

УДК 347.82.001

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ****Волошин Вячеслав Алексеевич**

Магистрант 2 курса гр. ППМ-2-001

ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей и сообщения»

г. Ростов-на-Дону

slav.voloshin@yandex.ru

**Скворцова Татьяна Александровна**

кандидат юридических наук

Доцент кафедры «Гражданское право и процесс»

ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей и сообщения»

г. Ростов-на-Дону

tas242@yandex.ru

**Аннотация**

Статья посвящена международным воздушным перевозкам, их понятию, видам и признакам. Рассматривается российское и международное право в области воздушных перевозок. Анализируются проблемы, встречающиеся при международной воздушной перевозке. Проблематика международных перевозок в настоящий момент вызывает особый интерес, так как само по себе международное право было поставлено под сомнение как рабочий правовой институт, регулирующий правовые взаимоотношения между странами. Мнения в этом вопросе разнятся, с одной стороны, заявляют, что международное право обязательно и взаимодействие государств без него невозможно, кто-то, наоборот, считает его правовым рудиментом. В этой статье мы также рассмотрим данный вопрос, однако только с точки зрения воздушных перевозок.

**Ключевые слова:** международная воздушная перевозка, российские организации, источники права воздушных перевозок, проблемы международной воздушной перевозки в Российской Федерации.

**INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION****Voloshin Vyacheslav Alekseevich**

2nd year undergraduate student gr. PPM-2-001

Rostov State University of Railways and Communications

Rostov-on-Don

slav.voloshin@yandex.ru

**Skvortsova Tatiana Aleksandrovna**

Candidate of Legal Sciences

Associate Professor of the Department of "Civil Law and Process"

Rostov State University of Railways and Communications  
Rostov-on-Don  
tas242@yandex.ru

---

**ABSTRACT**

---

The article is devoted to international air transportation, their concept, types and characteristics. Russian and international law in the field of air transportation is considered. The problems encountered in international air transportation are analyzed. The issue of international transportation is of particular interest at the moment, since international law itself has been questioned as a working legal institution regulating legal relations between countries. Opinions differ on this issue, on the one hand, they declare that international law is mandatory and the interaction of states is impossible without it, someone, on the contrary, considers it a legal vestige. In this article, we will also look at this issue, but only from the point of view of air transportation.

---

**Keywords:** international air transportation, Russian organizations, sources of air transportation law, problems of international air transportation in the Russian Federation.

---

В современном мире, когда глобализация играет огромную роль в развитии стран, международные воздушные перевозки становятся ключевым элементом инфраструктуры. Сложность данной сферы требует эффективного правового регулирования для обеспечения ее безопасности, стабильности и защиты интересов участников этого процесса.

Рассмотрение указанной темы представляет собой актуальное исследование, освещающее комплекс правовых аспектов, которые тесно связаны с организацией и осуществлением международных воздушных перевозок. Авиация, как составная часть транспортной отрасли, тесно связана с международными отношениями, в связи с этим, для согласованности и взаимодействия между государствами, а также перевозчиками и пассажирами требуются строго определенные нормы и правила.

Цель данного исследования заключается в анализе и оценке правовых аспектов международных воздушных перевозок для выявления сложностей, противоречий и возможных путей совершенствования законодательства.

Для изучения данной темы были использованы как нормативно-правовые акты Российской Федерации, как Конституция Российской Федерации, Федеральные законы и другие нормативно-правовые акты, так и источники международного права в сфере воздушных перевозок, такие как соглашения и конвенции.

При написании данной работы использовались труды таких ученых как: Каламкарян Р.А., В.Д. Бордунов, Ю.Н. Малеев и другие.

Методологической основой исследования выступили: аналитический, логический, познавательный, статистические методы и метод анализа.

Для того, чтобы погрузиться в рассматриваемую нами тему, необходимо рассмотреть базовые понятия. Начнем с самого определения международных воздушных перевозок, которое дает нам Воздушный кодекс Российской Федерации (далее – ВК РФ) [9]. Согласно ст. 101 ВК РФ, под международной воздушной перевозкой понимается воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены: соответственно на территориях двух государств, либо на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства. При этом

сами по себе полеты подразделяются на коммерческие и некоммерческие, независимо от типа используемого авиасообщения.

Коммерческий полет подразумевает полет и посадку в аэропорт, который указан в расписании полетов, либо же разовом разрешении, на который перевозчик имеет коммерческие права.

Некоммерческий полет подразумевает тоже самое, однако в этом случае у перевозчика отсутствуют коммерческие права, своего рода обычная техническая посадка воздушного судна с сохранением коммерческой загрузки.

Говоря фактически, можно сказать, что под коммерческими полетами речь идет о транспортировке коммерческой загрузки (пассажиры, грузы, багаж, почта) с целью получения прибыли, в то время как некоммерческие полеты включают в себя любые полеты без изменения коммерческой загрузки, даже при ее наличии, например: осуществление полетов государственных ведомств, участие воздушных судов в поисково-спасательных миссиях, испытательные и тренировочные полеты, вынужденные посадки воздушных судов по техническим дефектам и прочее [11 с. 344].

В контексте воздушных перевозок и полетов в целом их делят на регулярные полеты и нерегулярные полеты. Примечательно, что регулярные рейсы имеют преимущественно коммерческий характер.

Как следует из их названий, главным отличием является то, что регулярные рейсы осуществляются с утвержденным расписанием и по условиям соглашения государств о воздушном сообщении между странами. В расписании должны быть указаны маршруты полета, пункты посадок, частота вылетов и т.д. Любые изменения в расписаниях регулярных полетов осуществляется строго по взаимному соглашению стран участвующих в международном сообщении.

В это же время, нерегулярные рейсы осуществляются на основе специальных разрешений на случайной или групповой основе. Такие рейсы также подразделяют на следующие подгруппы: дополнительные, чартерные и специальные.

Дополнительные рейсы осуществляются с учетом тех же маршрутов, что и регулярные, однако они имеют свой уникальный график. Подобные рейсы осуществляются в случае невозможности перевозчика обеспечить перевозку необходимой коммерческой загрузки.

Далее чартерные рейсы. Они подразумевают предоставление для коммерческой основы по особому договору аренду воздушного судна. Такие рейсы могут иметь как единичный, так и серийный характер. Подобное встречается в деятельности туроператоров для организации специальных полетных программ в туристический сезон.

И наконец, специальные рейсы. Они осуществляются по конкретным заданиям, как по регулярным, так и по особым маршрутам. Обычно для выполнения специального рейса требуется дипломатический запрос. Самой распространённой ситуацией, когда подобный тип полетов используется это поисково-спасательные операции, военные, либо дипломатические цели [14 с. 105]. Примечательно, что в период пандемии COVID-19 специальные рейсы активно использовались в мире для перевозки пассажиров.

Как мы видим, воздушные перевозки — это крайне обширный и сложный институт. Контролировать подобный институт с точки зрения права крайне сложно, этому способствуют: разные договоры перевозки, множество стран-участниц со своим локальным законодательством о воздушных перевозках которое надо соблюдать, пересечение воздушных границ государств, порой даже по несколько раз, требования к транспорту и прочее.

Важно понимать, что в связи с большой связью воздушных перевозок с коммерческим началом, правовое регулирование также тесно связано с экономическим аспектом.

Для навигации в огромном количестве источников права различных государств, а также для простоты регулирования воздушных перевозок были разработаны общепринятые международные нормы права для управления международными воздушными перевозками, а также специальные неправительственные международные организации для осуществления контроля и регулирования.

Как уже было сказано, помимо локального законодательства существует еще и международное. Объясняется это тем, что воздушные перевозки не ограничиваются границами отдельных государств. Для примера, ниже на рисунке 1 представлена схема нормативно-правового регулирования международных воздушных перевозок.

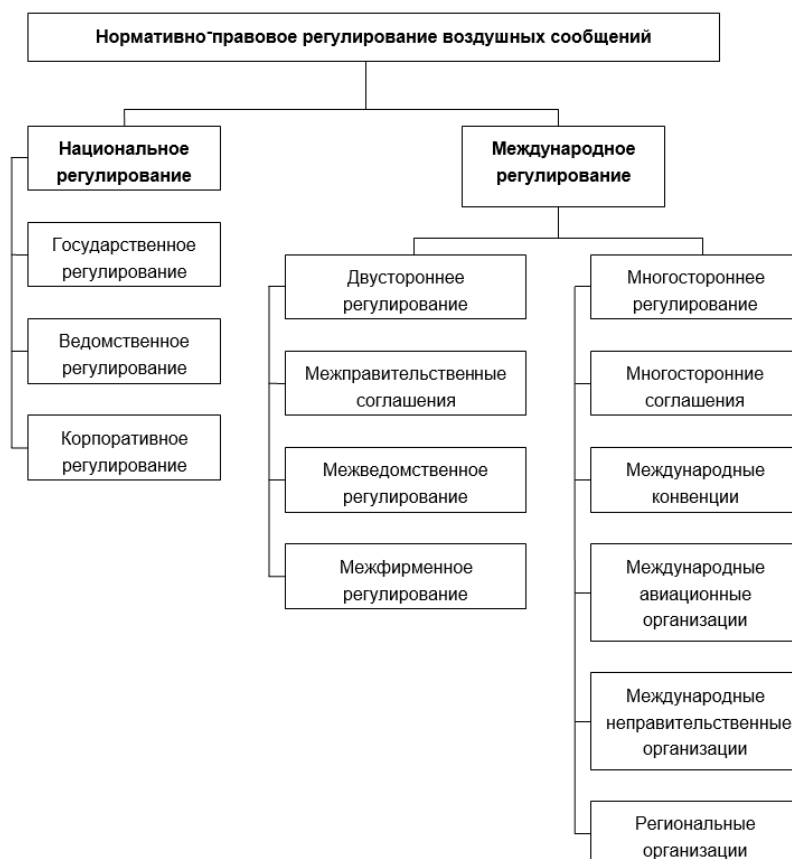


Рис. 1. Система регулирования международных воздушных сообщений

Конечно, национальное регулирование в каждой стране уникально, но в целом ученые юристы подразделяют:

- государственное (федеральное) регулирование;
- ведомственное регулирование;
- корпоративное регулирование.

Исходя из этого можно сделать вывод, что государственное регулирование может быть федеральным, эта черта присуща государствам с федеративной системой, например, как: Российская Федерация, Соединенные Штаты Америки, Индия, Мексика и прочее. В Российской Федерации регулирование осуществляется с помощью конституционных и федеральных законов, а также подзаконных актов, как например указы Президента и постановления Правительства.

Ведомственное регулирование осуществляется с помощью нормативно-правовых документов, издаваемых соответствующими ведомствами в государстве, это могут быть приказы, распоряжения, инструкции и т.д.

Корпоративное регулирование относится к нормативным документам авиакомпаний, таким как руководство по осуществлению полетов, перевозки багажа и пассажиров и т.д. Такие документы становятся нормативно-правовыми актами после введения их в действие приказом Главного исполнительного лица авиакомпании.

Само по себе регулирование международных перевозок также делят на двустороннее и многостороннее.

К двустороннему относятся соглашения о воздушном сообщении между правительствами стран, а также межведомственные документы и соглашения между авиакомпаниями.

Многостороннее регулирование реализуется через многосторонние соглашения, международные конвенции и т.д. Ранее тема неправительственных международных организации для осуществления контроля и регулирования международных воздушных перевозок уже была упомянута. Данный контроль осуществляется именно в этом типе регулирования и основополагающую роль здесь играет Международная организация гражданской авиации (ИКАО/ИКАО), помимо нее существуют ряд других межправительственных организаций. Сюда также относятся Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международный совет аэропортов (АСИ) и разные региональные неправительственные авиационные организации.

Подобные организации выполняют функцию контроля за осуществлением воздушных перевозок с применением всех международных норм и правил. Помимо этого, они также могут осуществлять законодательную функцию, так в свое время была принята Конвенция о международной гражданской авиации, которая помимо того, что является уставным документом ИКАО, но еще и ключевым источником международного воздушного права. В ней отражены правила и процедуры принятия международных стандартов и правил, регулирующих международные воздушные отношения для стран-участниц.

Российская Федерация также является участком ИКАО с 14 ноября 1970 года, согласно правопреемству после распада Союза Советских Социалистических Республик, который был членом ИКАО.

После рассмотрения базовых терминов и положений рассматриваемой темы, перейдем к изучению проблематике данной статьи.

Многие ученые-юристы при рассмотрении международных воздушных перевозок выделяют конфликт между международным и национальным правом, с точки зрения воздушного пространства страны. Мы знаем, что правовой режим воздушного пространства напрямую зависит от того, чья это территория, это справедливо с точки зрения суверенности государства. Так, например, согласно ст. 1 ВК РФ «Российская Федерация обладает полным и исключительным суверенитетом в отношении воздушного пространства Российской Федерации», также в ст. 17 ВК РФ «Использование воздушного пространства или отдельных его районов может быть запрещено или ограничено в порядке, установленном Правительством Российской Федерации». Подобные нормы можно встретить в национальном законодательстве многих стран. Исходя из этого каждая страна вправе разрешать, ограничивать, запрещать и в целом регулировать полеты на своей территории. К примеру в Российской Федерации согласно Постановлению Правительства РФ № 138 от 11.03.2010 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» структура воздушного пространства включает в себя следующие элементы: зоны и районы (зоны и районы Единой системы, районы полетной информации, диспетчерские районы, диспетчерские зоны), маршруты обслуживания воздушного движения, районы аэродромов (аэроузлов, вертодромов), специальные зоны, маршруты полетов воздушных судов, запретные зоны, опасные зоны, зоны ограничения

полетов и другие элементы, устанавливаемые для осуществления деятельности в воздушном пространстве [10]. При этом, например, закрытие воздушного пространства над определенной территорией можно трактовать как посягательство на суверенность другого государства и его граждан, так как это ведет к проблемам с экономической и финансовой связью государства на мировой арене.

Данный вопрос сложен с точки зрения суверенности государств, с одной стороны государство вправе использовать свое воздушное пространство как оно хочет, запрещать или разрешать полеты определенным странам является его правом, однако если эти решения напрямую влияют на экономику другого государства, то такая возможность по своему преступна и недопустима.

Подобную ситуацию можно было наблюдать в прошлом десятилетии, когда Украина закрыла воздушное пространство для российских воздушных судов. На тот момент боевых действий между Украиной и Российской Федерацией там не происходило, а значит дипломатических или финансовых причин для этого не было. В данном случае присутствовал лишь политический подтекст. В связи с этим многие высказываются о необходимости на международном уровне ограничить причины закрытия воздушного пространства для стран-участниц ИКАО, например, чтобы это было возможно только при ведении боевых действий на территории страны или обязать создавать коллегии для решения данного вопроса с участием других стран-участниц и коллективным решением принимать запрет или ограничение воздушных перевозок для другой страны [12 с. 200]. Для этого предлагается внести соответствующие пункты правил осуществления международных воздушных перевозок путем принятия протоколов об изменении существующих норм международного права.

Также в международных источниках права имеет место проблема множественности норм, регулирующих международное воздушное право. В данный момент нет какого-то одного конкретного свода правил осуществления воздушных перевозок, все унифицированные нормы находят свое отражение в разных международных документах, так источникам международного воздушного права принято считать: Парижскую конвенцию о регулировании воздушной авиации 1919г., Варшавскую конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся международной воздушной перевозки 1929г., и Чикагскую конвенцию о международной гражданской авиации 1944г [2, 3, 4]. Помимо этого, к Чикагской конвенции были приняты различные приложения и протоколы, например: Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности 1952г., Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов 1963г. и многие другие [5, 6]. Следует понимать, что в области воздушного права источником международного воздушного права также являются национальные законодательства государств участников ИКАО, которое хоть и соответствует базовым нормам и принципам международного права, все же имеет свою специфику. Таким образом получается огромное количество правовых норм, которые не всегда действуют согласовано. Для решения этой проблемы требуется провести большую работу над полным унификацией существующих норм с целью их полного согласования и упрощения правовой системы международных воздушных перевозок. Как например создания унифицированного закона, который бы включал если не все, то хотя бы большинство положений рассматриваемого вопроса. Своего рода кодекс для международного регулирования правоотношений в сфере воздушных перевозок.

Итак, мы рассмотрели понятия, характеристику, виды, текущие проблемы в правовой сфере и источники права, по которым осуществляются международные воздушные перевозки. Выяснили что для их регулирования используется как национальное, так и

международное право. Теперь можно дать ответ на вопрос о необходимости международного регулирования воздушных перевозок в текущих реалиях.

Можно долго говорить о международном праве как институте, созданном для удобства взаимодействия между государствами с правовой точки зрения. Да, как показала практика нормы могут трактоваться с выгодной какому-либо государству точки зрения, какие-то нормы могут замалчиваться и не браться в расчет, однако факт в том, что пока любая страна является «игроком» на мировой арене, полностью отказаться от международных норм права невозможно, а если брать воздушные перевозки – это вообще не допустимо. В данной сфере слишком много правовых факторов, которые в случае отсутствия хотя бы какой-то унификации просто парализуют воздушное сообщение между странами. Как говорилось ранее, воздушные перевозки – это в большей степени коммерция и экономические правоотношения, а значит они имеют большое влияние на экономику государства в целом.

Подводя итог, можно сделать вывод что международные воздушные перевозки являются крайне сложным правовым институтом. Для его регулирования и контроля существует множество норм права, как национального, так и международного. Это правовое многообразие вносит сложность при регулировании и взаимодействии государств в воздушном сообщении, поэтому для удобства использования международных воздушных перевозок требуется провести глубокую унификацию действующего законодательства.

Помимо этого, с помощью норм международного права требуется осуществление контроля за воздушным пространством стран-участниц ИКАО. Влияние одним государством на другое с помощью запретов на использование воздушного пространства без видимых на то причин является недопустимым.

#### **Список литературы:**

1. Конвенция ООН «О международных смешанных перевозках грузов» 1980 года. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901761686> (дата обращения: 15.04.2024).
2. Конвенция о регулировании воздушных передвижений 1919 года. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901976800> (дата обращения: 15.04.2024).
3. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 года. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1900153> (дата обращения: 15.04.2024).
4. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1902240> (дата обращения: 15.04.2024).
5. Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности 1952 года. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1900321> (дата обращения: 15.04.2024).
6. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов 1963 года. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1900531> (дата обращения: 15.04.2024).
7. Конституция Российской Федерации (принятая всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Российская газета № 144(8198) от 04.07.2020.
8. Гражданский кодекс Российской Федерации от 30.11.1994 года № 51-ФЗ Часть первая // Российская газета № 238-239 от 08.12.1994. Часть вторая // Собрание

законодательства № 5 ст. 410 от 29.01.1996. Часть третья // Российская газета № 233 от 28.11.2001. Часть четвертая // Российская газета № 289 от 22.12.2006.

9. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // Российская газета № 59-60 от 26.11.1997.
10. Постановление Правительства РФ № 138 от 11.03.2010 (ред. от 21.06.2023) «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации № 14 от 05.04.2010 ст. 1649.
11. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. М.: Авиабизнес, 2018. 845 с.
12. Вышинский А.Я. Вопросы международного права и международной политики: моногр. М.: Государственное издательство юридической литературы, 2017. 800 с.
13. Каламкарян Р.А., Мигаче Ю.И. Международное воздушное право: Учебник. М: Юрайт, 2005. 541 с.
14. Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: вопросы теории и практики. М.: Международные отношения, 2018. 240 с.
15. Юрова Н.М. Международное гражданское процессуальное право М.: Wolters Kluwer, 2017. 352 с.

#### References:

1. The UN Convention on International Multimodal Transport of Goods of 1980. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901761686> (date of application: 04/15/2024).
2. Convention on the Regulation of Air Traffic of 1919. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901976800> (date of application: 04/15/2024)
3. The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Air Transport of 1929. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1900153> (date of application: 04/15/2024).
4. The Convention on International Civil Aviation of 1944. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1902240> (date of application: 04/15/2024).
5. Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface of 1952. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1900321> (date of application: 04/15/2024).
6. Convention on Crimes and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft of 1963. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1900531> (date of application: 04/15/2024).
7. The Constitution of the Russian Federation (adopted by popular vote on 12.12.1993 with amendments approved during the all-Russian vote on 07/01/2020) // Rossiyskaya Gazeta No. 144(8198) dated 07/04/2020.
8. The Civil Code of the Russian Federation No. 51-FZ of 11/30/1994, Part One // Rossiyskaya Gazeta No. 238-239 dated 08.12.1994. Part Two // Legislative Assembly No. 5, Article 410 of 01/29/1996. Part Three // Rossiyskaya Gazeta No. 233 dated 11/28/2001. Part Four // Rossiyskaya Gazeta No. 289 dated 12/22/2006.
9. Air Code of the Russian Federation No. 60-FZ dated 03/19/1997 // Rossiyskaya Gazeta No. 59-60 dated 11/26/1997.
10. Resolution of the Government of the Russian Federation No. 138 dated 03/11/2010 (as amended on 06/21/2023) "On Approval of the Federal Rules for the Use of the Airspace of

the Russian Federation" // Collection of Legislation of the Russian Federation No. 14 dated 04/05/2010, art. 1649.

11. Bordunov V.D. International air law. Moscow: Aviabusiness, 2018. 845 p.
12. Vyshinsky A.Ya. Questions of international law and international politics: monograph. Moscow: State Publishing House of Legal Literature, 2017. 800 p.
13. Kalamkarian R.A., Migache Yu.I. International air law: Textbook. Moscow: Yurait, 2005. 541 p.
14. Maleev Yu.N. International air law: issues of theory and practice. Moscow: International Relations, 2018. 240 p.
15. Yurova N.M. International civil procedure law M.: Wolters Kluwer, 2017. 352 p.