

УДК 34

DOI 10.21661/r-554309

*Насырова Г.И., Абзалилова Л.В., Алсенбаева Л.Р., Сакаева Э.З.***МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

***Аннотация:** в настоящее время задержка с модернизацией правового режима международного воздушного транспорта отрицательно сказывается не только на конкурентоспособности отечественного гражданского воздушного транспорта, но и на международном престиже российского государства. Уровень компенсации пострадавшим в авиакатастрофах на международных маршрутах, связывающих Россию с зарубежными странами, значительно ниже по сравнению с компенсацией пострадавшим во время внутренних перевозок в России и на рейсах иностранных авиаперевозчиков. Наиболее острой проблемой в регулировании воздушного движения стал вопрос разрешения споров, связанных с задержкой рейсов и отказом в транспорте. В представленной статье рассматривается специфика правового регулирования международных воздушных перевозок.*

***Ключевые слова:** воздушный транспорт, международные грузоперевозки, груз, грузополучатель, перевозчик, пассажиры, международные права.*

Рост и укрепление международных политических, экономических и культурных связей определяет необходимость улучшения средств связи между государствами. Воздушный транспорт является важнейшим связующим звеном между современной мировой экономикой и мировым сообществом, поскольку он обеспечивает перемещение товаров и пассажиров с максимально возможной скоростью практически в любую точку мира. К концу прошлого века гражданская авиация стала основным видом транспорта для пассажирских перевозок на дальние и средние расстояния. На российский воздушный транспорт приходится более 80% международных пассажиропотоков. В настоящее время Российская Федерация связана двусторонними соглашениями о воздушном сообщении почти со 140 иностранными государствами. Воздушный транспорт – наиболее

развитый вид транспорта, и в последние годы правовое регулирование воздушного транспорта было обновлено [1, с. 163].

Адекватное правовое регулирование международного воздушного движения имеет особое значение для безопасности и развития воздушного транспорта, уважения законных интересов клиентов и привлечения инвестиций в эту область экономики. С развитием международного воздушного транспорта, укреплением его надежности, внедрением новых технологий приоритеты в регулировании транспортных отношений и, прежде всего, ответственность авиаперевозчика были ориентированы на предоставление более сильных гарантий полной компенсации для своих клиентов. Это привело к появлению нового правового режима для международного воздушного транспорта, установленного Монреальской конвенцией для унификации некоторых правил международного воздушного транспорта в 1999 г., получившей широкое международное признание. Новый режим существенно отличается от устаревшей, но все еще действующей для российских международных авиакомпаний системы правового регулирования международных перевозок, установленной Варшавской конвенцией для унификации некоторых правил международного воздушного транспорта 1929 г., а также условий авиаперевозок в России. Поэтому вопрос модернизации и унификации правового режима международного воздушного транспорта является наиболее актуальной, острой проблемой для России в регулировании воздушного движения. Без ее решения Россия, внутренний авиатранспорт, потребитель, туризм, страховой рынок, деловые круги не могут рассчитывать на полноценное развитие интеграционных процессов в мировой экономике [2, с. 134].

Значение международного воздушного транспорта в современных условиях жизни возросло. Не только самолеты российских авиакомпаний и других стран СНГ доставляют пассажиров и грузы в большое количество стран, но существенно возросло количество рейсов иностранных авиакомпаний в эти страны или через воздушное пространство России.

Перевозка пассажиров и грузов через воздушное пространство России осуществляется иностранными авиакомпаниями на основании соответствующих

договоров. Пассажирские перевозки регулярно осуществляются рядом иностранных авиакомпаний.

Международным воздушным транспортом считается транспорт, при котором хотя бы один из пунктов посадки находится на территории другого государства (ст. 101 Воздушного кодекса Российской Федерации) [3, с. 22].

Россия, как упоминалось в учебной литературе (В.П. Звеков), участвует более чем в 130 двусторонних международных договорах по воздушной перевозке и транспортировке. Эти договоры, основанные на Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 года, определяют торговые права сотрудничающих государств в области воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты. Эти права осуществляются авиакомпаниями, назначенными государствами (фактическими пользователями прав) в соответствии с их торговыми соглашениями [4, с. 14].

Условия перевозки пассажиров и грузов по воздушному пространству определяются Варшавской многосторонней конвенцией по унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1929 года. Она дополняется Гаагским протоколом 1955 года. В Конвенции участвуют более 100 государств, большинство из которых ратифицировали и Гаагский протокол. СССР являлся участником Конвенции 1934 г. и Протокола 1957 г. Конвенция и Протокол действуют на территории Российской Федерации в настоящее время.

Варшавская конвенция применяется к воздушным перевозкам между участвующими в ней странами, а также к перевозкам, когда место отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства-члена, а остановка в пути предоставляется на территории другого государства, даже если данная страна не является участником Конвенции.

Правила Конвенции об ответственности перевозчиков имеют большое практическое значение.

Перевозчик несет ответственность за убытки, понесенные в следующих случаях: смерть, телесные повреждения или другие телесные повреждения пассажира, если авария, повлекшая травму, произошла на борту воздушного судна или

во время операций по посадке и высадке; уничтожение, потеря или повреждение зарегистрированного багажа или груза, если инцидент, вызвавший повреждение, произошел во время авиаперевозки; задержки при авиаперевозке пассажиров, багажа, грузов.

Согласно Варшавской конвенции ответственность перевозчика основывается на вине.

Перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что он принял все необходимые меры, чтобы избежать травм, или что такие меры были для него невозможны. Однако, если перевозчик докажет, что вина потерпевшего стала причиной ущерба или способствовала ему, суд может в соответствии с законодательством его страны ограничить ответственность перевозчика.

Поскольку Варшавская конвенция оставила открытыми вопросы о порядке определения размера компенсации (до установленного максимума) и о круге лиц, имеющих право на компенсацию в случае смерти пассажиров, они решаются в судах каждого государства, в соответствии с законом и сложившейся практикой в данной стране. Эти проблемы могут быть решены на основании закона суда, закона перевозчика, права места заключения договора перевозки.

Арбитражные суды в России применяют правила Варшавской конвенции с учетом поправок к ней.

Положения о коллизии закона, содержащиеся в Варшавской конвенции, предусматривают применение закона суда о возможности установления компенсации в виде периодических платежей, о возмещении расходов заявителя и других расходов, понесенных в ходе судебного разбирательства, о порядке исчисления срока, по истечении которого истец утрачивает право требования. Конвенция не затрагивает вопросы, связанные с порядком определения размера компенсации, кругу лиц, имеющих право на компенсацию в случае смерти пассажира [5, с. 16].

Согласно российскому законодательству, перевозчик несет ответственность перед пассажиром воздушного судна и владельцем груза в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, международными договорами

Российской Федерации, а также договором воздушной перевозки пассажира, грузов или договор на почтовую перевозку по воздуху.

Ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира во время перевозки воздушным транспортом, определяется в соответствии с правилами гл. 59 Гражданского кодекса Российской Федерации, если законом или соглашением о воздушной перевозке пассажиров не предусмотрен более высокий уровень ответственности, а также урегулированы международными договорами Российской Федерации.

За утрату, отсутствие или повреждение (порчу) багажа, товаров и вещей, перевозимых пассажиром, перевозчик несет ответственность в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

### ***Список литературы***

1. Бердегулова Л.А., Сакаева Э.З. Международное частное право / Л.А. Бердегулова, Э.З. Сакаева // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2011. – №7. – С. 163–163.
2. Богуславский М.М. Международное частное право / М.М. Богуславский. – М.: Юрайт, 2015. – 654 с.
3. Гонтарь А.Д. Основы международно-правового регулирования воздушных сообщений и международных воздушных перевозок / А.Д. Гонтарь // Молодой ученый. – 2018. – №36 (222). – С. 22–24.
4. Лоба В.Е. Правовые источники регулирования международной воздушной перевозки / В.Е. Лоба // Концепт. – 2016. – №53. – С. 14–23.
5. Мингазов М.Р. К вопросу о международных воздушных перевозках / М.Р. Мингазов, В.В. Сафронов // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. – 2019. – №57. – С. 16–25.

---

**Насырова Гульдар Ильшатовна** – студент, Стерлитамакский филиал ФГБОУ ВО «Башкирский государственный университет», Стерлитамак, Россия.

**Абзалилова Лия Венировна** – студент, Стерлитамакский филиал ФГБОУ ВО «Башкирский государственный университет», Стерлитамак, Россия.

**Алсенбаева Лилиана Радиковн** – студент, Стерлитамакский филиал ФГБОУ ВО «Башкирский государственный университет», Стерлитамак, Россия.

**Сакаева Эльвира Зинуровна** – канд. экон. наук, доцент, Стерлитамакский филиал ФГБОУ ВО «Башкирский государственный университет», Стерлитамак, Россия.

---