

## EUROPEAN UNION LAW. INTERNATIONAL LAW AND COMPARATIVE LAW

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-148-0-45>

### МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНИХ ПОШТОВИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: ПЕРШІ КРОКИ

**Григоров О. М.**

*доктор юридичних наук, доцент,  
доцент кафедри міжнародного права  
Інституту міжнародних відносин*

*Київського національного університету імені Тараса Шевченка  
м. Київ, Україна*

Розвиток повітроплавання пов'язаний з історією пошти. Один із перших повітряних польотів, коли повітряна куля була використана в тому числі для доставки пошти (поштової кореспонденції), зафіксовано 7 січня 1785 р. Пілоти Жан-П'єр Бланшар та Джон Джеффріє доставили листа американському дипломатичному агенту Вільяму Темплу Франкліну. Політ здійснювався за маршрутом Дувр – Кале [1]. Як відомо, на території Північної Америки перше використання повітряної кулі для польоту за маршрутом Філадельфія – Нью-Джерсі мало місце 9 січня 1793 р. До речі, перше використання повітряної кулі для доставки пошти повітрям відбулося 17 серпня 1859 р.: пілот повітряної кулі Д. Вайз доставив поштову кореспонденцію з м. Лафайет (штат Індіана) у Нью-Йорк [2].

Широким застосуванням дирижаблів для перевезень поштової кореспонденції відзначалась Німеччина. Перший рейс поштового дирижабля «Граф Цепелін» відбувся у 1928 р. і доставив з Німеччини до США. 65 тис. поштових відправлень. Тривалість польоту склала 42 год. 52 хв. За 9 років використання цього дирижаблю було здійснено 590 поштових рейсів, втому числі і на територію колишнього СРСР [3, с. 178-181].

Зважаючи на ці факти, цілком логічним продовженням стало використання повітряних суден для доставки поштової кореспонденції та поштових відправлень (вантажів). Перша доставка поштової кореспонденції повітряним судном відбулася 18 лютого 1911 р. в Індії. Пілот Пегу в рамках польоту з м. Аллахабад доставив у м. Нансі 6,5 тис.

листів і 250 спеціальних листівок. Довжина першого маршруту з доставки пошти склала 13 км. Особливістю цього польоту було те, що на поштової кореспонденції стояв спеціальний штампель (чорного кольору) з написом «First aerial post. U.P.Exhibition. Allahabad 1911» та зображенням біплана над горами Азії [4]. Не менш знаменним стало відкриття у лютому 1912 р. в Німеччині першої приватної поштової повітряної лінії Борн – Брюгге (співзасновники – пілоти Г. Граде та К. Шефер). Після першої світової війни в Німеччині було створено Державне управління авіаційного та автомобільного транспорту, яке також регулювало доставку авіапошти.

Вважається, що одним з перших законодавчих актів у сфері поштових повітряних перевезень був Закон США про авіапошту 1925 р. (Закон Келлі) [5]. Другою державою, яка прийняла спеціальний законодавчий акт для регламентації перевезення пошти повітряним шляхом, стала Німеччина. Йдеться про Положення про повітряно-поштове сполучення від 01.04.1926 р. [6, с. 374-375].

Що стосується практики міжнародно-правового регулювання міжнародних повітряних поштових перевезень, то перші дискусії щодо правової регламентації цього специфічного виду повітряних перевезень мали місце вже в рамках міжнародної конференції з прийняття Паризької конвенції 1919 р. Практичним кроком стала спроба в ході конференції в Стокгольмі, скликаній з ініціативи Всесвітнього поштового союзу у 1924 р., сформулювати основні принципи у сфері повітряних поштових перевезень. Йшлося, перш за все, про визначення компетенцій поштових управлінь та про уніфікацію транзитних поштових тарифів.

Такі ініціативи активізували подальше обговорення цих питань у рамках, насамперед, неурядових міжнародних організацій. Так, у порядку ініціативи, Міжнародний юридичний комітет авіації (МЮКА) у 1926 р. спеціально звернувся до проблеми правового режиму поштових літаків. Бурхливі дискусії виявили зовсім протилежні точки зору представників різних країн. Так, угорський делегат заявив, що поштової літак (а також його екіпаж) за наявності особливих розпізнавальних знаків повинен користуватися правами повної екстериторіальності, тобто звільнятися від митного огляду, можливого затримання, накладення арешту, тощо. Проти такої точки зору виловився італійський представник, який вважав, що таким чином можуть зачіпатися суверенні права окремих держав, які не можуть відмовитися від права контролювати вантажі та пасажирів на борту літака. Врешті решт, МЮКА обмежився побажанням щодо необхідності встановлення особливого правового режиму поштових літаків.

Наступним кроком у цьому напрямку став Проект МЮКА, присвячений правовій регламентації повітряних поштових перевезень. Обговорення цього проекту відбулося на 8 конгресі МЮКА 03.06.1928 р. в Мадриді (Іспанія). Порядком денний Конгресу включав наступні питання: розподіл поштових літаків на урядові та приватні у зв'язку з конвенцією 13 жовтня 1919 р.; розпізнавальні знаки; циркуляція за кордоном; пільги та привілеї, пов'язані з можливим наданням екстериторіальності; право затримки та арешту; митна регламентація. Таким чином, було охоплено майже всі питання режиму поштових літаків як публічно-правового, так і приватного характеру [7, с. 74–85].

Результатом активного обговорення цієї проблематики не лише в МЮКА, але й у інших міжнародних неурядових організаціях, стало скликання у вересні 1927 р. у Гаазі першої міжнародної авіапоштової конференції. У ній взяли участь представники 30 держав та низки неурядових організацій, таких як МЮКА, Міжнародна торгова палата та ін. Колективні зусилля з узгодження різних підходів до правової регламентації поштових авіаперевезень привели до прийняття міжнародних конвенцій про повітряну пошту. Ці конвенції були підписані делегатами держав-учасниць конференції і набували чинності з 01.01.1928 р. після затвердження поштовими відомствами держав. Угоди були строковими і діяли до 1930 р. до рішення Всесвітнього поштового союзу в рамках запланованої конференції в Лондоні.

Конвенції 1928 р. охоплюють два аспекти: письмову кореспонденцію та посилки. Предметом першої конвенції були усі види поштової кореспонденції. Згідно з нею: до відправлення повітряним шляхом приймаються всі види поштових відправлень, причому для цінних пакетів потрібна додаткова угода; свобода транзиту фіксується в загальному трактуванні ВПС з деяким обмеженням прав поштових управлінь транзитних держав; встановлюється відповідальність така ж сама, як і за кореспонденцію, відправлену залізничними або морськими шляхами без жодного обмеження цінності для цінних відправлень; у розрахунках між поштовими управліннями (через міжнародне бюро ВПС) оплата здійснюється пропорційно вазі та відстані з урахуванням внутрішніх ліній; поштовим управлінням при створенні великих повітряних ліній дозволяється підвищувати тариф за користування ними; передбачається можливість використання комбінованих шляхів (повітряних, залізничних, морських, тощо); передбачається прискорення процедури митного огляду.

Згідно з другою конвенцією: до відправлення повітряним шляхом приймаються звичайні та цінні посилки та посилки з післяплатою (за умови згоди поштових управлінь на такого роду обмін); формула

свободи транзиту більш розширена; встановлюється звичайна відповідальність для поштових посилок без обмеження цінності, причому за оголошену цінність береться невеликий додатковий страховий збір; інші положення аналогічні положенням першої конвенції [6, с. 374-375].

Таким чином, було започатковано розробку правових і міжнародно-правових моделей у вельми вузькій сфері діяльності цивільної авіації – у повітряних перевезеннях поштової кореспонденції та поштових відправлень. У подальшому цей напрямок міжнародно-правового регулювання знайшов закріплення у договірній практиці держав та правотворчій діяльності ІКАО та Всесвітнього поштового Союзу [8].

### Література:

1. Gline C. V. First in America's Skies. *Aviation History*. 1996. September. URL: <https://www.historynet.com/jean-pierre-blanchard-made-first-us-aerial-voyage-in-1793.htm>

2. News Release Number: 05-020. URL: [https://web.archive.org/web/20110623183807/http://www.usps.com/communications/news/stamps/2005/sr05\\_020.htm](https://web.archive.org/web/20110623183807/http://www.usps.com/communications/news/stamps/2005/sr05_020.htm)

3. Provan J. LZ 127 Graf Zeppelin“ kehrt zurück. Bonn: Deutsche Post AG, 2007.

4. Этот день в истории: 1911 – первый официальный почтовый авиарейс. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2018/02/18/etot-den-v-istorii-1911-god-pervyyu-oficialnyu-pochtovyu-aviareys>

5. Matignon Louis de Gouyon The Air Mail Act of 1925. URL: <https://spacelegalissues.com/the-air-mail-act-of-1925/>

6. Правовое регулирование перевозки почты воздушным путем. (В секции воздушного права Союза Осоавиахима СССР). *Ежегодник советской юстиции*. 1928. № 12.

7. Гиршфельд В.Е. Правовое регулирование воздушной почты. *Вопросы воздушного права. Сборник трудов секции воздушного права Союза АВИАХИМ СССР и АВИАХИМ РСФСР*. Выпуск 2. Л., 1930.

8. Григоров О.М. Основні правові вимоги до міжнародних поштових перевезень. *Юриспуденція: теорія та практика*. – К. № 8 (46), 2008. С. 58-63.