантий**

1. Зарегистрированная гарантия имеет приоритет перед другой гарантией, зарегистрированной позднее, а также перед любой незарегистрированной гарантией.

2. Приоритет гарантии, зарегистрированной первой, согласно предыдущему пункту применяется:

а) даже если гарантия, зарегистрированная первой, возникла или была зарегистрирована, когда было фактически известно о наличии другой гарантии;

б) даже в отношении аванса, уплаченного обладателем гарантии, зарегистрированной первой, при том, что ему было об этом известно.

3. Покупатель объекта приобретает права на объект:

а) с учетом обременения любой гарантией, зарегистрированной на момент приобретения этих прав;

б) свободными от обременения незарегистрированной гарантией, даже если ему фактически было известно о наличии таковой.

4. Потенциальный покупатель или лизингополучатель приобретает гарантию или права на этот объект:

а) с учетом обременения любой гарантией, зарегистрированной до момента регистрации международной гарантии по исполнению обязательств, которой обладает потенциальный продавец или лизингодатель;

б) свободными от обременения гарантией, не зарегистрированной на данный момент указанным образом, даже если ему фактически было известно о наличии таковой.

5. Приоритет конкурирующих гарантий или прав, устанавливаемый в соответствии с настоящей статьей, может быть изменен по соглашению между правообладателями — сторонами по данным гарантиям, однако цессионарий какой-либо подчиненной гарантии не связан соглашением о подчинении этого обеспечительного средства, если только при совершении цессии не была зарегистрирована соответствующая иерархия требований, касающаяся указанного соглашения.

6. Любой приоритет, установленный настоящей статьей в отношении какой-либо гарантии на объект, распространяется и на возмещение.

7. Настоящая Конвенция:

а) не затрагивает прав лица на компоненты, не входящие в объект, которыми оно обладало до установки таких компонентов на объект, если данные права продолжают существовать после указанной установки согласно применимому праву;

б) не препятствует созданию прав на компоненты, не входящие в объект, ранее установленные на объект, если такие права созданы согласно применимому праву.

Ст а т ь я 30

Последствия несостоятельности

1. При осуществлении процедур по несостоятельности в отношении должника международная гарантия имеет юридическую силу в том случае, если до начала таких процедур по несостоятельности указанная гарантия была зарегистрирована в соответствии с настоящей Конвенцией.

2. Ничто в настоящей статье не влияет на юридическую силу международной гарантии в ходе процедур по несостоятельности, если эта гарантия является действительной в соответствии с применимым правом.

3. Ничто в настоящей статье не затрагивает:

а) действия любых норм применимого к процедурам по несостоятельности права, которые касаются ничтожности сделки, совершенной как с целью создания приоритета требований, так и в целях обмана кредиторов, или

б) любые процессуальные нормы, касающиеся принудительного осуществления прав в отношении имущества, которое находится под внешним контролем или наблюдением управляющего по несостоятельности.

*Глава IX.***ЦЕССИЯ СВЯЗАННЫХ С ОБЪЕКТОМ
ПРАВ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ГАРАНТИЙ;
ПРАВА СУБРОГАЦИИ**

Ст а т ь я 31

Последствия цессии

1. За исключением тех случаев, когда сторонами согласовано иное, при совершении цессии связанных с объектом прав в соответствии со статьей 32 цессионарию передаются также:

а) соответствующая международная гарантия;

б) все гарантии и преимущественные права цедента, предусмотренные в настоящей Конвенции.

2. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует совершению частичной цессии связанных с объектом прав цедента. В случае такой частичной цессии цедент и цессионарий могут прийти к соглашению относительно их соответствующих прав, связанных с международной гарантией, являющихся предметом уступки на основании предыдущего пункта; однако указанное не должно иметь отрицательных последствий для должника без его согласия.

3. При условии соблюдения положений пункта 4 на основании применимого права определяются средства защиты и права зачета требований, которые должник может использовать в отношении цессионария.

4. Должник может в любое время в письменном виде отказаться от всех или части средств защиты и прав зачета требований, упоминаемых в предыдущем пункте, кроме средств защиты, вытекающих из обманных действий со стороны цессионария.

5. При осуществлении цессии в качестве способа обеспечения обязательств связанные с объектом права, являющиеся предметом уступки, вновь переходят к цеденту в той мере, в какой они продолжают существовать на момент, когда произведено исполнение обязательств, обеспеченных цессией.

Статья 32

Формальные требования к цессии

1. Цессией связанных с объектом прав передается соответствующая международная гарантия исполнения обязательств только в том случае, если она:

а) совершена в письменном виде;

б) позволяет идентифицировать связанные с объектом права по договору, на основании которого они возникают;

в) — в случае цессии в качестве способа обеспечения обязательств — позволяет определить обеспеченные цессией обязательства в соответствии с Протоколом, но без указания суммы или максимальной суммы обеспечения.

2. Цессия международной гарантии, возникшей на основании соглашения об обеспечении исполнения обязательства или предусмотренная им, не будет действительной, если некоторые или все связанные с объектом права также не являются предметом уступки.

3. Настоящая Конвенция не применяется к цессии связанных с объектом прав, которая не является действительной для передачи соответствующей международной гарантии.

Статья 33

Обязательства должника перед цессионарием

1. В той мере, в какой связанные с объектом права и соответствующая международная гарантия передаются в соответствии с положениями статей 31 и 32, сторона, являющаяся должником применительно к таким правам и такой гарантии, связана цессией и обязана произвести платеж или иным образом исполнить обязательство перед цессионарием, но только в том случае, если:

а) должник был письменно уведомлен о цессии цедентом или по его уполномочию;

б) уведомление идентифицирует связанные с объектом права.

2. Независимо от любого иного основания, по которому платеж либо другая форма исполнения обязательства должником освобождают его от ответственности, такой платеж или исполнение обязательства имеют силу для данной цели, если они совершены в соответствии с предыдущим пунктом.

3. Ничто в настоящей статье не влияет на приоритет конкурирующих цессий.

Статья 34

Средства защиты прав при неисполнении обязательства по договору цессии, совершенной в качестве способа обеспечения обязательств

В случае неисполнения цедентом обязательства по совершенной в качестве способа обеспечения обязательств цессии связанных с объектом прав и

соответствующей международной гарантии статьи 8, 9 и 11 — 14 применяются в отношениях между цедентом и цессионарием (а в том, что касается связанных с объектом прав, они применяются настолько, насколько это применимо к нематериальному имуществу), как если бы ссылки:

а) на обеспеченное обязательство и обеспечительную гарантию были ссылками на обязательство, обеспеченное цессией связанных с объектом прав и соответствующей международной гарантии, и на возникшую в результате такой цессии обеспечительную гарантию;

б) на залогодержателя или кредитора и залогодателя или должника были ссылками на цессионария и цедента;

с) на правообладателя по международной гарантии были ссылками на цессионария;

д) на объект были ссылками на связанные с объектом права, подлежащие уступке, и на соответствующую международную гарантию.

С т а т ь я 35

Приоритет конкурирующих цессий

1. В случае, когда имеются конкурирующие цессии связанных с объектом прав и по крайней мере одна из таких цессий включает соответствующую международную гарантию и зарегистрирована, применяются положения статьи 29, как если бы ссылки на зарегистрированную гарантию были ссылками на цессию связанных с объектом прав и соответствующей зарегистрированной гарантии и как если бы ссылки на зарегистрированную или незарегистрированную гарантию были ссылками на зарегистрированную или незарегистрированную цессию.

2. Статья 30 применяется к цессии связанных с объектом прав, как если бы ссылки на международную гарантию были ссылками на цессию связанных с объектом прав и соответствующей международной гарантии.

С т а т ь я 36

Приоритет цессионария в отношении связанных с объектом прав

1. Цессионарий связанных с объектом прав и соответствующей международной гарантии, чья цессия зарегистрирована, обладает приоритетом в смысле пункта 1 статьи 35 перед другим цессионарием связанных с объектом прав только:

а) если договор, в соответствии с которым возникают связанные с объектом права, гласит, что они обеспечены объектом или связаны с ним;

б) в той мере, в какой связанные с объектом права относятся к объекту.

2. Для целей подпункта «b» предыдущего пункта связанные с объектом права относятся к объекту только в той мере, в какой они состоят из прав на получение платежа или иное исполнение обязательства, которые касаются:

а) суммы, внесенной авансом и использованной для приобретения объекта;

б) суммы, внесенной авансом и использованной для приобретения другого объекта, в отношении которого цедент имеет другую международную гаран-

тию, если цедент передал эту гарантию цессионарию и цессия была зарегистрирована;

с) цены, подлежащей уплате за объект;

д) арендных платежей, подлежащих уплате в связи с объектом, или

е) других обязательств, вытекающих из сделки, упомянутой в любом из предыдущих подпунктов.

3. Во всех других случаях приоритет конкурирующих цессий связанных с объектом прав определяется применимым правом.

Статья 37

Последствия несостоятельности цедента

Положения статьи 30 применяются к процедурам по несостоятельности в отношении цедента, как если бы ссылки на должника были ссылками на цедента.

Статья 38

Суброгация

1. С учетом положений пункта 2 ничто в настоящей Конвенции не влияет на приобретение связанных с объектом прав и соответствующей международной гарантии путем суброгации в силу закона или по договору в соответствии с применимым правом.

2. Иерархия между правами, предусмотренными предыдущим пунктом, и конкурирующими правами может изменяться с письменного согласия обладателей соответствующих прав, однако цессионарий подчиненной гарантии исполнения обязательства не связан соглашением о подчинении этой гарантии, если только при совершении цессии не была зарегистрирована соответствующая подчиненность, касающаяся указанного соглашения.

Глава X.

ПРАВА ИЛИ ГАРАНТИИ, ЯВЛЯЮЩИЕСЯ ПРЕДМЕТОМ ЗАЯВЛЕНИЙ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ

Статья 39

Права, обладающие преимущественным характером без регистрации

1. Договаривающееся государство может в любое время в сдаваемом на хранение депозитарию Протокола заявлении указать в общем плане или конкретно:

а) те категории внедоговорных прав или гарантий (помимо каких-либо прав или гарантий, к которым применима статья 40), которые в соответствии с законодательством этого государства обладают по отношению к какой-либо гарантии на объект приоритетом, эквивалентным тому приоритету, какой имеет гарантия, принадлежащая обладателю зарегистрированной международной

гарантии, и которые имеют преобладающую силу перед зарегистрированной международной гарантией вне зависимости от того, связана ли эта гарантия с процедурами по несостоятельности или нет;

б) что ничто в настоящей Конвенции не влияет на право государства или государственной организации, межправительственной организации или другого частного поставщика общественного обслуживания арестовывать или задерживать объект согласно законодательству данного государства в оплату сумм, причитающихся такой организации или поставщику, прямо относящихся к предоставлению такого обслуживания для указанного объекта или другого объекта.

2. В заявлении, сделанном в соответствии с предыдущим пунктом, может оговариваться, что оно распространяется на категории, которые возникнут после сдачи на хранение такого заявления.

3. Внедоговорные право или гарантия имеют приоритет по отношению к международной гарантии только в том случае, если они относятся к категории, на которую распространяется заявление, сданное на хранение до регистрации такой международной гарантии.

4. Независимо от положений предыдущего пункта, Договаривающееся государство может при ратификации, принятии, утверждении Протокола или присоединении к нему заявить, что право или гарантия одной из категорий, на которые распространяется заявление, сделанное согласно подпункту «а» пункта 1, имеют приоритет по отношению к международной гарантии, зарегистрированной до даты таких ратификации, принятия, утверждения или присоединения.

Ст а т ь я 40

Регистрируемые внедоговорные права или гарантии

Договаривающееся государство может в любое время указать в сдаваемом на хранение депозитарию Протокола заявлении перечень категорий внедоговорных прав или гарантий, которые могут быть зарегистрированы в соответствии с настоящей Конвенцией по какой-либо категории объектов, как если бы такие права или гарантии представляли собой международные гарантии, после чего эти права или гарантии должны рассматриваться как международные гарантии. По мере необходимости в такое заявление могут вноситься изменения.

Глава XI.

ПРИМЕНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ К ПРОДАЖАМ

Ст а т ь я 41

Продажа и условная продажа

Настоящая Конвенция применяется к продаже или условной продаже объекта, как это предусмотрено в Протоколе с любыми изменениями, которые могут быть в него внесены.

*Глава XII.***ЮРИСДИКЦИЯ****Статья 42****Выбор суда**

1. При условии соблюдения положений статей 43 и 44 суды какого-либо из Договаривающихся государств, избранные сторонами в сделке, обладают юрисдикцией в отношении любого иска, предъявляемого в соответствии с настоящей Конвенцией, причем независимо от того, имеет ли избранный суд какую-либо связь со сторонами или сделкой. Такая юрисдикция является исключительной, если стороны не договорились об ином.

2. Любая такая договоренность совершается в письменном виде или заключается иным способом в соответствии с формальными требованиями права, действующего в стране избранного суда.

Статья 43**Юрисдикция согласно статье 13**

1. Избранные сторонами суды какого-либо из Договаривающихся государств и суды Договаривающегося государства, на территории которого находится объект, обладают компетенцией в части предоставления судебной защиты по смыслу подпунктов «а», «b» и «с» пункта 1 и пункта 4 статьи 13 в отношении этого объекта.

2. Компетенцию в части предоставления судебной защиты по смыслу подпункта «d» пункта 1 статьи 13 или иной временной судебной защиты в силу пункта 4 статьи 13 могут осуществлять:

а) суды, избранные сторонами, или

б) суды Договаривающегося государства, на территории которого находится должник; при этом такие средства судебной защиты согласно условиям актов об их предоставлении подлежат принудительному исполнению лишь на территории этого Договаривающегося государства.

3. Суд обладает компетенцией согласно предыдущим пунктам, даже если окончательное решение по иску, упоминаемое в пункте 1 статьи 13, будет или может быть вынесено в суде другого Договаривающегося государства или в арбитражном разбирательстве.

Статья 44**Компетенция выносить постановления в адрес Регистратора**

1. Судебные учреждения государства, на территории которого Регистратор имеет свой административный центр, обладают исключительной компетенцией по вынесению решений в отношении присуждения возмещения ущерба или судебных постановлений в адрес Регистратора.

2. Если какое-либо лицо не выполняет требование, предъявленное согласно статье 25, и это лицо прекратило свое существование или не может быть

найдено для целей осуществления права на вынесение против него судебного акта, требующего отмены регистрации, судебные учреждения, указанные в предыдущем пункте, обладают исключительной компетенцией выносить по заявлению должника или возможного должника постановления в адрес Регистратора с требованием об отмене им регистрации.

3. Если какое-либо лицо не исполняет распоряжение суда, обладающего юрисдикцией согласно настоящей Конвенции, или, когда дело касается национальной гарантии, распоряжение суда компетентной юрисдикции, в котором требуется, чтобы данное лицо обеспечило изменение или отмену регистрации, судебные учреждения, указанные в пункте 1, могут отдать Регистратору предписание предпринять такие шаги, которые обеспечат исполнение этого распоряжения.

4. За исключением случаев, когда иное предусмотрено предыдущими пунктами, ни один суд не может отдавать распоряжения или принимать решения или постановления, направленные в адрес Регистратора и имеющие целью наложить на него какое-либо обязательство.

Ст а т ь я 45

Юрисдикция в отношении процедур по несостоятельности

Положения настоящей главы не применимы к процедурам по несостоятельности.

Глава XIII.

СВЯЗЬ С ДРУГИМИ КОНВЕНЦИЯМИ

Ст а т ь я 45 bis

Связь с Конвенцией Организации Объединенных Наций об уступке дебиторской задолженности в международной торговле

Настоящая Конвенция имеет преимущественную силу перед Конвенцией Организации Объединенных Наций об уступке дебиторской задолженности в международной торговле, открытой для подписания в Нью-Йорке 12 декабря 2001 года, в части, касающейся уступки дебиторской задолженности, имеющей отношение в качестве связанных с объектом прав к международным гарантиям на авиационные объекты, железнодорожный подвижной состав и космические средства.

Ст а т ь я 46

Связь с Конвенцией УНИДРУА о международном финансовом лизинге

Связь между настоящей Конвенцией и Конвенцией УНИДРУА о международном финансовом лизинге, подписанной в Оттаве 28 мая 1988 года, может быть установлена в Протоколе.

*Глава XIV.***ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ****Статья 47****Подписание, ратификация, принятие, утверждение
или присоединение**

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания в Кейптауне 16 ноября 2001 года государствами, участвовавшими в Дипломатической конференции для принятия Конвенции о подвижном оборудовании и Авиационного протокола, состоявшейся в Кейптауне с 29 октября по 16 ноября 2001 года. После 16 ноября 2001 года Конвенция будет открыта для подписания всеми государствами в штаб-квартире Международного института унификации частного права (УНИДРУА) в Риме до ее вступления в силу в соответствии со статьей 49.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению государствами, которые подписали ее.

3. Любое государство, которое не подписало настоящую Конвенцию, может присоединиться к ней в любое время.

4. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение производятся путем сдачи на хранение официального документа об этом депозитарию.

Статья 48**Региональные организации экономической интеграции**

1. Любая региональная организация экономической интеграции, учрежденная суверенными государствами и обладающая компетенцией в отношении некоторых вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, может также подписать, принять, утвердить настоящую Конвенцию или присоединиться к ней. В этом случае региональная организация экономической интеграции будет иметь права и обязательства Договаривающегося государства в той мере, в какой данная организация обладает компетенцией в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией. В тех случаях, когда количество Договаривающихся государств является релевантным в настоящей Конвенции, региональная организация экономической интеграции не учитывается как Договаривающееся государство в дополнение к ее государствам — членам, которые являются Договаривающимися государствами.

2. Региональная организация экономической интеграции при подписании, принятии, утверждении или присоединении делает заявление депозитарию с указанием вопросов, которые регулируются настоящей Конвенцией и в отношении которых данной организации передана компетенция ее государствами-членами. Региональная организация экономической интеграции незамедлительно уведомляет депозитария о любых изменениях разграничения компетенции, указанного в заявлении, сделанном в соответствии с настоящим пунктом, в том числе о новых передачах компетенции.

3. Любая ссылка на «Договаривающееся государство», или «Договаривающиеся государства», или «государство — участник», или «государства —

участники» в настоящей Конвенции относится в равной степени к региональной организации экономической интеграции, когда того требует контекст.

Статья 49

Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца, который следует по истечении трех месяцев после даты сдачи на хранение третьего документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, но только в отношении той категории объектов, на которые распространяется Протокол:

- а) с момента вступления в силу данного Протокола;
- б) согласно условиям, предусмотренным в данном Протоколе;
- с) между государствами — участниками настоящей Конвенции и данного

Протокола.

2. Для других государств настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца, который следует по истечении трех месяцев после даты сдачи на хранение своего документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, но только в отношении той категории объектов, на которые распространяется Протокол, и при условии соблюдения в отношении такого Протокола требований подпунктов «а», «б» и «с» предыдущего пункта.

Статья 50

Внутренние сделки

1. Договаривающееся государство может при ратификации, принятии, утверждении Протокола или присоединении к нему заявить, что настоящая Конвенция не применяется к сделкам, которые являются внутренними для данного государства, в отношении всех типов объектов или некоторых из них.

2. Независимо от содержания предыдущего пункта, к внутренним сделкам применяются положения пункта 4 статьи 8, пункта 1 статьи 9, статьи 16, главы V и статьи 29, а также любые другие положения настоящей Конвенции, которые относятся к зарегистрированным гарантиям.

3. В том случае, если уведомление о национальной гарантии зарегистрировано в Международном регистре, на очередность обладателя такой гарантии согласно статье 29 не влияет тот факт, что такая гарантия передана другому лицу путем цессии или суброгации в силу примененного права.

Статья 51

Протоколы, которые могут быть приняты в будущем

1. Депозитарий может создавать рабочие группы в сотрудничестве с соответствующими неправительственными организациями, если депозитарий считает это целесообразным, для оценки целесообразности распространения действия настоящей Конвенции через посредство одного или нескольких протоколов на объекты любой категории подвижного оборудования большой цен-

ности, помимо категорий, упоминаемых в пункте 3 статьи 2, каждый составной элемент которого является однозначно идентифицируемым, а также на связанные с такими объектами права.

2. Депозитарий направляет текст любого предварительного проекта протокола, касающегося какой-либо категории объектов и подготовленного такой рабочей группой, всем государствам — участникам настоящей Конвенции, всем государствам — членам депозитария, государствам — членам Организации Объединенных Наций, которые не являются членами депозитария, и соответствующим международным организациям и приглашает такие государства и организации для участия в межправительственных переговорах по доработке проекта протокола на основе такого предварительного проекта протокола.

3. Помимо этого, депозитарий направляет текст любого предварительного проекта протокола, подготовленного такой рабочей группой, соответствующим неправительственным организациям, если депозитарий считает это целесообразным. Таким неправительственным организациям предлагается незамедлительно представить депозитарию замечания по тексту предварительного проекта протокола и принять участие в качестве наблюдателей в подготовке проекта протокола.

4. Когда компетентные органы депозитария сочтут такой проект протокола готовым к принятию, депозитарий созывает дипломатическую конференцию для его принятия.

5. По принятии такого протокола, с учетом пункта 6, настоящая Конвенция применяется к охватываемой им категории объектов.

6. Статья 45 bis настоящей Конвенции применяется к такому протоколу только в том случае, если это конкретно предусматривается в этом протоколе.

Статья 52

Территориальные единицы

1. Если государство имеет территориальные единицы, в которых применяются различные правовые системы в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, оно может при ратификации, принятии, утверждении или присоединении заявить, что действие настоящей Конвенции распространяется на все его территориальные единицы или лишь на одну или более из них и может изменить это заявление, представив другое заявление в любое время.

2. В любом таком заявлении ясно указываются территориальные единицы, к которым применяется настоящая Конвенция.

3. Если Договаривающееся государство не делает заявления согласно пункту 1, настоящая Конвенция применяется ко всем территориальным единицам такого государства.

4. В тех случаях, когда Договаривающееся государство распространяет действие настоящей Конвенции на одну или несколько своих территориальных единиц, заявления, допускаемые по настоящей Конвенции, могут быть сделаны в отношении каждой такой территориальной единицы и заявления, сделанные в отношении одной территориальной единицы, могут отличаться от заявлений, сделанных в отношении другой территориальной единицы.

5. Если в силу заявления в соответствии с пунктом 1 действие настоящей Конвенции распространяется на одну или несколько территориальных единиц какого-либо Договаривающегося государства:

а) должник считается находящимся в каком-либо из Договаривающихся государств только в том случае, если он учрежден или образован в соответствии с действующим законодательством в территориальной единице, к которой применяется настоящая Конвенция, или если он имеет свое зарегистрированное учреждение или предусмотренную законодательством штаб-квартиру, административный центр, место ведения хозяйственной деятельности или место обычного проживания в территориальной единице, к которой применяется настоящая Конвенция;

б) любая ссылка на местонахождение объекта в каком-либо Договаривающемся государстве указывает на местонахождение объекта в территориальной единице, к которой применяется настоящая Конвенция;

с) любая ссылка на административные органы в этом Договаривающемся государстве рассматривается как ссылка на административные органы, обладающие юрисдикцией в территориальной единице, к которой применяется настоящая Конвенция.

Ст а т ь я 53

Определение судов

Договаривающееся государство может сделать при ратификации, принятии, утверждении Протокола или присоединении к нему заявление относительно соответствующего «суда» или «судов» для целей статьи 1 и главы XII настоящей Конвенции.

Ст а т ь я 54

Заявления относительно способов защиты прав

1. Договаривающееся государство может при ратификации, принятии, утверждении Протокола или присоединении к нему заявить, что до тех пор, пока обремененный обязательствами объект находится на его территории или контролируется с этой территории, залогодержатель не должен передавать в лизинг этот объект на данной территории.

2. Договаривающееся государство при ратификации, принятии, утверждении Протокола или присоединении к нему делает заявление о том, может ли любой способ защиты прав, имеющийся у кредитора в соответствии с каким-либо из положений настоящей Конвенции и четко в нем не определенный как способ защиты прав, за которым следует обращаться в суд, быть применен только с разрешения суда.

Ст а т ь я 55

Заявления относительно промежуточных способов защиты прав

Договаривающееся государство может при ратификации, принятии, утверждении Протокола или присоединении к нему заявить, что оно не будет

применять положения статьи 13, статьи 43 или обеих этих статей полностью или частично. В таком заявлении указывается, при каких условиях будет применяться соответствующая статья в случае, если она будет применяться частично, или какие другие формы временной судебной защиты будут применяться в противном случае.

Статья 56

Оговорки и заявления

1. Не допускаются никакие оговорки к настоящей Конвенции, но могут быть сделаны заявления, допускаемые статьями 39, 40, 50, 52, 53, 54, 55, 57, 58 и 60, в соответствии с положениями этих статей.

2. О любом заявлении, или последующем заявлении, или о любом отзыве заявления или оговорки, сделанных в соответствии с настоящей Конвенцией, уведомляется депозитарий в письменном виде.

Статья 57

Последующие заявления

1. Любое государство — участник может сделать последующее заявление, помимо заявления, допускаемого согласно статье 60, в любое время после даты вступления в силу для него настоящей Конвенции путем уведомления об этом депозитария.

2. Любое такое последующее заявление вступает в силу в первый день месяца, который следует по истечении шести месяцев после даты получения уведомления депозитарием. Если в уведомлении оговаривается более длительный период вступления в силу этого заявления, оно вступает в силу по истечении такого более длительного периода после получения уведомления депозитарием.

3. Независимо от положений предыдущих пунктов, настоящая Конвенция продолжает применяться, как если бы такие последующие заявления не делались, в отношении всех прав и гарантий, которые возникли до даты вступления в силу любого такого последующего заявления.

Статья 58

Отзыв заявлений

1. Любое государство — участник, сделавшее заявление к настоящей Конвенции, помимо заявления, допускаемого согласно статье 60, может отозвать его в любое время, направив депозитарию официальное уведомление. Такой отзыв вступает в силу в первый день месяца, который следует по истечении шести месяцев после даты получения уведомления депозитарием.

2. Независимо от положений предыдущего пункта, настоящая Конвенция продолжает применяться, как если бы такой отзыв заявления не производился, в отношении всех прав и гарантий, возникших до даты вступления в силу любого такого отзыва.

Статья 59

Денонсация

1. Любое государство — участник может денонсировать настоящую Конвенцию путем уведомления депозитария в письменном виде.

2. Любая такая денонсация вступает в силу в первый день месяца, который следует по истечении двенадцати месяцев после даты получения уведомления депозитарием.

3. Независимо от положений предыдущих пунктов, настоящая Конвенция продолжает применяться, как если бы такая денонсация не производилась, в отношении всех прав и гарантий, возникших до даты вступления в силу любой такой денонсации.

Статья 60

Переходные положения

1. Если иное не заявлено Договаривающимся государством в любое время, настоящая Конвенция не применяется в отношении ранее существовавших права или гарантии, за которыми сохраняется приоритет, установленный для них согласно применимому праву до вступления в силу настоящей Конвенции.

2. Для целей пункта «v» статьи 1 и определения приоритета согласно настоящей Конвенции:

а) «дата вступления в силу настоящей Конвенции» означает в отношении должника дату, когда настоящая Конвенция вступает в силу, или дату вступления государства, в котором находится должник, в состав Договаривающихся государств, в зависимости от того, что наступит позднее;

б) должник находится в государстве, в котором он имеет свой административный центр, или, если у него нет административного центра, в котором он ведет хозяйственную деятельность, или, если он имеет более одного места ведения хозяйственной деятельности, которое является его основным местом ведения хозяйственной деятельности, или, если он не имеет места ведения хозяйственной деятельности, которое является местом его обычного проживания.

3. Договаривающееся государство может в своем заявлении согласно пункту 1 установить дату, наступающую не ранее чем через три года после вступления в силу этого заявления, с которой настоящая Конвенция и Протокол начнут применяться для целей определения приоритета, в том числе для защиты любого существующего приоритета, к ранее существовавшим правам или гарантиям, возникшим по договору, заключенному в то время, когда должник находился в государстве, упоминаемом в подпункте «b» предыдущего пункта, но только в той мере и таким образом, как это указано в его заявлении.

Статья 61

Ревизионные конференции, поправки и связанные с ними вопросы

1. Депозитарий готовит ежегодно или тогда, когда того требуют обстоятельства, доклады для государств — участников относительно способа прак-

тического функционирования международного режима, созданного настоящей Конвенцией. При подготовке таких докладов Депозитарий учитывает доклады Контролирующего органа, касающиеся функционирования международной системы регистрации.

2. По просьбе не менее двадцати пяти процентов государств — участников депозитарий в консультации с Контролирующим органом время от времени созывает ревизионные конференции государств — участников для рассмотрения вопросов:

а) практического выполнения настоящей Конвенции и ее эффективности в деле содействия обеспеченному активами финансированию и лизингу авиационных объектов, охватываемых ее положениями;

б) судебного толкования и применения положений настоящей Конвенции и правил;

в) функционирования международной системы регистрации, работы Регистратора и надзора за ней со стороны Контролирующего органа с учетом докладов Контролирующего органа;

г) целесообразности какого-либо изменения настоящей Конвенции или системы международной регистрации.

3. С учетом положений пункта 4 любая поправка к настоящей Конвенции утверждается большинством по крайней мере в две трети государств — участников, участвующих в конференции, упоминаемой в предыдущем пункте, и вступает в силу в отношении государств, ратифицировавших, принявших или утвердивших такую поправку, в случае ратификации, принятия или утверждения тремя государствами в соответствии с положениями статьи 49, касающейся вступления Конвенции в силу.

4. В том случае, если предполагается, что предлагаемая поправка к настоящей Конвенции будет применяться к нескольким категориям оборудования, такая поправка также утверждается большинством по крайней мере в две трети государств — участников каждого протокола, которые принимают участие в конференции, упоминаемой в пункте 2.

Статья 62

Депозитарий и его функции

1. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение в Международный институт унификации частного права (УНИДРУА), который настоящим назначается депозитарием.

2. Депозитарий:

а) информирует все Договаривающиеся государства:

i) о каждом новом подписании или каждой новой сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении с указанием соответствующих дат;

ii) о дате вступления в силу настоящей Конвенции;

iii) о каждом заявлении, сделанном согласно настоящей Конвенции, с указанием соответствующей даты;

- iv) об отзыве или изменении любого заявления с указанием соответствующих дат;
- v) об уведомлении о денонсации настоящей Конвенции с указанием соответствующей даты и даты вступления денонсации в силу;
- б) направляет заверенные подлинные копии настоящей Конвенции всем государствам — участникам;
- с) предоставляет Контролирующему органу и Регистратору копию каждого документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении с указанием даты сдачи его на хранение, каждого заявления, или отзыва заявления, или изменения заявления и каждого уведомления о денонсации с указанием даты уведомления о них, с тем чтобы содержащаяся в них информация могла быть общедоступной;
- д) выполняет также такие другие функции, которые являются обычными для депозитариев.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в Кейптауне шестнадцатого дня ноября месяца две тысячи первого года в единственном подлинном экземпляре на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными, приобретая такую аутентичность после проверки совместным секретариатом Конференции в рамках полномочий Председателя Конференции в течение девяноста дней с указанной здесь даты на предмет приведения их в соответствие друг с другом.

Примечание к документу

Конвенция открыта для подписания в Кейптауне 16.11.2001 и после в штаб-квартире Международного института унификации частного права (УНИД-РУА) в Риме до ее вступления в силу в соответствии со статьей 49.

Конвенция не вступила в силу на 06.06.2002.

Россия не участвует.

Сведения о Договаривающихся Сторонах см. в Статусе Конвенции.

ПРОТОКОЛ ПО АВИАЦИОННОМУ ОБОРУДОВАНИЮ К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ГАРАНТИЯХ В ОТНОШЕНИИ ПОДВИЖНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

(Кейптаун, 16 ноября 2001 года)

Государства — участники настоящего Протокола,
считая необходимым обеспечить выполнение Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (в дальнейшем именуемой «Конвенцией») в части, касающейся авиационного оборудования, и с учетом целей, изложенных в преамбуле к Конвенции,

учитывая необходимость адаптации Конвенции к специфическим требованиям авиационного финансирования и расширения сферы применения Конвенции за счет включения в нее договоров купли — продажи авиационного оборудования,

учитывая принципы и цели Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года,

согласились с нижеследующими положениями, касающимися авиационного оборудования:

Глава I.

СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ И ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья I

Определения

1. За исключением случаев, когда обстоятельства требуют иного, термины, используемые в настоящем Протоколе, применяются в том значении, в каком они определены в Конвенции.

2. В настоящем Протоколе следующие термины используются в том значении, которое указано ниже:

а) «воздушные суда» означают воздушные суда, как они определены для целей Чикагской конвенции, и представляют собой либо планеры с установленными на них авиационными двигателями, либо вертолеты;

б) «авиационные двигатели» означают двигатели воздушных судов (помимо используемых военными, таможенными или полицейскими службами), приводимые в действие реактивной струей или использующие турбинную или поршневую технологию, которые:

i) в случае реактивных авиационных двигателей имеют тягу не менее 1750 фунтов или эквивалентной величины в других единицах;

ii) в случае турбинных или поршневых авиационных двигателей имеют номинальную взлетную мощность на валу не менее 550 лошадиных

сил или эквивалентной величины в других единицах, в комплекте со всеми модулями и другими установленными, вмонтированными или приданными принадлежностями, частями и оборудованием, а также со всеми относящимися к ним данными, руководствами и записями;

с) «авиационные объекты» означают планеры воздушных судов, авиационные двигатели и вертолеты;

d) «регистр воздушных судов» означает регистр, который ведется государством или полномочным органом, регистрирующим общие опознавательные и регистрационные знаки, для целей Чикагской конвенции;

e) «планеры воздушных судов» означают планеры воздушных судов (помимо используемых военными, таможенными или полицейскими службами), которым после установки на них соответствующих авиационных двигателей выдается компетентными авиационными полномочными органами сертификат типа, удостоверяющий пригодность к перевозке:

i) по крайней мере восемь (8) человек, включая экипаж, или

ii) товаров весом свыше 2750 килограммов, в комплекте со всеми установленными, вмонтированными или приданными принадлежностями, частями и оборудованием (кроме авиационных двигателей), а также со всеми относящимися к ним данными, руководствами и записями;

f) «уполномоченная сторона» означает сторону, упомянутую в пункте 3 статьи XIII;

g) «Чикагская конвенция» означает Конвенцию о международной гражданской авиации, подписанную в Чикаго 7 декабря 1944 года, с внесенными в нее изменениями и приложения к ней;

h) «полномочный орган, регистрирующий общие опознавательные и регистрационные знаки» означает полномочный орган, ведущий регистр в соответствии со статьями 77 Чикагской конвенции и создаваемый согласно Резолюции о национальности и регистрации воздушных судов международных эксплуатационных агентств, принятой Советом Международной организации гражданской авиации 14 декабря 1967 года;

i) «дерегистрация воздушного судна» означает исключение или изъятие записи о регистрации воздушного судна из авиационного регистра в соответствии с Чикагской конвенцией;

j) «договор об обеспечении гарантий» означает договор, заключенный лицом, выступающим в качестве гаранта;

k) «гарант» означает лицо, которое в целях обеспечения исполнения каких-либо обязательств в пользу кредитора на основании договора об обеспечении исполнения обязательства или какого-либо иного договора дает поручительство или предоставляет гарантию по первому требованию, выставляет резервный аккредитив или любой другой документ об обеспечении кредита;

l) «вертолеты» означают летательные аппараты тяжелее воздуха (кроме используемых военными, таможенными или полицейскими службами), которые поддерживаются в полете в основном за счет взаимодействия воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении, и кото-

рым компетентными полномочными органами выдается сертификат типа, удостоверяющий пригодность к перевозке:

- i) по крайней мере пяти (5) человек, включая экипаж, или
 - ii) товаров весом свыше 450 килограммов, в комплекте со всеми установленными, вмонтированными или приданными принадлежностями, частями и оборудованием (включая несущие винты), а также со всеми относящимися к ним данными, руководствами и записями;
- м) «связанное с несостоятельностью событие» означает:
- i) начало процедур по несостоятельности или
 - ii) заявленное намерение приостановить платежи или фактическое приостановление платежей должником, если право кредитора возбуждать процедуры по несостоятельности в отношении должника или использовать способы защиты прав согласно Конвенции приостановлено или не может быть реализовано по закону или в результате соответствующего действия государства;
- н) «страна первичной юрисдикции в отношении несостоятельности» означает Договаривающееся государство, в котором находится центр основных интересов должника и которое для этой цели считается местом нахождения предусмотренной законодательством штаб-квартиры должника или, если таковой не имеется, местом, где должник зарегистрирован или учрежден, если не доказано иное;
- о) «орган регистрации» означает национальный полномочный орган или орган, регистрирующий общие опознавательные и регистрационные знаки, который ведет регистр воздушных судов в Договаривающемся государстве и отвечает за регистрацию и deregистрацию воздушного судна в соответствии с Чикагской конвенцией;
- р) «государство регистрации» означает в отношении воздушного судна государство, в национальный регистр которого заносится регистрационная запись о воздушном судне, или государство местонахождения полномочного органа, регистрирующего общие опознавательные и регистрационные знаки, который ведет регистр воздушных судов.

Статья II

Применение Конвенции в отношении авиационных объектов

1. Конвенция применяется в отношении авиационных объектов в соответствии с положениями настоящего Протокола.

2. Конвенция и настоящий Протокол получают общее название «Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования применительно к авиационным объектам».

Статья III

Применение Конвенции к продажам

Нижеследующие положения Конвенции применяются таким образом, как если бы ссылки на соглашение, создающее или предусматривающее между-

народную гарантию, были ссылками на договор купли — продажи и как если бы ссылки на международную гарантию, условную международную гарантию, должника и кредитора были ссылками соответственно на продажу, условную продажу, продавца и покупателя:

статьи 3 и 4;

подпункт «а» пункта 1 статьи 16;

пункт 4 статьи 19;

пункт 1 статьи 20 (в отношении регистрации договора купли — продажи или условной продажи);

пункт 2 статьи 25 (в отношении условной продажи);

Статья 30.

Кроме того, к договорам купли — продажи и условным продажам применяются общие положения статьи 1, статьи 5, глав IV — VII, статьи 29 (кроме пункта 3 статьи 29, который заменен пунктами 1 и 2 статьи XIV), главы X, главы XII (кроме статьи 43), главы XIII и главы XIV (кроме статьи 60).

С т а т ь я IV

Сфера применения

1. Без ущерба для пункта 1 статьи 3 Конвенции данная Конвенция также применяется к вертолету или планеру воздушного судна, зарегистрированным в регистре воздушных судов Договаривающегося государства, которое является государством регистрации, если такая регистрация произведена в соответствии с соглашением о регистрации воздушного судна, которое считалось действовавшим на момент заключения соглашения.

2. Для целей определения «внутренней сделки», содержащегося в статье 1 Конвенции:

а) планер находится в государстве регистрации воздушного судна, которому он принадлежит;

б) авиационный двигатель находится в государстве регистрации воздушного судна, на котором он установлен, или, если он не установлен на воздушном судне, в государстве, где он физически находится;

с) вертолет находится в государстве его регистрации на момент заключения соглашения, на основании которого возникает или по которому предусматривается соответствующая гарантия.

3. В своих отношениях друг с другом стороны могут путем заключения соглашения, оформленного в письменном виде, отказаться от выполнения любых положений настоящего Протокола или отступить от них, за исключением положений пунктов 2 — 4 статьи IX. Заключив соглашение в письменном виде, стороны могут исключить применение статьи XI.

С т а т ь я V

Формальные признаки, последствия и регистрация договоров купли — продажи

1. Для целей настоящего Протокола договором купли — продажи является договор, который:

- а) составлен в письменном виде;
- б) относится к авиационному объекту, которым имеет право распоряжаться продавец;
- с) позволяет идентифицировать авиационный объект в соответствии с настоящим Протоколом.

2. По договору купли — продажи гарантия продавца в отношении авиационного объекта переходит к покупателю согласно условиям этого договора.

3. Регистрация договора купли-продажи является бессрочной. Регистрация условной продажи сохраняет силу до ее аннулирования или до истечения периода времени, оговоренного при регистрации, если таковой вообще указывался.

Статья VI

Полномочия представителей

Любое лицо может заключить соглашение или осуществить продажу и зарегистрировать международную гарантию в отношении авиационного объекта или продажу такого объекта в качестве агента, доверителя или в любом ином представительском качестве. В таком случае это лицо может заявлять о наличии у него прав и гарантий в соответствии с Конвенцией.

Статья VII

Описание авиационных объектов

Описание авиационного объекта, которое включает в себя серийный номер изготовителя, наименование изготовителя и обозначение модели, является необходимым и достаточным для идентификации объекта для целей пункта «с» статьи 7 Конвенции и подпункта «с» пункта 1 статьи V настоящего Протокола.

Статья VIII

Выбор применимого права

1. Настоящая статья применяется только в том случае, если Договаривающееся государство сделало заявление в соответствии с пунктом 1 статьи XXX.

2. Стороны в соглашении, или договоре купли — продажи, или в связанных с ними договоре об обеспечении гарантий или соглашении о порядке подчиненности обязательств могут договориться относительно права, в соответствии с которым должны регулироваться полностью или частично их договорные права и обязанности.

3. Если не согласовано иное, упоминание в предыдущем пункте о праве, избранном сторонами, означает отсылку к нормам внутригосударственного права указанного государства или, если это государство состоит из нескольких территориальных единиц, к внутреннему праву указанной территориальной единицы.

*Глава II.***СПОСОБЫ ЗАЩИТЫ ПРАВ ПРИ НЕИСПОЛНЕНИИ
ОБЯЗАТЕЛЬСТВ, ПРИОРИТЕТЫ И ЦЕССИИ****Статья IX****Изменение положений о способах защиты прав
при неисполнении обязательств**

1. В дополнение к способам защиты прав, указанным в главе III Конвенции, кредитор может, в той мере, в какой должник когда-либо согласился с этим, и при наступлении обстоятельств, указанных в этой главе:

- а) добиваться deregистрации воздушного судна;
- б) добиваться вывоза и физического перемещения авиационного объекта с территории, на которой он находится.

2. Кредитор не использует способы защиты прав, указанные в предыдущем пункте, без предварительного письменного согласия обладателя какой-либо зарегистрированной гарантии, числящейся в порядке очередности перед зарегистрированной гарантией этого кредитора.

3. Пункт 3 статьи 8 Конвенции не применяется к авиационным объектам. Любой способ защиты прав, предусмотренный Конвенцией в отношении авиационного объекта, используется разумным в коммерческом отношении образом. Считается, что способ защиты прав используется разумным в коммерческом отношении образом, если он применяется в соответствии с каким-либо положением соглашения, за исключением случаев, когда такое положение является явно неоправданным.

4. Залогодержатель, представивший заинтересованным лицам за десять или более рабочих дней письменное уведомление о предполагаемой продаже или передаче в лизинг, считается удовлетворяющим требование о «представлении предварительного уведомления в разумные сроки», содержащееся в пункте 4 статьи 8 Конвенции. Вышеизложенное положение не препятствует заключению договоренности между залогодержателем и залогодателем или гарантом о более продолжительном сроке предварительного уведомления.

5. Орган регистрации в Договаривающемся государстве с учетом применимых законов и правил в области безопасности полетов удовлетворяет просьбу о deregистрации и вывозе объекта, если:

- а) такая просьба надлежащим образом представлена уполномоченной стороной согласно зарегистрированному безотзывному полномочию на deregистрацию и вывоз;

- б) уполномоченная сторона подтверждает органу регистрации, если того требует данный орган, что все зарегистрированные гарантии, числящиеся в порядке очередности перед зарегистрированной гарантией кредитора, в пользу которого дано это полномочие, удовлетворены или что обладатели таких гарантий согласны на deregистрацию и вывоз.

6. Залогодержатель, предполагающий добиваться deregистрации и вывоза воздушного судна согласно пункту 1, иначе чем на основании постановления суда, представляет в разумные сроки предварительное уведомление в письменном виде о предлагаемых deregистрации и вывозе:

а) заинтересованным лицам, указанным в подпунктах «i» и «ii» пункта «m» статьи 1 Конвенции;

б) заинтересованным лицам, которые указаны в подпункте «iii» пункта «m» статьи 1 Конвенции и которые уведомили залогодержателя о своих правах в разумные сроки до deregистрации и вывоза.

Статья X

Изменение положений, касающихся временных мер по защите прав

1. Настоящая статья применяется только в том случае, если Договаривающееся государство сделало заявление согласно пункту 2 статьи XXX, и в том объеме, какой указан в таком заявлении.

2. Для целей пункта 1 статьи 13 Конвенции слово «безотлагательно» в контексте получения защиты означает в течение такого количества рабочих дней с даты подачи заявления о предоставлении защиты, какое указано в заявлении, сделанном Договаривающимся государством, в котором подано такое заявление.

3. Пункт 1 статьи 13 Конвенции применяется с включением сразу же после подпункта «d» следующего текста:

«е) если в любое время такое конкретно согласовано должником и кредитором, о продаже и использовании выручки от нее»,

а пункт 2 статьи 43 применяется с включением после слова «подпункта «d» букв «и «е».

4. Право собственности или какое-либо иное право должника, переходящее при продаже согласно предыдущему пункту, являются свободными от обременения любой другой гарантией, по отношению к которой международная гарантия кредитора имеет приоритет согласно положениям статьи 29 Конвенции.

5. Кредитор и должник или любое другое заинтересованное лицо могут в любое время заключить соглашение в письменном виде о том, что положения пункта 2 статьи 13 Конвенции не применяются.

6. Что касается способов защиты прав, указанных в пункте 1 статьи IX, то:

а) они предоставляются органом регистрации и при необходимости другими административными органами в Договаривающемся государстве не позднее чем через пять рабочих дней после уведомления кредитором таких органов о предоставлении защиты согласно положениям пункта 1 статьи IX или, в случае предоставления защиты иностранным судом, ее признании судом такого Договаривающегося государства и о том, что кредитор имеет право на получение таких способов защиты прав в соответствии с Конвенцией;

б) компетентные органы оказывают кредитору оперативное сотрудничество и содействие в использовании таких способов защиты прав в соответствии с применимыми законами и нормативными положениями о безопасности полетов.

7. Положения пунктов 2 и 6 не затрагивают каких-либо применимых законов и нормативных положений о безопасности полетов.

Статья XI

Способы защиты прав в случае несостоятельности

1. Настоящая статья применяется только в тех случаях, когда Договаривающееся государство, которое является страной первичной юрисдикции в отношении несостоятельности, сделало заявление согласно пункту 3 статьи XXX.

Вариант А

2. После наступления связанного с несостоятельностью события управляющий по несостоятельности или, в соответствующих случаях, должник, с учетом положений пункта 7, передает авиационный объект во владение кредитору не позднее самой ранней из нижеперечисленных дат:

- а) окончание периода отсрочки;
- б) дата, начиная с которой кредитор имел бы право вступить во владение авиационным объектом, если бы не применялась настоящая статья.

3. Для целей настоящей статьи «период отсрочки» означает период, оговоренный в заявлении Договаривающегося государства, которое является страной первичной юрисдикции в отношении несостоятельности.

4. Ссылки в настоящей статье на «управляющего по несостоятельности» относятся к указанному лицу в его официальном, а не в личном качестве.

5. Если кредитору не предоставляется возможность вступить во владение согласно пункту 2:

а) управляющий по несостоятельности или, в соответствующих случаях, должник сохраняет авиационный объект, обслуживает его и поддерживает его стоимость в соответствии с соглашением;

б) кредитор имеет право обратиться за предоставлением любой другой формы временной защиты прав, имеющейся согласно применимому праву.

6. Подпункт «а» предыдущего пункта не исключает возможности использования авиационного объекта на условиях, призванных обеспечить сохранение данного авиационного объекта, его обслуживание и поддержание его стоимости.

7. Управляющий по несостоятельности или, в соответствующих случаях, должник может сохранить у себя авиационный объект, если к дате, оговоренной в пункте 2, он устранил все нарушения обязательств, кроме нарушения обязательства, создаваемого началом процедур по несостоятельности, и согласится исполнять все обязательства в будущем в соответствии с соглашением. В отношении несоблюдения таких будущих обязательств второй период отсрочки не применяется.

8. Что касается способов защиты прав, указанных в пункте 1 статьи IX, то:

а) они предоставляются органом регистрации и, в соответствующих случаях, административными органами в Договаривающемся государстве не позднее чем через пять рабочих дней после даты уведомления кредитором таких органов о том, что он имеет право на получение таких способов защиты прав в соответствии с настоящей Конвенцией;

б) компетентные органы оказывают кредитору оперативное сотрудничество и содействие в использовании таких способов защиты прав в соответствии с применимым правом и нормативными положениями о безопасности полетов.

9. После даты, указанной в пункте 2, не может чиниться препятствий или задержек в использовании способов защиты прав, разрешенных Конвенцией или настоящим Протоколом.

10. Никакие обязательства должника по соглашению не могут быть изменены без согласия на то кредитора.

11. Ничто в предыдущем пункте не должно истолковываться как затрагивающее полномочия, если таковые имеются, управляющего по несостоятельности на прекращение действия соглашения в соответствии с применимым правом.

12. Никакие права или гарантии, кроме внедоговорных прав или гарантий, относящихся к одной из категорий, перечисленных в заявлении, которое сделано в соответствии с пунктом 1 статьи 39, не имеют в процедурах по несостоятельности преимущественной силы по отношению к зарегистрированным гарантиям.

13. Конвенция, измененная статьей IX настоящего Протокола, применяется при использовании любых способов защиты прав в соответствии с настоящей статьей.

Вариант В

2. После наступления связанного с несостоятельностью события управляющий по несостоятельности или, в соответствующих случаях, должник по просьбе кредитора уведомляет его в течение срока, указанного в заявлении Договаривающегося государства, сделанном согласно пункту 3 статьи XXX, о том:

а) устранил ли он все нарушения обязательств, кроме нарушения обязательства, создаваемого началом процедур по несостоятельности, и соглашается ли он исполнять все будущие обязательства в соответствии с соглашением и связанными со сделкой документами или

б) предоставит ли он кредитору возможность вступить во владение авиационным объектом в соответствии с применимым правом.

3. Применимое право, упоминаемое в подпункте «б» предыдущего пункта, может разрешать суду требовать принятия любых дополнительных мер или предоставления любых дополнительных гарантий.

4. Кредитор представляет доказательство своих требований и подтверждение того, что его международная гарантия была зарегистрирована.

5. Если управляющий по несостоятельности или, в соответствующих случаях, должник не сделал уведомления в соответствии с пунктом 2 или если управляющий по несостоятельности или должник заявил, что даст возможность кредитору взять авиационный объект во владение, но не сделал этого, суд может разрешить кредитору вступить во владение авиационным объектом на таких условиях, которые может установить суд, и может потребовать принятия любых дополнительных мер или предоставления любых дополнительных гарантий.

6. Авиационный объект не продается до принятия судом решения в отношении соответствующих иска и международной гарантии.

С т а т ь я XII

Оказание помощи в случае несостоятельности

1. Настоящая статья применяется только в том случае, если Договаривающееся государство сделало заявление согласно пункту 1 статьи XXX.

2. Суды Договаривающегося государства, в котором находится авиационный объект, в соответствии с законодательством этого Договаривающегося государства оказывают максимально возможное сотрудничество иностранным судам и иностранным управляющим по несостоятельности в исполнении положений статьи XI.

С т а т ь я XIII

Полномочие на deregistration и вывоз

1. Настоящая статья применяется только в том случае, если Договаривающееся государство сделало заявление согласно пункту 1 статьи XXX.

2. Если должник выдал безотзывное полномочие на deregistration и вывоз по Форме, в основном соответствующей приложенной к настоящему Протоколу, и представил такое полномочие для регистрации в орган регистрации, такое полномочие должным образом регистрируется.

3. Лицо, в пользу которого выдано такое полномочие («уполномоченная сторона»), или официально назначенное им лицо является единственным лицом, которое правомочно использовать способы защиты прав, указанные в пункте 1 статьи IX, и может действовать таким образом только в соответствии с этим полномочием и любыми применимыми законодательными или нормативными положениями по безопасности полетов. Такое полномочие не может быть отозвано должником без согласия на то в письменном виде уполномоченной стороны. Орган регистрации изымает полномочие из регистра по просьбе уполномоченной стороны.

4. Орган регистрации и другие административные органы в Договаривающемся государстве в оперативном порядке оказывают сотрудничество и содействие уполномоченной стороне в использовании способов защиты прав, указанных в статье IX.

С т а т ь я XIV

Изменение положений о приоритетах

1. Покупатель авиационного объекта по зарегистрированному договору купли — продажи приобретает права на данный объект, свободными от обременения гарантий, зарегистрированной позднее, и незарегистрированной га-

рантией, даже если покупателю фактически было известно о наличии такой незарегистрированной гарантии.

2. Покупатель авиационного объекта приобретает права на данный объект с учетом обременения любой гарантией, зарегистрированной на момент приобретения этих прав.

3. Право собственности, или иное право, или гарантия на авиационный двигатель не затрагиваются в результате его установки на воздушное судно или снятия с него.

4. Пункт 7 статьи 29 Конвенции применяется к компонентам, не входящим в объект, установленным на планер воздушного судна, авиационный двигатель или вертолет.

Статья XV

Изменение положений о цессии

Пункт 1 статьи 33 Конвенции применяется, как если бы после подпункта «b» был включен следующий текст:

«с) должник дал согласие в письменном виде, независимо от того, дано ли оно до совершения цессии либо с конкретным указанием цессионария».

Статья XVI

Положения, касающиеся должника

1. В отсутствие факта неисполнения обязательства в смысле статьи 11 Конвенции должник имеет право беспрепятственного владения и пользования объектом в соответствии с соглашением по отношению:

а) к своему кредитору и обладателю любой гарантии, от обременения которой должник приобретает права свободными в соответствии с пунктом 4 статьи 29 Конвенции или, когда должник выступает в качестве покупателя, в соответствии с пунктом 1 статьи XIV настоящего Протокола, если и в той мере, в какой должник не согласился на иное;

б) к обладателю любой гарантии, по отношению к которой права или гарантии должника являются обремененными в соответствии с пунктом 4 статьи 29 Конвенции или, когда должник выступает в качестве покупателя, в соответствии с пунктом 2 статьи XIV настоящего Протокола, но только в той степени, если это имеет место, в какой такой обладатель согласился с этим.

2. Ничто в Конвенции или настоящем Протоколе не затрагивает ответственности кредитора за любое нарушение соглашения согласно применимому праву в той мере, в какой данное соглашение относится к авиационному объекту.

*Глава III.***ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СИСТЕМЫ РЕГИСТРАЦИИ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ГАРАНТИЙ В ОТНОШЕНИИ
АВИАЦИОННЫХ ОБЪЕКТОВ****Ст а т ь я XVII****Контролирующий орган и Регистратор**

1. Контролирующим органом является международная организация, назначенная резолюцией, принятой Дипломатической конференцией для принятия Конвенции о подвижном оборудовании и Авиационного протокола.

2. В том случае, если международная организация, упомянутая в предыдущем пункте, не может и не желает действовать в качестве Контролирующего органа, созывается конференция подписавшихся и Договаривающихся государств для назначения другого Контролирующего органа.

3. Контролирующий орган и его должностные лица и служащие пользуются таким иммунитетом от судебных или административных действий, какой предоставляется применимыми к ним нормами как международной организации или иным образом.

4. Контролирующий орган может создать комиссию экспертов из числа лиц, кандидатуры которых представлены подписавшимися и Договаривающимися государствами и которые обладают необходимой компетенцией и опытом, и поручить ей оказывать помощь Контролирующему органу в выполнении им своих функций.

5. Первый Регистратор ведет Международный регистр в течение пяти лет с даты вступления в силу настоящего Протокола. После этого Регистратор назначается или повторно назначается на регулярной основе на пятилетний срок Контролирующим органом.

Ст а т ь я XVIII**Первые правила**

Первые правила принимаются Контролирующим органом таким образом, чтобы они начали применяться с момента вступления в силу настоящего Протокола.

Ст а т ь я XIX**Назначенные пункты ввода информации**

1. С учетом положений пункта 2 Договаривающегося государство может в любое время назначить находящиеся на его территории организацию или организации в качестве пункта или пунктов ввода информации, через которые должна или может передаваться в Международный регистр информация, необходимая для регистрации, помимо регистрации уведомления о национальной гарантии или уведомления о праве или гарантии согласно статье 40, в обоих случаях возникающих в соответствии с законодательством другого государства.

2. Назначение, произведенное согласно предыдущему пункту, может допускать, но не обязывать, использование назначенных пункта или пунктов для ввода информации, требуемой для регистрации в отношении авиационных двигателей.

Статья XX

Дополнительные изменения положений, касающихся Регистра

1. Для целей пункта 6 статьи 19 Конвенции критериями поиска для авиационного объекта являются наименование его изготовителя, серийный номер его изготовителя и обозначение модели, дополняемые по мере необходимости другими данными во избежание повторяемости. Такая дополнительная информация оговаривается в правилах.

2. Для целей пункта 2 статьи 25 Конвенции и при наличии описанных в нем обстоятельств обладатель зарегистрированной условной международной гарантии или зарегистрированной условной цессии международной гарантии либо лицо, в пользу которого зарегистрирована условная продажа, принимают в рамках своих полномочий меры по обеспечению отмены регистрации не позднее чем через пять рабочих дней после получения требования, указанного в этом пункте.

3. Сборы, упомянутые в подпункте «h» пункта 2 статьи 17 Конвенции, устанавливаются таким образом, чтобы возместить разумные затраты, связанные с созданием, ведением и регулированием Международного регистра, а также разумные затраты Контролирующего органа, связанные с отправлением функций, осуществлением полномочий и исполнением обязанностей, предусмотренных пунктом 2 статьи 17 Конвенции.

4. Централизованные функции Международного регистра осуществляют и отправляют Регистратором круглосуточно. Различные пункты ввода информации осуществляют свои функции в рабочее время на своих соответствующих территориях.

5. Сумма страхования или финансовых гарантий, которые упоминаются в пункте 4 статьи 28 Конвенции, в отношении каждого события равна по крайней мере максимальной стоимости авиационного объекта, установленной Контролирующим органом.

6. Ничто в Конвенции не препятствует Регистратору получить страхование или финансовые гарантии в покрытие событий, за которые Регистратор не несет ответственности согласно статье 28 Конвенции.

Глава IV.

ЮРИСДИКЦИЯ

Статья XXI

Изменение положений о юрисдикции

Для целей статьи 43 Конвенции и с учетом статьи 42 Конвенции суд Договаривающегося государства обладает также юрисдикцией в случае, когда данное государство является государством регистрации.

Статья XXII

Отказ от суверенного иммунитета

1. С учетом положений пункта 2 отказ от суверенного иммунитета от юрисдикции судов, упомянутых в статьях 42 или 43 Конвенции, или в связи с принудительным исполнением прав и соблюдением гарантий в отношении какого-либо авиационного объекта в соответствии с Конвенцией является обязательным и, при условии соблюдения других условий осуществления такой юрисдикции или такого принудительного исполнения, является действительным в части предоставления прав на осуществление юрисдикции и разрешения на принудительное исполнение, в зависимости от обстоятельств.

2. Отказ, предусмотренный в предыдущем пункте, должен быть оформлен в письменном виде и содержать описание авиационного объекта.

*Глава V.***СВЯЗЬ С ДРУГИМИ КОНВЕНЦИЯМИ**

Статья XXIII

Связь с Конвенцией о международном признании прав на воздушные суда

Настоящая Конвенция для Договаривающегося государства, которое является Стороной в Конвенции о международном признании прав на воздушные суда, подписанной в Женеве 19 июня 1948 года, заменяет указанную Конвенцию в части, касающейся воздушных судов, как они определены в настоящем Протоколе, и авиационных объектов. Однако в отношении прав или гарантий, которые не охватываются настоящей Конвенцией или на которые она не распространяется, Женевская конвенция не заменяется.

Статья XXIV

Связь с Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся предупредительного ареста воздушных судов

1. Настоящая Конвенция для Договаривающегося государства, являющегося Стороной в Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся предупредительного ареста воздушных судов, подписанной в Риме 29 мая 1933 года, заменяет указанную Конвенцию в части, касающейся воздушных судов, как они определены в настоящем Протоколе.

2. Договаривающееся государство — участник вышеупомянутой Конвенции может заявить при ратификации, принятии, утверждении настоящего Протокола или присоединении к нему, что оно не будет применять данную статью.

Статья XXV**Связь с Конвенцией УНИДРУА о международном финансовом лизинге**

Настоящая Конвенция заменяет Конвенцию УНИДРУА о международном финансовом лизинге, подписанную в Оттаве 28 мая 1988 года, в части, касающейся авиационных объектов.

*Глава VI.***ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ****Статья XXVI****Подписание, ратификация, принятие, утверждение или присоединение**

1. Настоящий Протокол открыт для подписания в Кейптауне 16 ноября 2001 года государствами, участвовавшими в Дипломатической конференции для принятия Конвенции о подвижном оборудовании и Авиационного протокола, состоявшейся в Кейптауне с 29 октября по 16 ноября 2001 года. После 16 ноября 2001 года настоящий Протокол будет открыт для подписания всеми государствами в штаб-квартире Международного института унификации частного права (УНИДРУА) в Риме до его вступления в силу в соответствии со статьей XXVIII.

2. Настоящий Протокол подлежит ратификации, принятию или утверждению государствами, которые подписали его.

3. Любое государство, которое не подписало настоящий Протокол, может присоединиться к нему в любое время.

4. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение производятся путем сдачи на хранение официального документа об этом депозитарию.

5. Государство не может стать участником настоящего Протокола, если оно не является или не становится также участником Конвенции.

Статья XXVII**Региональные организации экономической интеграции**

1. Любая региональная организация экономической интеграции, учрежденная суверенными государствами и обладающая компетенцией в отношении некоторых вопросов, регулируемых настоящим Протоколом, может также подписать, ратифицировать, принять, утвердить настоящий Протокол или присоединиться к нему. В этом случае региональная организация экономической интеграции будет иметь права и обязательства Договаривающегося государства в той мере, в какой данная организация обладает компетенцией в отношении вопросов, регулируемых настоящим Протоколом. В тех случаях, когда количество Договаривающихся государств является релевантным в настоящем Протоколе, региональная организация экономической интеграции не учитывается как Договаривающееся государство в до-

полнение к ее государствам — членам, которые являются Договаривающимися государствами.

2. Региональная организация экономической интеграции при подписании, принятии, утверждении или присоединении делает заявление депозитарию с указанием вопросов, которые регулируются настоящим Протоколом и в отношении которых данной организации передана компетенция ее государствами — членами. Региональная организация экономической интеграции незамедлительно уведомляет депозитария о любых изменениях разграничения компетенции, указанного в заявлении, сделанном в соответствии с настоящим пунктом, в том числе о новых передачах компетенции.

3. Любая ссылка на «Договаривающееся государство», или «Договаривающиеся государства», или «государство — участник», или «государства — участники» в настоящем Протоколе относится в равной степени к региональной организации экономической интеграции, когда того требует контекст.

Статья XXVIII

Вступление в силу

1. Настоящий Протокол вступает в силу в первый день месяца, который следует по истечении трех месяцев после даты сдачи на хранение восьмого документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, между государствами, которые сдали на хранение такие документы.

2. Для других государств настоящий Протокол вступает в силу в первый день месяца, который следует по истечении трех месяцев после даты сдачи на хранение своего документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

Статья XXIX

Территориальные единицы

1. Если государство имеет территориальные единицы, в которых применяются различные правовые системы в отношении вопросов, регулируемых настоящим Протоколом, оно может при ратификации, принятии, утверждении или присоединении заявить, что действие настоящего Протокола распространяется на все его территориальные единицы или лишь на одну или более из них и может изменить это заявление, представив другое заявление в любое время.

2. В любом таком заявлении ясно указываются территориальные единицы, к которым применяется настоящий Протокол.

3. Если Договаривающееся государство не делает заявления согласно пункту 1, настоящий Протокол применяется ко всем территориальным единицам такого государства.

4. В тех случаях, когда Договаривающееся государство распространяет действие настоящего Протокола на одну или несколько своих территориальных единиц, заявления, допускаемые по настоящему Протоколу, могут быть сделаны в отношении каждой такой территориальной единицы и

заявления, сделанные в отношении одной территориальной единицы, могут отличаться от заявлений, сделанных в отношении другой территориальной единицы.

5. Если в силу заявления в соответствии с пунктом 1 действие настоящего Протокола распространяется на одну или несколько территориальных единиц какого-либо Договаривающегося государства:

а) должник считается находящимся в каком-либо из Договаривающихся государств только в том случае, если он учрежден или образован в соответствии с действующим законодательством в территориальной единице, к которой применяются Конвенция и настоящий Протокол, или если он имеет свое зарегистрированное учреждение или предусмотренную законодательством штаб-квартиру, административный центр, место ведения хозяйственной деятельности или место обычного проживания в территориальной единице, к которой применяются Конвенция и настоящий Протокол;

б) любая ссылка на местонахождение объекта в каком-либо Договаривающемся государстве указывает на местонахождение объекта в территориальной единице, к которой применяются Конвенция и настоящий Протокол;

с) любая ссылка на административные органы в этом Договаривающемся государстве рассматривается как ссылка на административные органы, обладающие юрисдикцией в территориальной единице, к которой применяются Конвенция и настоящий Протокол, а любая ссылка на национальный регистр или орган регистрации в этом Договаривающемся государстве рассматривается как ссылка на действующий авиационный регистр или орган регистрации, обладающий юрисдикцией в территориальной единице или единицах, к которым применяются Конвенция и настоящий Протокол.

Статья XXX

Заявления, касающиеся отдельных положений

1. Договаривающееся государство может при ратификации, принятии, утверждении настоящего Протокола или присоединении к нему заявить, что оно будет применять любую одну или несколько из статей VIII, XII и XIII настоящего Протокола.

2. Договаривающееся государство может при ратификации, принятии, утверждении настоящего Протокола или присоединении к нему заявить, что оно будет применять положения статьи X настоящего Протокола полностью или частично. Если оно делает такое заявление в отношении пункта 2 статьи X, то оно оговаривает продолжительность требуемого периода времени.

3. Договаривающееся государство может при ратификации, принятии, утверждении настоящего Протокола или присоединении к нему заявить, что оно будет применять полностью положения Варианта А или применять полностью положения Варианта В статьи XI, и в этом случае указывает виды процедур по несостоятельности, если таковые имеют место, к которым оно будет применять положения Варианта А, и виды процедур по несостоятельности, если таковые имеют место, к которым оно будет применять положения

Варианта В. Договаривающееся государство, делающее заявление согласно настоящему пункту, оговаривает продолжительность периода, требуемого в соответствии со статьей XI.

4. Суды Договаривающихся государств применяют статью XI в соответствии с заявлением, сделанным Договаривающимся государством, которое осуществляет первичную юрисдикцию в отношении несостоятельности.

5. Договаривающееся государство может при ратификации, принятии, утверждении настоящего Протокола или присоединении к нему заявить, что оно не будет применять положения статьи XXI полностью или частично. В таком заявлении указывается, при каких условиях будет применяться соответствующая статья в случае, если она будет применяться частично, или какие другие формы временной судебной защиты будут применяться в противном случае.

Статья XXXI

Заявления согласно Конвенции

Заявления, сделанные согласно Конвенции, включая заявления, сделанные согласно статьям 39, 40, 50, 53, 54, 55, 57, 58 и 60 Конвенции, рассматриваются как сделанные также согласно настоящему Протоколу, если не указано иное.

Статья XXXII

Оговорки и заявления

1. Никакие оговорки не могут быть сделаны в отношении настоящего Протокола, однако заявления, разрешенные статьями XXIV, XXIX, XXX, XXXI, XXXIII и XXXIV, могут быть сделаны в соответствии с положениями этих статей.

2. О любом заявлении, или последующем заявлении, или о любом отзыве заявления, сделанных в соответствии с настоящим Протоколом, уведомляется депозитарий в письменном виде.

Статья XXXIII

Последующие заявления

1. Любое государство — участник может сделать последующее заявление, помимо заявления, сделанного в соответствии со статьей XXXI согласно статье 60 Конвенции, в любое время после даты вступления в силу для него настоящего Протокола путем уведомления об этом депозитария.

2. Любое такое последующее заявление вступает в силу в первый день месяца, который следует по истечении шести месяцев после даты получения уведомления депозитарием. Если в уведомлении оговаривается более длительный период вступления в силу этого заявления, оно вступает в силу по истечении такого более длительного периода после получения уведомления депозитарием.

3. Независимо от положений предыдущих пунктов, настоящий Протокол продолжает применяться, как если бы такие последующие заявления не делались, в отношении всех прав и гарантий, которые возникли до даты вступления в силу любого такого последующего заявления.

Статья XXXIV

Отзыв заявлений

1. Любое государство — участник, сделавшее заявление согласно настоящему Протоколу, помимо заявления, сделанного в соответствии со статьей XXXI согласно статье 60 Конвенции, может отозвать его в любое время, направив депозитарию официальное уведомление. Такой отзыв вступает в силу в первый день месяца, который следует по истечении шести месяцев после даты получения уведомления депозитарием.

2. Независимо от положений предыдущего пункта, настоящий Протокол продолжает применяться, как если бы такой отзыв заявления не производился, в отношении всех прав и гарантий, возникших до даты вступления в силу любого такого отзыва.

Статья XXXV

Денонсация

1. Любое государство — участник может денонсировать настоящий Протокол путем письменного уведомления депозитария.

2. Любая такая денонсация вступает в силу в первый день месяца, который следует по истечении двенадцати месяцев после даты получения уведомления депозитарием.

3. Независимо от положений предыдущих пунктов, настоящий Протокол продолжает применяться, как если бы такая денонсация не производилась, в отношении всех прав и гарантий, возникших до даты вступления в силу любой такой денонсации.

Статья XXXVI

Ревизионные конференции, поправки связанные с ними вопросы

1. Депозитарий в консультации с Контролирующим органом готовит ежегодно или тогда, когда того требуют обстоятельства, доклады для государств — участников относительно способа практического функционирования международного режима, созданного Конвенцией, измененной настоящим Протоколом. При подготовке таких докладов депозитарий учитывает доклады Контролирующего органа, касающиеся функционирования международной системы регистрации.

2. По просьбе не менее двадцати пяти процентов государств — участников депозитарий в консультации с Контролирующим органом время от времени созывает ревизионные конференции государств — участников для рассмотрения вопросов:

а) практического выполнения Конвенции, измененной настоящим Протоколом, и ее эффективности в деле содействия обеспеченному активами финансированию и лизингу авиационных объектов, охватываемых ее положениями;

б) судебного толкования и применения положений настоящего Протокола и правил;

в) функционирования международной системы регистрации, работы Регистратора и надзора за ней со стороны Контролирующего органа с учетом докладов Контролирующего органа;

г) целесообразности какого-либо изменения настоящего Протокола или системы международной регистрации.

3. Любая поправка к настоящему Протоколу утверждается большинством по крайней мере в две трети государств — участников, участвующих в конференции, упоминаемой в предыдущем пункте, и вступает в силу в отношении государств, ратифицировавших, принявших или утвердивших такую поправку, в случае ратификации, принятия или утверждения восемью государствами в соответствии с положениями статьи XXVIII, касающейся вступления его в силу.

Ст а т ь я XXXVII

Депозитарий и его функции

1. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение в Международный институт унификации частного права (УНИДРУА), который настоящим назначается депозитарием.

2. Депозитарий:

а) информирует все Договаривающиеся государства:

i) о каждом новом подписании или каждой новой сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении с указанием соответствующих дат;

ii) о дате вступления в силу настоящего Протокола;

iii) о каждом заявлении, сделанном согласно настоящему Протоколу, с указанием соответствующей даты;

iv) об отзыве или изменении любого заявления с указанием соответствующих дат;

v) об уведомлении о денонсации настоящего Протокола с указанием соответствующей даты и даты вступления денонсации в силу;

б) направляет заверенные подлинные копии настоящего Протокола всем Договаривающимся государствам;

в) предоставляет Контролирующему органу и Регистратору копию каждого документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении с указанием даты сдачи его на хранение, каждого заявления, или отзыва заявления, или изменения заявления и каждого уведомления о денонсации с указанием даты уведомления о них, с тем чтобы содержащаяся в них информация могла быть общедоступной;

d) выполняет также такие другие функции, которые являются обычными для депозитариев.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящий Протокол.

Совершено в Кейптауне шестнадцатого дня ноября месяца две тысячи первого года в единственном подлинном экземпляре на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными, приобретая такую аутентичность после проверки совместным секретариатом Конференции в рамках полномочий Председателя Конференции в течение девяноста дней с указанной здесь даты на предмет приведения их в соответствие друг с другом.

Приложение

ФОРМА БЕЗОТЗЫВНОГО ПОЛНОМОЧИЯ НА ДЕРЕГИСТРАЦИЮ И ВЫВОЗ

Приложение, на которое делается ссылка в статье XIII

[Дата]

Кому: [название органа регистрации]

Содержание: безотзывное полномочие на deregистрацию и вывоз

Нижеподписавшееся лицо является зарегистрированным [эксплуатантом] [владельцем]* [название изготовителя планера воздушного судна / вертолета и номер модели], носящего серийный номер изготовителя [серийный номер изготовителя] и регистрационный [номер] [знак] [регистрационный номер / знак] (в комплекте со всеми установленными, смонтированными или приданными принадлежностями, частями и оборудованием — «воздушного судна»).

Настоящий документ является безотзывным полномочием на deregистрацию и вывоз, предоставленным нижеподписавшимся лицом в пользу [наименование кредитора] («уполномоченной стороны») в силу положений статьи XIII Протокола по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования. В соответствии с указанной статьей нижеподписавшееся лицо настоящим просит:

i) признать, что уполномоченная сторона или лицо, назначенное этой стороной, является единственным лицом, имеющим право:

a) обеспечить deregистрацию воздушного судна в [название регистра воздушных судов], который ведется [название органа регистрации] для целей главы III Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года;

* Подобрать термин, отражающий соответствующий критерий регистрации национальной принадлежности.

б) обеспечить физическое перемещение воздушного судна из [название страны];

ii) подтвердить, что уполномоченная сторона или лицо, назначенное этой стороной, могут предпринять действия, указанные выше в пункте «i», по письменному требованию без согласия на то нижеподписавшегося лица и что после предъявления такого требования полномочные органы [название страны] сотрудничают с уполномоченной стороной в целях скорейшего завершения таких действий.

Права уполномоченной стороны, установленные настоящим документом, не могут быть отозваны нижеподписавшимся лицом без письменного согласия уполномоченной стороны.

Прошу подтвердить ваше согласие с этим запросом и его условиями путем внесения соответствующей записи в отведенное для этого место в нижней части документа и передачи данного документа в [название органа регистрации].

[Название эксплуатанта / владельца]

Согласовано и передано
[Дата]

[Фамилия подписавшего лица]
[Должность подписавшего лица]

[Указать соответствующий адресат]

Примечание к документу

Протокол открыт для подписания в Кейптауне 16.11.2001 и после в штаб-квартире Международного института унификации частного права (УНИД-РУА) в Риме до его вступления в силу в соответствии со статьей XXVIII.

Протокол не вступил в силу на 06.06.2002.

Россия не участвует.

Сведения о Договаривающихся Сторонах см. в Статусе Протокола.

ДЕКЛАРАЦИЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ПРИНЦИПОВ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Монреаль, 24 — 29 марта 2003 года)

Всемирная авиатранспортная Конференция на тему «Проблемы и возможности либерализации», проведенная Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в ее Штаб-квартире в Монреале с 24 по 29 марта 2003 года с участием 145 государств и 29 организаций,

напоминая о благородных целях в преамбуле к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции),

сознавая важную роль международного воздушного транспорта и его вклад в национальное развитие и мировую экономику,

подчеркивая чрезвычайную важность аспектов безопасности полетов и авиационной безопасности для международного воздушного транспорта,

учитывая имевшие место после Четвертой Всемирной авиатранспортной конференции 1994 года изменения условий регулирования и эксплуатации международного воздушного транспорта, обусловленные процессами экономического развития, глобализации, либерализации и приватизации, а также желательность постоянного развития механизмов регулирования в целях содействия изменению коммерческих условий деятельности отрасли воздушного транспорта и обеспечения дальнейшего безопасного, надежного и упорядоченного развития гражданской авиации во всем мире,

вновь подтверждая, что основополагающие принципы суверенитета, справедливых и равных возможностей, недискриминации, взаимозависимости, гармонизации и сотрудничества, зафиксированные в Чикагской конвенции, хорошо служили международному воздушному транспорту и по-прежнему являются фундаментом будущего развития международной гражданской авиации,

заявляет, что:

1. Общие принципы

1.1. ИКАО и ее Договаривающиеся государства совместно с авиатранспортной отраслью и другими заинтересованными сторонами, участвующими в деятельности гражданской авиации, будут прилагать усилия к тому, чтобы международный воздушный транспорт продолжал развиваться таким способом, который:

а) обеспечивает высокий и возрастающий уровень безопасности полетов и авиационной безопасности;

- б) способствует эффективному и стабильному участию всех государств в международном воздушном транспорте и получению связанных с этим выгод на основе уважения национального суверенитета и равенства возможностей;
 - с) принимает во внимание различие уровней экономического развития государств на основе принципа «общности интересов» и посредством использования преференциальных мер в отношении развивающихся стран;
 - д) обеспечивает предоставление адекватной вспомогательной инфраструктуры по разумным ценам;
 - е) содействует предоставлению ресурсов для международного воздушного транспорта, в особенности для развивающихся стран;
 - ф) позволяет развиваться на стабильной экономической основе, подкрепляемой адаптацией условий регулирования и хозяйствования;
 - г) стремится свести к минимуму экологические последствия;
 - h) отвечает разумным ожиданиям потребителей и потребностям обслуживания населения, в особенности для маршрутов с небольшим объемом движения или неэкономичных по иным причинам маршрутов;
 - i) содействует повышению эффективности и сводит к минимуму искажение рынка;
 - j) обеспечивает адекватные и эффективные гарантии добросовестной конкуренции;
 - к) содействует развитию сотрудничества и гармонизации на субрегиональном, региональном и глобальном уровнях; и
 - l) должным образом учитывает интересы всех участников, включая авиаперевозчиков и других эксплуатантов, пользователей, аэропорты, общественность, рабочую силу и поставщиков услуг в области туризма и путешествий;
- имея в виду в конечном итоге дать международному воздушному транспорту как можно больше экономической свободы, учитывая при этом его специфические характеристики и, в частности, необходимость обеспечения высоких стандартов безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды.

2. Безопасность полетов и авиационная безопасность

2.1. Безопасность полетов и авиационная безопасность должны и впредь играть первостепенную роль в функционировании и развитии международного воздушного транспорта, и государства должны принимать на себя основную ответственность за обеспечение нормативного контроля в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности независимо от каких-либо изменений в системе экономического регулирования.

2.2. Государствам следует сотрудничать в деле осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности во всем мире в соответствии с их обязательствами по Чикагской конвенции.

2.3. Государствам следует учитывать последствия для безопасности полетов и авиационной безопасности при осуществлении трансграничных операций арендуемых воздушных судов, практики совместного использования кодов авиакомпаниями и применении других аналогичных механизмов.

2.4. Меры по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности должны осуществляться эффективным с точки зрения затрат образом, чтобы не возлагать чрезмерного бремени на гражданскую авиацию.

2.5. Меры по обеспечению авиационной безопасности, насколько это возможно, не должны нарушать или затруднять поток пассажиров, грузов, почты и воздушных судов.

2.6. Дальнейшую экономическую либерализацию следует проводить таким образом, чтобы обеспечить наличие четко определенной точки ответственности за безопасность полетов и авиационную безопасность в четко оговоренном государстве или другом регламентирующем полномочном органе, назначенном указанным государством, для любого конкретного полета воздушного судна.

3. Участие и стабильность

3.1. Все государства разделяют основополагающую цель эффективного и стабильного участия в международном воздушном транспорте и получения связанных с этим выгод на основе уважения национального суверенитета и равных возможностей.

3.2. Государствам следует разрабатывать и использовать гарантии для обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности, экономической стабильности и добросовестной конкуренции.

3.3. Государствам следует обеспечивать, чтобы необходимая инфраструктура аэропортов и аэронавигационного обслуживания предоставлялась во всем мире по разумным ценам и на недискриминационной основе.

3.4. Сборы за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание должны использоваться только для покрытия затрат на предоставление средств и обслуживания гражданской авиации.

3.5. Интересы и потребности развивающихся стран должны быть предметом особого внимания, и им могут предоставляться преференциальные условия и финансовая поддержка.

3.6. Мировое авиационное сообщество должно содействовать развитию воздушного транспорта экологически ответственным образом, ограничивая воздействие воздушного транспорта, с тем чтобы добиться максимальной совместимости безопасного, экономически эффективного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды.

4. Либерализация

4.1. Цель постоянного развития механизмов регулирования заключается в создании условий, в которых международный воздушный транспорт может развиваться и расти стабильным, эффективным и экономичным образом без снижения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности и с соблюдением социальных и трудовых стандартов.

4.2. Государства, которые еще не стали сторонами в Соглашении о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС), следует в срочном порядке рассмотреть возможность вступления в число его участников.

4.3. Процессу либерализации должно способствовать применение во всем мире современного единообразного режима ответственности авиаперевозчиков, а именно Монреальской конвенции 1999 года.

4.4. Каждое государство самостоятельно определяет направление и темпы изменений в сфере регулирования международного воздушного транспорта, проявляя гибкость и используя, в зависимости от обстоятельств, двусторонние, субрегиональные, региональные, плюрилатеральные или глобальные механизмы.

4.5. Государствам следует в той мере, в какой это практически возможно, осуществлять либерализацию доступа к рынку международного воздушного транспорта, доступа авиаперевозчиков к международному капиталу и представлять авиаперевозчикам свободу осуществления коммерческой деятельности.

4.6. Государствам следует с пониманием относиться к стремлению других государств перейти к практике расширенного трансграничного владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью и/или назначения авиаперевозчиков на основе критерия основного места деятельности при условии, что будут сохранены четкие границы компетенции и контроля в сфере регулирования безопасности полетов и авиационной безопасности.

4.7. Государствам следует изучать возможность ускоренной либерализации механизмов регулирования международных авиагрузовых перевозок при условии, что будут сохранены четкие границы компетенции и контроля в сфере регулирования безопасности полетов и авиационной безопасности.

4.8. Транспарентность является важным элементом содействия экономическому росту, повышению конкурентоспособности и финансовой стабильности на внутреннем, региональном и международном уровнях и увеличивает выгоды либерализации.

4.9. Следует и впредь поощрять улучшение обслуживания клиентов авиатранспортной отрасли и разработку соответствующих мер для защиты интересов потребителей.

5. Конкуренция и сотрудничество

5.1. Принятие и применение закона о конкуренции является важной гарантией обеспечения добросовестной конкуренции по мере продвижения государств к либерализованному рынку.

5.2. Сотрудничество между государствами способствует либерализации и позволяет избегать конфликтов, в особенности при решении вопросов законодательства/политики в области конкуренции и условий труда, затрагивающих международный воздушный транспорт.

5.3. Государствам следует избегать принятия односторонних мер, которые могут отрицательно сказаться на упорядоченном и гармоничном развитии международного воздушного транспорта, и обеспечивать, чтобы при применении национальной политики и внутреннего законодательства к международному воздушному транспорту в должной мере учитывались его характерные особенности.

5.4. В тех случаях, когда предоставление государствами помощи авиатранспортному сектору является обоснованным, государства должны принимать транспарентные и эффективные меры для обеспечения того, чтобы такая помощь не оказывала негативного воздействия на конкуренцию на рынке, не оказывала дестабилизирующего эффекта и носила, насколько это возможно, временный характер.

5.5. При условии соблюдения применимых законов о конкуренции государствам следует продолжать признавать наличие систем многостороннего интерлайна, которые позволяют государствам, авиаперевозчикам, пассажирам и грузоотправителям получать доступ к глобальной авиатранспортной сети на недискриминационной основе.

6. Роль ИКАО

6.1. ИКАО следует и впредь играть роль мирового лидера в содействии и координации процессов экономической либерализации и обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта.

6.2. ИКАО следует и впредь способствовать развитию эффективных связей и сотрудничества с другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами международного воздушного транспорта, в целях согласования усилий и во избежание дублирования действий на глобальном уровне.

6.3. Государствам следует рассматривать возможность использования вариантов регулирования, предоставляемых ИКАО, для либерализации международного воздушного транспорта.

6.4. Государствам следует и впредь постоянно информировать ИКАО о развитии событий в области воздушного транспорта, в том числе о введении в действие либеральных механизмов на различных уровнях, и способствовать в рамках других форумов полному пониманию мандата и роли ИКАО.

Бордунов Виталий Дмитриевич
МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО

Учебное пособие

Научный редактор
Л. Б. Архипова

Корректор
Е. Л. Качалова

Дизайн переплета
О. Павлова

Компьютерные верстка и оформление
Н. Н. Попов

ЗАО «Издательско-торговая компания «НАУЧНАЯ КНИГА»

ИД № 01253

Москва, ул.Остоженка, 53/2, стр. 1, оф. 116
(Дипломатическая академия МИД России)
тел. (495) 246-82-47, факс (495) 246-21-13
E-mail: flerus@newtech.ru

Подп. в печать 02.11.2006 г. Формат 60×84¹/₁₆.

Усл. печ. л. 29,00. Тираж 3000 экз.

Заказ



**судостроительный
банк**

**Полный комплекс услуг для корпоративных клиентов
Судостроительный банк — один из крупнейших российских банков —
имеет богатый опыт работы с транспортными предприятиями.**

Судостроительный банк предлагает услуги по приобретению авиационной техники и другого оборудования с использованием лизинга.

Судостроительный банк осуществляет финансирование внешнеэкономической деятельности предприятий:

- ♦ международные расчеты;
- ♦ услуги в области торгового финансирования;
- ♦ операции по покупке/продаже клиентами безналичной иностранной валюты на ЕТС ММВБ.

Судостроительный банк предоставляет различные виды банковских гарантий:

- ♦ гарантии платежа, выполнения обязательств, авансовых платежей, тендерные, таможенные гарантии, гарантии оплаты акцизного налога и др.

Судостроительный банк проводит операции с ценными бумагами юридических лиц:

- ♦ различные зачетные схемы (погашение дебиторской задолженности в бюджеты различных уровней, реализация кредиторской задолженности и т. д.);
- ♦ любые операции с векселями, принадлежащими клиентам (продажи, операции РЕПО);
- ♦ организация получения рыночных займов в интересах клиента.

Судостроительный банк оказывает услуги Депозитария:

- ♦ учет и удостоверение прав на ценные бумаги, передачи ценных бумаг, и т. д.;
- ♦ отдельные для каждого Депонента счета депо;
- ♦ любые предусмотренные Регламентом и действующим законодательством операции по счетам депо Депонентов.

**Высокие стандарты банковского сервиса и широкий спектр
предоставляемых возможностей — ключ к коммерческому
успеху наших клиентов.**



**судостроительный
банк**

115035, Москва, Садовническая ул., д.5
тел.: (495) 745-7990, 777-1881
факс: (495) 959-0888
www.sbank.ru