

УДК 341.1026

К ВОПРОСУ ОБ УЧАСТИИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНВЕНЦИЯХ ПО ВОЗДУШНОМУ ТРАНСПОРТУ: ИМПЕРАТИВНАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ ИЛИ ФАКУЛЬТАТИВ

В.Г. АФАНАСЬЕВ

Рассматриваются вопросы об участии государств в международных конвенциях в сфере воздушного транспорта, о преимуществах и ответственности государств, ратифицировавших соответствующие конвенции, и обязанностях их авиакомпаний.

Ключевые слова: конвенция, ратификация, обязательства, ответственность, императив, факультатив, имидж, престиж.

Многостороннее сотрудничество в сфере гражданской авиации осуществляется в рамках международных договоров, которые имеют различные наименования: соглашение, договор, конвенция, пакт, совместная декларация и др. Наибольшее распространение в гражданской авиации получило наименование "конвенция"¹.

Как известно, в содержание понятия "международный договор" включается соглашение между государствами или иными субъектами международного права, устанавливающее их взаимные права и обязанности в политических, экономических и иных отношениях, в том числе в сфере воздушных сообщений.

Все многосторонние договоры в сфере гражданской авиации могут быть условно отнесены к следующим группам документов:

– документы по регулированию международной гражданской авиации на всемирной основе (документы Чикагской конвенции 1944 г.);

– документы о воздушных перевозках и ответственности авиаперевозчиков (Варшавская конвенция 1929 г. и документы Варшавской системы, Монреальская конвенция 1999 г. и др.);

– документы по безопасности воздушных судов и аэропортов (Токийская конвенция 1963 г., Гагская конвенция 1970 г., Монреальские конвенции 1971 г. и 1991 г. и др.);

– документы по защите собственности (Кейптаунская конвенция 2001 г. и Протокол по авиационному оборудованию к ней, Римская конвенция 1952 г. и др.).

В данной статье мы остановимся только на основных международных конвенциях по воздушному транспорту, в которых участвует Российская Федерация.

1. Чикагская конвенция 1944 г.

Конвенция о международной гражданской авиации (документ ИКАО Doc 7300), известная как Чикагская конвенция 1944 г., обеспечивает основную юридическую базу для регулирования всемирной гражданской авиации. Она учредила Международную организацию гражданской авиации (International Civil Aviation Organisation - ICAO). Государства, подписавшие и ратифицировавшие Чикагскую конвенцию, становятся членами ИКАО. Наше государство (СССР) ратифицировало Чикагскую конвенцию и стало членом ИКАО в 1970 г. В настоящее время членами ИКАО являются 202 государства.

Структурно Конвенция состоит из четырех частей, содержащих 22 главы и 96 статей. Часть I - Воздушная навигация; часть II - Организация международной гражданской авиации (эта часть

¹ Конвенция (от англ. convention) - соглашение, договоренность, договор (Comprehensive English - Russian Dictionary, АБВУ Lingvo, 2007, р. 536); факультатив - необязательный, императив - безоговорочный, обязательный.

является фактически уставом ИКАО); часть III - Международный воздушный транспорт; часть IV - Заключительные положения и Приложения к Чикагской конвенции.

Цели и задачи ИКАО изложены в Преамбуле и детализируются в статье 44 Конвенции. В частности, "...развивать международную гражданскую авиацию безопасным и упорядоченным образом и, чтобы международные линии воздушного транспорта можно было организовать на основе равенства возможностей и эксплуатировать обоснованно и экономично".

Чикагская конвенция предусматривает обязательство в достижении всеми договаривающимися государствами в максимально возможной степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации в отношении воздушных судов, летного состава, воздушных линий и вспомогательных служб по всем вопросам воздушной навигации.

С этой целью ИКАО принимает и время от времени может изменять по мере необходимости международные стандарты и рекомендуемую практику² и процедуры, касающиеся воздушных судов, систем связи и аэронавигации, а также других вопросов безопасности, регулярности и надежности воздушной навигации. В Приложениях к Чикагской конвенции содержатся в основном все разработанные и принятые SARP's. К настоящему времени всего разработано и принято 19 Приложений по всем сферам деятельности гражданской авиации.

Часто возникает вопрос, обязаны ли все договаривающиеся государства - члены ИКАО соблюдать все стандарты и рекомендации ИКАО? При вступлении в ИКАО наше государство имело около 400 различных отличий от SARP's. К настоящему времени их осталось не более 100.

Ответ на этот вопрос дает ст. 38 Конвенции: любое государство, которое найдет практически неосуществимым принятие полностью такого международного стандарта или приведение своих собственных правил или практики в полное соответствие с любым международным стандартом или практикой, будет немедленно уведомлять ИКАО о различиях между его собственной практикой и установленным международным стандартом. Отрадно видеть, что за сорокалетнее пребывание в ИКАО количество различий между SARP и нашими стандартами сократилось более чем в четыре раза.

Имеются некоторые расхождения в толковании и применении ст. 5 Чикагской конвенции и Воздушным кодексом РФ. Указанная статья о нерегулярных полетах трактует, что воздушные суда всех договаривающихся государств, не занятые регулярными полетами на международных воздушных линиях, имеют право осуществлять полеты или транзитные беспосадочные перелеты через территории других договаривающихся государств и совершать остановки с некоммерческими целями без обязательного предварительного разрешения и при условии, что государство, через которое осуществляется полет, имеет право потребовать посадку. Воздушный кодекс РФ требует обязательное предварительное уведомление за исключением аварийной посадки.

2. Варшавская конвенция 1929 г. и документы Варшавской системы

Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция). Конвенция дает определение международной перевозки, устанавливает требования к перевозочным документам и ответственность за их надлежащее оформление. Целый ряд статей Конвенции (17-30) устанавливает ответственность перевозчика за вред, происшедший в случае смерти, ранения и всякого другого телесного повреждения, нанесенного пассажирам, а также за повреждение или утрату багажа и груза в течение времени, когда они находились под охраной перевозчика. Конвенция устанавливает пределы ответственности, а также случаи освобождения перевозчика от ответственности. Пределы ответственности неоднократно менялись различными документами Варшавской системы.

² Принято сокращенное наименование SARP - Standards and Recommended Practices.

К документам Варшавской системы относятся следующие:

1. Гаагский протокол 1955 г. об изменении Варшавской конвенции. Он значительно изменил, усовершенствовал и упростил правила, относящиеся к перевозочным документам, а также удвоил пределы ответственности перевозчика в отношении пассажиров.

2. Гвадалахарская конвенция 1964 г. - дополнительная к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору. Конвенция распространила ответственность на фактического перевозчика.

3. Гватемальский протокол 1971 г. - об изменении Варшавской конвенции 1929 г. вместе с Гаагским протоколом 1955 г. Гватемальский протокол повысил предел ответственности за пассажира до 1,5 млн. золотых французских франков (около 100 тыс. долл. США). Протокол не вступил в силу, т.к. его ратифицировали только 11 государств.

4. Дополнительные Монреальские протоколы № 1, 2, 3 и 4, принятые на дипломатической конференции в Монреале в 1975 г. Они заменили "золотую оговорку" - выплату возмещения в золотых французских франках на условную валютную единицу - СПЗ (специальные права заимствования); 1 у.е. СПЗ эквивалентен 65,5 мг золота пробы 0,900. Эти протоколы также не вступили в силу. Российская Федерация ратифицировала только часть документов Варшавской системы (саму Конвенцию и Гаагский протокол 1955 г.).

3. Монреальская конвенция 1999 г.

Конвенция для унификации некоторых правил международных перевозок (Монреальская конвенция 1999 г.) была предназначена для модернизации Варшавской системы. Она призвана заменить единым документом шесть различных документов ныне действующей фрагментарной Варшавской системы. Однако не все государства - участники Варшавской конвенции 1929 г., связанные с нею документами, поспешили присоединиться к Монреальской конвенции 1999 г., которая вступила в силу только в конце 2003 г. после ее ратификации тридцатью государствами. Для государств, не являющихся участниками Монреальской конвенции, по-прежнему остается в силе Варшавская конвенция 1929 г. Россия только теперь решила присоединиться к этой Конвенции после доработки российского законодательства в соответствии с требованиями последней. Ниже мы рассмотрим, почему нам понадобилось более 15 лет, чтобы "созреть" для такого решения.

Во-первых, в отличие от Варшавской конвенции, Монреальская конвенция устанавливает двухуровневую систему ответственности перевозчика. Первый уровень устанавливает ответственность независимо от вины перевозчика. Предел ответственности составляет 100 тыс. СПЗ, что в пересчете на доллары является более 150 тыс. долл. США. Это более чем в полтора раза превышает предел по Варшавской системе. Второй уровень основывается на презумпции вины перевозчика и не предусматривает ограничения ответственности, т.е. сколько назначит суд. Во-вторых, в случае авиационных происшествий перевозчик должен будет незамедлительно производить предварительные выплаты для оказания помощи родственникам пострадавших. Суммы таких предварительных выплат должны определяться национальным законодательством страны потерпевших. Авиаперевозчики должны представлять доказательства наличия договоров страхования и полисов, гарантирующих получение финансовых средств на случай автоматических выплат или возбуждения судебного иска. Иск о возмещении вреда в связи со смертью или с повреждением пассажира может предъявляться в стране, в которой пассажир на момент происшествия имел свое основное постоянное место жительства. (Примечание: автор данной статьи был свидетелем, когда Бруклинский окружной суд США потребовал выплаты по 1 млн. долл. за гибель каждого пассажира, включая физические и моральные страдания. Но в это время действовала только Варшавская конвенция

- выплаты в пределах 75 тыс. долл. Что стало бы с авиакомпанией, если бы тогда действовала Монреальская конвенция 1999 г!?).

4. Кейптаунская конвенция 2001 г.

Основной из серии международных документов по защите собственности является "Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования" и Авиационный протокол к ней. Конвенция и Протокол, являющийся ее неотъемлемой частью, распространяют свои действия на такие объекты подвижного оборудования, как планеры воздушных судов, авиационные двигатели, вертолеты, космические средства и др.

Конвенция признает преимущества лизинга и устанавливает четкие правила регулирования лизинговых сделок. Такие правила должны отражать принципы, лежащие в основе лизинга, и осуществлять широкие и возможные экономические выгоды для всех заинтересованных сторон. Конвенция устанавливает правовые рамки для международных гарантий в отношении подвижного оборудования и создает для этой цели международную систему регистрации сделок для защиты таких гарантий. Под действие Конвенции и Авиационного протокола подпадают соглашения о лизинге, соглашения о предварительной продаже с резервированием права собственности и соглашения об обеспечении исполнения обязательств, а также договоры купли-продажи.

Российская Федерация ратифицировала Кейптаунскую конвенцию и протокол только в 2012 г.

Итак, рассмотрев основные международные конвенции по воздушному транспорту, надлежит дать ответ на поставленный в заголовке статьи вопрос: чем же является для нашего государства участие в этих конвенциях - факультатив, т.е. их необязательность или императивная необходимость. Долгое время мы придерживались первого: сколько могли затягивали ратификацию последних из названных конвенций (Кейптаунскую - с 2001 г. по 2012 г., Монреальскую - с 1999 г. по 2014 г.). Дальнейшее затягивание этих важных международных документов стало отрицательно сказываться на репутации нашего государства и имиджа российских авиакомпаний. Как известно, наши авиакомпании вынуждены прибегать к лизингу современных воздушных судов иностранного производства ввиду отсутствия отечественных воздушных судов соответствующего класса. А без государственной гарантии лизинговых платежей со стороны российских авиакомпаний получение в лизинг воздушных судов у западных лизингодателей было затруднительно. После ратификации Россией Кейптаунской конвенции лизинговые компании стали предлагать более выгодные условия лизинга. Монреальская конвенция 1999 г. конечно же ставит авиакомпании в тяжелейшие условия в случае летных происшествий. Однако престиж государства и доверие к нашим авиакомпаниям доказывают императивную необходимость полноправного участия в этой конвенции.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Афанасьев В.Г.** *Аэрополитика и регулирование международного воздушного транспорта: монография.* М.: НОЧУ СПО "Авиашкола Аэрофлота", 2014.
2. **Бордунов В.Д.** *Международное воздушное право.* М.: НОУ ВКШ "Авиабизнес", 2007.

ON PARTICIPATION IN INTERNATIONAL CONVENTIONS ON AIR TRANSPORT: IMPERATIVE NECESSITY OR OPTION

Afanasiev V.G.

The article describes the problem of participation in aviation conventions on air transport, discusses priorities and responsibilities of participants who have ratified the conventions and obligations of their air companies.

Keywords: convention, ratification, obligations, responsibility, imperative, facultative, image, prestige.

REFERENCES

1. **Afanasiev V.G.** *«Aeropolitika» i regulirovanie megdunarodnogo vozduchnogo transporta: monographiya.* M.: NOGU CPO «Aviachkola Aeroflota». 2014. (In Russian).
2. **Bordunov V.D.** *Megdunarodnoe vozduchnoe pravo.* M.: NOU VKCH «Aviabiznes». 2007. (In Russian).

Сведения об авторе

Афанасьев Василий Григорьевич, 1938 г.р., окончил ХАИ (1965), ПГПИИЯ (1969), профессор, доктор экономических наук, академик Российской академии транспорта, почетный работник высшего профессионального образования РФ, профессор кафедры экономики и управления на воздушном транспорте МГТУ ГА, автор более 150 научных работ, область научных интересов - международное регулирование, аэрополитика, внешние экономические связи.