

# Тема №2.

**Исторические аспекты  
формирования и развития  
международного воздушного  
права.**

# 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.

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. Фо-шиля 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.

## 2.1. 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. Большинство 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 1919г. 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.

## **2.2. 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 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 пересечения 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.

## **2.3. 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: увеличились 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 многообразия 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, 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 частнопроводные 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 воздушном-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 полетов 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**

## 2.4. 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.

## 2.4. 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.

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 международного 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», регулирующие 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, дополняющие 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.

# КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

## ЧАСТЬ 1 АЭРОНАВИГАЦИЯ

**Глава 1**  
Общие принципы и  
Применение  
Конвенции

**Глава 2**  
Полёт над территорией  
Договаривающихся  
государств

**Глава 3**  
Национальность  
Воздушных судов

**Глава 4**  
Меры содействия  
аэронавигации

**Глава 5**  
Условия, подлежащие  
соблюдению в  
отношении  
Воздушных судов

**Глава 6**  
Международные  
стандарты и  
Рекомендуемая  
практика

## ЧАСТЬ 2 МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

**Глава 7**  
Организация

**Глава 8**  
Ассамблея

**Глава 9**  
Совет

**Глава 10**  
Аэронавигационная  
комиссия

**Глава 11**  
Персонал

**Глава 12**  
Финансы

**Глава 13**  
Другие  
международные  
соглашения

## ЧАСТЬ 3 МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

**Глава 14**  
Информация и  
отчёты

**Глава 15**  
Аэропорты и  
другие  
аэронавигационные  
средства

**Глава 16**  
Организация  
совместной  
эксплуатации и  
пульные  
соглашения

## ЧАСТЬ 4 ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

**Глава 17**  
Другие  
соглашения  
по вопросам  
аэронавтики

**Глава 18**  
Споры и  
невыполнение  
обязательств

**Глава 19**  
Война

**Глава 20**  
Приложения

**Глава 21**  
Ратификация,  
Присоединение,  
поправки и  
денонсация

**Глава 22**  
Определения