

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА

О.М. Григоров, канд. юрид. наук

НОВІ МІЖНАРОДНІ СТАНДАРТИ В ПРАВОВОМУ РЕГУЛЮВАННІ ДІЯЛЬНОСТІ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ

Проведено аналіз основних положень Монреальської Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних перевезень 1999 р. Розглянуто основні правові вимоги щодо продажу та лізингу авіаційної техніки в рамках Протоколу з авіаційного обладнання до Конвенції про міжнародні гарантії стосовно рухомого обладнання 2001 р.

The author of this article analyses the basic provisions of Montreal Convention for the Unification of Certain Rules for international Carriage by Air 1999 and examines the basic legal requirements concerning sale and leasing of aeronautical engineering in the framework of Minutes on Aeronautical Equipment of Convention on International Interests in Mobile Equipment 2001.

Сплеск міжнародного тероризму на початку XXI ст. вніс нові – інколи вельми жорсткі – корективи в заходи щодо підвищення безпеки цивільної авіації. Водночас міжнародні повітряні перевезення безумовно належать до найсучасніших і найшвидших видів міжнародних сполучень. Роль і значення повітряного транспорту для сучасних міжнародних відносин і світової економіки вимагають розробки нових міжнародно-правових моделей регламентації діяльності міжнародних повітряних перевізників. Проведемо аналіз найважливіших, на наш погляд, сучасних конвенційних розробок у галузі міжнародного повітряного права.

Одним з якісно нових проривів у доктрині та практиці міжнародного повітряного права стала Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень, прийнята в Монреалі 28 травня 1999 р. в рамках проведеної під егідою Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) Міжнародної конференції з повітряного права. Ця Конвенція є результатом багаторічної та напруженої праці ряду спеціалістів у галузі міжнародного повітряного права. По суті, розроблено нову правову модель сучасних міжнародних повітряних перевезень, яка повинна нівелювати фактичне сімдесятирічне панування так званої Варшавської системи відповідальності повітряного перевізника. Широкому колу фахівців у галузі міжнародного права добре відомі всі "плюси" та "мінуси" цієї правової моделі, правовим підґрунтям якої стала Варшавська Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 р. У подальшому зміни та доповнення до цієї Конвенції, а це насамперед Гаазький Протокол 1953 р., Гвадалахарська Конвенція 1961 р., Гватемальський Протокол 1971 р., а також чотири Монреальських протоколи 1975 р. створили цю досить складну наслідок різного ступеня їх ратифікації модель міжнародного правового регулювання міжнародних повітряних перевезень [1, с. 76–84; 2, с. 311–339].

Але повернемося до Монреальської Конвенції (далі – Конвенція), яка набула чинності 4 листопада 2003 р. На сьогодні її учасниками є 56 держав. Головним "переможним фактором" цієї конвенційної моделі, на наш погляд, є встановлення нових меж, а точніше фактичне відмінення верхньої межі відповідальності повітряного перевізника. Згідно з пунктом 1 ст. 17 та положень ст. 21 Конвенції у разі заподіяння шкоди здоров'ю пасажира чи його смерті, що стали наслідком подій на борту повітряного судна, чи виникли під час будь-яких операцій з посадки чи висадки, перевізник несе відповідальність у межах 100 000 спеціальних прав запозичень на кожного пасажира, не включаючи та не обмежуючи свою відповідальність (одиниця спеціальних прав запозичення (Special Drawing Rights), введено в практику МВФ з 01.01.1970). Водночас цілком природно, що перевізник не несе відповідальності за нанесені пасажиру збитки, сума яких перевищує суму в 100 000 спеціальних прав запозичень, якщо, враховуючи положення ст. 37 Конвенції, доведе, що ці збитки виявились наслідком виняткового недбальства, неправильних дій чи бездіяльності третьої сторони.

Визначення суми збитків у спеціальних правах запозичень не є новацією в міжнародному праві. Однак слід відмітити, що автори Конвенції передбачили спеціальний порядок перерахунку суми відшкодувань, указаної в спеціальних одиницях, у національну валюту як держав-учасниць Міжнародного валютного фонду (МВФ), так і держав, які не є учасницями цієї універсальної міжнародної фінансової установи. Така держава, виходячи з факту неучасті у МВФ або невідповідності її внутрішнього законодавства положенням Конвенції, може під час ратифікації, приєднання або при здачі на зберігання депозитарію, тобто – ICAO, документа про ратифікацію, прийняття, затвердження та приєднання до Конвенції, встановити межі відповідальності у розмірі 1 500 000 валютних одиниць на одного пасажира за умови, що судовий розгляд відбувається на її території. Можливі також інші форми перерахунку суми відшкодування у валютні одиниці, при цьому вартість такої одиниці дорівнює вартості 65,5 міліграма золота.

Але зазначені вище застереження жодним чином не впливають на "головну формулу" вирахування відповідальності повітряного перевізника. Відповідно до ст. 25 Конвенції перевізник може в рамках договору перевезення застосовувати не тільки вищі, порівняно з положенням Конвенції, межі відповідальності, але й не застосовувати ніяких точних меж своєї відповідальності. Більше того, статті 26 та 47 прямо забороняють будь-які застереження до Конвенції, зроблені з метою звільнення повітряного перевізника від відповідальності чи встановлення меж відповідальності нижчої, ніж та, що передбачена даним документом.

Не виключено, що ці положення Конвенції будуть витлумачені як результат лобіювання інтересів найбільших авіакомпаній світу, тому що тільки вони можуть без суттєвих збитків для свого фінансового стану виплачувати такі суми відшкодувань. Але факт залишається фактом, і повітряний транспорт, незважаючи на найвищий рівень технічного прогресу, не застрахований, на жаль, від авіакатастроф. Радикальні засоби рятування пасажирів повітряних суден перебувають лише на перших стадіях апробації і ще дуже далекі від практичного втілення.

Слід відмітити також, що Конвенція передбачає нові стандарти відповідальності повітряного перевізника стосовно багажу та вантажів. Крім того, з урахуванням положень статей 19 та 22 Конвенції межі відповідальності перевізника в разі затримки рейсу визначені в 4150 спеціальних прав запозичень. У разі знищення, втрати, пошкодження чи затримки багажу чи вантажу відповідальність перевізника визначена відповідно в 1000 спеціальних прав запозичень та 17 спеціальних прав запозичень за 1 кг вантажу. Водночас положення Конвенції надають повітряному перевізнику право оскарження своєї вини і, як наслідок, зменшення вказаних сум відшкодувань стосовно багажу та вантажу. Зазначені вище відшкодування з боку перевізника стосовно пошкоджень вантажу є не дійсними, якщо, відповідно до ст. 18 Конвенції, таке пошкодження, втрата чи знищення стало наслідком а) наявного у вантажі дефекту; б) неправильної упаковки ван-

тажу третьою особою (за винятком службовців і агентів перевізника); в) військових дій чи збройних конфліктів; г) акту державної влади, пов'язаного з ввезенням, вивезенням чи транзитом вантажу.

Вельми цікавими є також, на нашу думку, положення Конвенції, які регламентують підсудність спорів, пов'язаних з повітряними перевезеннями. Відповідно до статей 33 та 46 за вибором позивача такі спори можуть розглядатися переважно у суді країни-учасниці Конвенції або за місцем знаходження комерційного підприємства перевізника, яке заключило договір повітряного перевезення.

Велике практичне значення мають положення глави II Конвенції (статті 3–15), які регламентують обов'язки сторін у договорі повітряного перевезення, а також вимоги до документації. Звертає на себе увагу трактування Конвенцією взаємозв'язку "повітряного" та інших видів міжнародного перевезень. За змістом статей 18 та 38 Конвенції період часу повітряного перевезення не включає в себе ніякого наземного, морського перевезення чи перевезення водним шляхом, здійсненого за межами аеропорту. При цьому ці положення не діють, якщо такі види перевезень сприяють завантаженню, видачі чи перевантаженню під час чи для забезпечення повітряного перевезення. Водночас, якщо перевізник без згоди відправника повністю або частково замінює повітряне перевезення перевезенням іншим видом транспорту (їдеться, насамперед, про транспортування вантажів або багажу. – *Авт.*), то таке перевезення вважається повітряним зі всіма наслідками, що випливають звідси, і, передусім, стосовно відповідальності перевізника.

Далі, і що дуже важливо, згідно зі ст. 28 Конвенції попередні виплати в разі авіаційної події здійснюються перевізником негайно. Тут слід підкреслити, що такі попередні виплати не означають визнання вини перевізника, але їй не зараховуються в наступні виплати (відшкодування) перевізника.

Глава V (статті 9 – 48) та ст. 38 Конвенції досить чітко регламентують взаємні відповідальності між повітряним перевізником за договором і фактичним перевізником та/або послідовними перевізниками. При цьому положення Конвенції визначають строгу юридичну послідовність позовів, право регресу, а також розділення загальних сум відшкодувань, передбачених Конвенцією.

Серед заключних положень Конвенції слід, на наш погляд, особливо виділити зобов'язання держав-учасниць вимагати від своїх національних перевізників забезпечення належного страхування відповідно до цього документа. Додатково за змістом ст. 50 держава-учасниця, в яку (чи на територію якої) здійснюється повітряне перевезення, має право вимагати доказів належного авіаційного страхування в рамках вимог Конвенції. На превеликий жаль, діючий в Україні Порядок і правила проведення обов'язкового авіаційного страхування далекі від вимог Конвенції [3, с. 46; 4, с. 157].

Особливої уваги заслуговують також положення ст. 55, які однозначно вказують на переважну силу правил Конвенції над міжнародними актами, що входять до Варшавської системи, якщо держави-учасниці Монреальської Конвенції 1999 р., з огляду на свою договірну практику, беруть участь в одній або кількох вищезгаданих угодах.

Наступним за значенням у рамках цього дослідження є, на думку автора, Протокол з авіаційного обладнання (далі – Протокол), що є невід'ємною складовою Конвенції про міжнародні гарантії щодо рухомого обладнання від 16 листопада 2001 р. (далі – Конвенція 2001 р.). За даними автора, Україна підписала Конвенцію 9 березня 2004 р., а Протокол до неї – 3 березня 2004 р.

Вищезазначений Протокол уніс низку новацій у договірну практику держав-учасниць та скоригував дії деяких положень Римської Конвенції для уніфікації правил, що стосуються попереджувального арешту повітряних суден 1933 р., Женевської Конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна 1948 р., а та-

кож деяких положень Конвенції УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг 1988 р., у частині стосовно лізингу авіаційних об'єктів.

На початку нашого аналізу положень Протоколу слід відмітити, що основним призначенням Конвенції 2001 р., згідно зі статтями 2, 16, 17, є встановлення порядку обігу міжнародних гарантій і створення Міжнародного реєстру для реєстрації "міжнародних гарантій", "умовних гарантій", "повідомлень про національні гарантії" та інших, що застосовуються під час міжнародних продажів і лізингу "авіаційних об'єктів", "залізничного рухомого складу", а також "космічних засобів".

Отже, розглянемо основні положення Протоколу. Відповідно до ст. VI Протоколу будь-яка особа самостійно або як агент, довіритель чи в будь-якій іншій представницькій якості може укласти угоду про купівлю-продаж авіаційного об'єкта з урахуванням вимог ст. V Протоколу та заявити про наявність у неї прав і гарантій відповідно до Конвенції 2001 р.

Згідно зі ст. I Протоколу, під "авіаційним об'єктом" слід розуміти "планери повітряних суден", "авіаційні двигуни" та вертольоти. У свою чергу, відповідно до положень Протоколу, "авіаційні двигуни" – це двигуни повітряних суден, що використовуються цивільними повітряними суднами та приводяться в дію реактивним струменем чи використанням турбінних чи поршневих технологій. При цьому тяга реактивних двигунів має становити не менш 1750 фунтів, турбінних і поршневих авіаційних двигунів – не менш 550 кінських сил.

Далі Протокол дає визначення, що під "планерами повітряних суден" розуміються планери повітряних суден (окрім використовуваних військовими, митними чи поліційними службами), які після встановлення на них відповідних авіаційних двигунів отримують сертифікат льотної придатності і є придатними для перевезення не менше восьми осіб екіпажу та вантажу вагою понад 2 750 кг.

Додатково в Протоколі розкривається юридичний зміст терміна "вертольоти", який також відсутній у національному праві України.

Слід відмітити, що, враховуючи тематику цього дослідження, для нас інтерес становлять насамперед новації, внесені Протоколом у доктрину та практику сучасного міжнародного повітряного права. Цей факт дає змогу відійти від розгляду об'ємних процедурних правил, закладених у Протоколи, і перейти безпосередньо до основних змін у міжнародному комерційному обороті авіаобладнання.

Безсумнівний доктринальний і практичний інтерес становлять положення Протоколу, що регламентують правові взаємовідносини між "потенційним національним продавцем" та іноземним покупцем або іноземним кредитором і "неспроможним національним власником" авіаційного обладнання. У рамках визначених правовідносин, якщо договірна держава в силу ст. XXX Протоколу не зробила при ратифікації, прийнятті чи затвердженні цього Протоколу застереження проти дії статей VIII, XII та XIII Протоколу (ці статті регламентують вибір застосовуваного права, сприяння іноземним управляючим з неспроможності та повноваження на дереєстрацію та вивезення. – *Авт.*), суди та адміністративні органи цієї держави повинні надавати максимальну підтримку іноземному учаснику угоди. Тим самим іноземний кредитор відповідно до ст. IX глави II Протоколу в разі неспроможності національного боржника може потенційно добитися а) дереєстрації повітряного судна; б) фізичного вивезення авіаційного об'єкта з території його походження. При цьому з урахуванням формальностей пункту 5 цієї статті, орган реєстрації держави-учасниці сприяє проханню кредитора про дереєстрацію та фактичне вивезення повітряного судна. Тобто компетентний національний орган держави "боржника" проводить належну дереєстрацію повітряного судна, що означає виключення та вилучення запису реєстрації цього повітряного судна з національного авіаційного реєстру.

Слід особливо наголосити, що при "дереєстрації" вивезення авіаційного об'єкта здійснюється в комплектному вигляді, тобто в комплекті зі всіма модулями, вмонтованими приладами та іншим технічним обладнанням, а також інструкціями, технічними описами та технічною документацією. Важливими для нас є положення Протоколу Конвенції 2001 р., що регламентують питання юрисдикції. Так, статті 42, 43 Конвенції визначають підсудність спорів, пов'язаних з авіаційними об'єктами в такому порядку: а) за вибором учасників правочину; б) за місцем знаходження авіаційного об'єкта. Додатково ст. XXII Протоколу передбачає порядок відмови від суверенного імунітету від юрисдикції іноземних суден, у тому числі, якщо йдеться про примусове виконання прав або дотримання гарантій пов'язаних авіаційних об'єктів. Це положення дуже важливе, тому що безперервна череда арештів українських цивільних суден за кордоном явно вказує на ці прогалини в національному законодавстві України.

Проведений вище аналіз основних новацій Монреальської Конвенції 1999 р., Конвенції 2001 р. та Протоколів до неї дозволяє зробити такі висновки. Враховуючи те, що абсолютна більшість держав, які домінують на ринку авіаційних перевезень, вже є членами Монреальської Конвенції, падіння чи повне нівелювання Варшавської системи – це справа найближчого майбутнього. Цілком закономірно, що перед Україною як дійсним членом елітарного міжна-

родного повітряного клубу постане питання про приєднання до Монреальської Конвенції 1999 р.

Враховуючи безсумнівний факт володіння нашою державою найсучаснішими авіаційними технологіями, наші кроки як потенційних конкурентоспроможних продавців авіаційного обладнання на міжнародному рівні будуть пов'язані з послідовним та чітким дотриманням положень Конвенції 2001 р. та Протоколу до неї.

Водночас ми змушені констатувати той факт, що, на жаль, ні чинний Повітряний Кодекс України 1993 р., ні положення проекту нового Повітряного Кодексу (реєстрац. номер 6028. – *Авт.*), розробленого рядом депутатів Верховної Ради України, не враховують правові реліє діяльності повітряного транспорту на початку XXI ст. Усе це, на наш погляд, ускладнить і без того вельми складне становище українських авіабудівників та авіаперевізників на жорсткому та швидкозмінному світовому авіаційному ринку.

1. Сенчило В.М. Формы международного договора и унификация режима воздушных перевозок. – Правоведение, 1981. – № 4. 2. Малеев Ю.Н. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. – Московский журнал международного права. М., 2001. – № 1. 3. Постанова КМУ № 561 від 27 квітня 1998 р. (з наступними змінами) // Офіційний вісник України. – 1998. – Трав. 4. Постанова КМУ № 1535 від 12 жовтня 2002 р. // Офіційний вісник України. – 2002. – № 42, Ст. 1943.

Надійшла до редколегії 25.11.04

Ю.О. Ноговіцина, здобув.

ПРАВОНАСТУПНИЦТВО ДЕРЖАВ: НОВИЙ ПОГЛЯД НА СТАРУ ПРОБЛЕМУ

Розглянуто засоби подолання проблеми необов'язковості зобов'язань держави-попередниці для держав-наступниць. На основі концепцій Д.П.О'Конела та М.Кравена розроблено новий підхід до правонаступництва держав, який би на підставі визначення ступеня ідентичності держави-наступниці і держави-попередниці забезпечував континуїтет міжнародних прав та обов'язків останньої.

This paper deals with the problem of non-mandatory effect of the predecessor state's obligations for its successor states, which emerge as new states. The author analyzes the uncommon approaches to the above issue propagated by D.P.O'Connell and M.Craven and, based thereupon, suggests her own approach. Such an approach would ground upon the determination of the identity level of a successor state and predecessor state and provide for the continuity of the latter's rights and obligations.

Правонаступництво держав у більшості випадків приводить до виникнення нових держав. Такі нові держави за традиційними позитивістськими поглядами внаслідок свого суверенітету не пов'язані зобов'язаннями держави-попередниці, оскільки не давали згоди на ці зобов'язання. Договори держави-попередниці є для них *res inter alios acta* [1; 2]. Наявність Віденських конвенцій про правонаступництво держав 1978 і 1983 рр. не допомагає в ситуації з новими державами, оскільки такі держави не є їх учасницями і можуть заперечувати проти застосування щодо них конвенційних положень. Останні можуть бути застосовані лише при наданні згоди новими державами-наступницями на їх ретроактивне застосування. Такий стан справ не відповідає вимогам сучасного міжнародного права та інтересам міжнародного співтовариства. Яким же чином міжнародне право може покласти на нову державу певні зобов'язання?

Два вчені-міжнародники – Д.П.О'Конел і М.Кравен пропонували свої власні шляхи подолання вищезазначеної проблеми. Їх підходи ми й розглянемо нижче, а також спробуємо вивести новий (комбінований) підхід, який би відповідав сучасній практиці держав і інтересам світового співтовариства.

Міжнародний правопорядок чи зміни в ідентичності? О'Конел, розглядаючи проблему правонаступництва, ставив потребу міжнародного співтовариства "в континуїтеті та уникненні розриву міжнародних зобов'язань" [3] над інтересами нової держави. Він вважав, що міжнародний правопорядок має найвищий суверенітет, оскільки визначає характер та обсяг суверенітету держави, і тому на підставі міжнародного правопорядку нові держави можуть бути пов'язані принципом континуїтету прав та обов'язків держави-попередниці. На думку

вченого, при врегулюванні питань, пов'язаних з правонаступництвом, треба відмовитись від критерію правосуб'єктності і розмежування між випадками континуїтету та правонаступництва, а натомість "аналізувати наслідки змін на конкретний договір" [3]. До такого висновку О'Конел прийшов, усвідомлюючи, що вибір між правонаступництвом і континуїтетом (що в даному випадку синонімічно розриву і продовженню міжнародних прав і обов'язків) є питанням "політичної техніки та доказування" [4]. Визначити, чи зникла правосуб'єктність держави-попередниці, ґрунтуючись на об'єктивних (матеріальних) факторах, неможливо, оскільки і територія, і населення держави продовжують існувати. Залишаються такі показники, як самоідентифікація та визнання з боку третіх держав, які не можуть не бути прагматичними і суб'єктивними. Тому, щоб не залишати вирішення питання про континуїтет міжнародних прав та обов'язків на розсуд держав, О'Конел запропонував у всіх випадках застосовувати принцип континуїтету як частини міжнародного правопорядку, допускаючи виключення з нього в рамках клаузули *rebus sic stantibus*.

Такий погляд можна зрозуміти. Адже традиційний підхід до правонаступництва тяжіє до того, що міжнародні зобов'язання пов'язані з конкретним державним суверенітетом (читай – сувереном, а за сучасних умов – урядом), що є пережитком пізньосередньовічного розуміння суверенітету як суверенітету монарха. Але на зміну особистого суверенітету прийшов суверенітет нації та суверенітету народу або, більш точно, – суверенітет держави як комплексного явища. Оскільки держава – це не лише уряд, але й територія, і населення, які хоча б частково зберігаються при змінах у державі, міжнародні зобов'язання повинні продовжувати обтяжувати те населення та