УДК 341.9:[341.226+347.82](045)

Ганна Цірат,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри правознавства Університету сучасних знань

ДЖЕРЕЛА МІЖНАРОДНОГО ПРИВАТНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Досліджуються джерела міжнародного приватного повітряного права України.
Ключові слова: *джерела міжнародного приватного повітряного права, звичаї, судова практика, внутрішнє законодавство, міжнародні договори.*

Відповідно до положень теорії права будь-яку галузь або підгалузь права можна розглядати у трьох аспектах: (1) як сферу суспільних відносин; (2) як напрям наукових досліджень сфери правовідносин та (3) як навчальну дисципліну.

Ми вважаємо, що підгалузь міжнародного приватного права — міжнародне приватне повітряне право — також можна розглядати у зазначених трьох аспектах:

— як сферу суспільних відносин, які знаходять вираз у нормах права щодо використання повітряного простору особами приватного права (учасниками договорів міжнародних повітряних перевезень) та наслідки такого використання як для осіб, що брали в ній участь (перевізники, пасажири), так і для осіб, що не брали участі в діяльності з використання цього простору (треті особи на поверхні). Зазначені норми права містяться в міжнародних та національних правових актах. При цьому, як правило, національні норми формуються під впливом міжнародних;

— як напрям наукових досліджень сфери правовідносин, пов'язаних із використанням повітряного простору особами приватного права, в яких є іноземний елемент;

— як навчальна дисципліна, через яку подаються систематизовані знання, вміння і навички щодо використання повітряного простору особами приватного права та наслідками такого використання для третіх осіб.

Виходячи із зазначеного цікавим є визначення основних джерел цієї підгалузі права. Хоча дослідження Е. А. Вакулович та І. А. Діковської стосувалися окремих інститутів, притаманних міжнародному приватному повітряному праву, Е. А. Вакулович здійснювала їх у рамках транспортного права, а І. А. Діковська — в рамках міжнародного приватного права. В будь-якому разі зазначені авторки не ставили перед собою завдання з окреслення такої нової галузі або підгалузі, як міжнародне приватне повітряне право і не досліджували питання його джерел. В. В. Костицький, В. С. Цимбалюк, Е. Т. Шереметьєва, О. Ю. Шереметьєва, Ю. А. Задорожний, Ю. В. Корнєєв та інші приділяють велику увагу питанням визначення предмета та методів правового регулювання національного повітряного права. Тобто можна констатувати, що українські науковці зосередили свою роботу в двох напрямах: перший — висвітлення окремих проблем, що можуть виникати при здійсненні перевезення, та другий — окреслення предмета та методу повітряного права. При цьому другий напрям роботи більше зосереджено на публічних, аніж приватних питаннях повітряного права. Між цими двома напрямами немає інших досліджень.

Беручи до уваги наявність великої кількості правовідносин з іноземним елементом (міжнародні перевезення, здійснення перестрахування відповідальності українських перевізників на Лондонському страховому ринку, отримання у власність або лізинг авіаційної техніки іноземного виробництва), ми вважаємо за важливе окреслити джерела права, які можуть регулювати ці правовідносини. Ці джерела ми відносимо до числа джерел міжнародного приватного повітряного права. Вони включають в себе:

1) внутрішнє законодавство;

2) міжнародний договір;

3) іноземне законодавство, що містить імперативні норми, які підлягають застосуванню українськими авіакомпаніями як суб'єктами міжнародного приватного повітряного права у разі здійснення перевезень у ці країни (йдеться, насамперед, про законодавство ЄС);

4) акти міжнародних організацій;

5) судову практику як накопичений досвід однакового застосування законодавчих норм. Про використання цього джерела як додаткового зазначав ще А. Л. Лунц [1]. У міжнародному приватному повітряному праві судова практика відіграє значну роль, оскільки дозволяє досягти уніфікованого застосування певних норм міжнародних договорів (Варшавська та Монреальська конвенції);

6) звичай у вигляді типових договорів або рекомендованих правил поведінки в галузі страхування (перестрахування) ризиків при здійсненні міжнародних перевезень та використанні авіаційних об'єктів.

Питання співвідношення основних джерел (внутрішньодержавного права та міжнародного договору) вирішене в Конституції України, законах «Про міжнародні договори України» [2] та «Про міжнародне приватне право» [3], ЦК України (ст. 10) [4], ПК (ст. 3) [5], Цивільного (ст. 8) [6] та Господарського [7] (ст. 4) процесуальних кодексів.

До внутрішнього законодавства, що може бути віднесеним до джерел міжнародного приватного повітряного права, перш за все належить закон «Про міжнародне приватне право» як основний акт, що вирішує питання, важливі для міжнародного приватного права, Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу [8], Правила повітряних перевезень вантажів [9], Порядок і правила проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації [10].

Міжнародні багатосторонні договори є важливим джерелом міжнародного приватного повітряного права. До основних конвенцій, що регулюють питання відповідальності повітряного перевізника при міжнародному перевезенні пасажирів, багажу та вантажу і встановлюють вимоги до лімітів покриття, належать:

- Варшавська конвенція 1929 р. [11] та Гаазький протокол 1955 р. до неї [12];
- Гвадалахарська конвенція 1961 р., яка встановлює відповідальність між фактичним авіаперевізником та перевізником за договором [13];
- Монреальська конвенція 1999 р., основна мета якої повністю замінити систему Варшавської конвенції [14].

Питання відповідальності авіакомпанії (експлуатанта) перед третіми особами за шкоду, завдану на поверхні, регулюються міжнародними договорами, учасницею яких Україна не є. Отже, у випадку завдання шкоди третій особі на поверхні на території України експлуатант як володілець та користувач джерела підвищеної небезпеки не буде мати можливості застосувати обмеження своєї відповідальності згідно з нормами міжнародного договору, а буде нести необмежену відповідальність згідно з чинним законодавством України.

Двосторонні договори з питань повітряного сполучення, які ми можемо визначити як міжнародні двосторонні договори спеціального характеру, містять у собі норми про надання комерційних свобод, ємності регулярних повітряних сполучень, оподаткування та інших питань, важливих для міжнародного повітряного права. Україною підписано більше 60 таких угод.

Для міжнародного приватного повітряного права мають значення міжнародні двосторонні договори загального характеру, які мають спеціальні норми, що регулюють деліктні правовідносини, застосування яких можливе у випадку нанесення шкоди третім особам на поверхні. Йдеться про *двосторонні або багатосторонні договори про правову допомогу та правові відносини у цивільних справах*. Застосовними в міжнародному приватному повітряному праві є ті договори, що мають відповідні положення про юрисдикцію та застосовне право до деліктних зобов'язань. Такі двосторонні договори підписані з В'єтнамом [15], Грузією [16], Естонією [17], Кіпром [18], Кубою [19], Латвією [20], Македонією [21], Молдовою [22], Польщею [23], Румунією [24], Туреччиною [25], Узбекистаном [26], Чеською республікою [27]. До числа багатосторонніх договорів належить Угода про порядок вирішення

спорів, пов'язаних зі здійсненням господарської діяльності, підписана в Києві 20.03.1992 р. [28], яка регулює питання вирішення справ, що випливають з договірних та інших цивільно-правових відносин між господарюючими суб'єктами.

Щодо деліктних зобов'язань зазначені договори загалом передбачають застосування класичного колізійного принципу — застосовується законодавство Договірної Сторони, на території якої мала місце дія або інша обставина, що стала підставою для вимоги відшкодування шкоди.

Проте деякі із зазначених двосторонніх договорів передбачають можливість для сторін вибору альтернативних колізійних принципів.

Іноземне законодавство, яке впливає на суб'єктів міжнародного приватного повітряного права. Європейська конференція цивільної авіації (ЕКАК) з метою уніфікації вимог щодо мінімального страхування прийняла 13.12.2000 р. Резолюцію 25/1 [29], якою встановила мінімальні розміри відповідальності перевізника, що ліцензований у країнах—членах ЄКАК, на здійснення перевезень (визначення страхувальника) перед пасажирами у розмірі 250 000 СПЗ за смерть, поранення та інші тілесні ушкодження, отримані пасажиром у катастрофі (визначення об'єкта страхування).

Події 11.09.2001 р. стали підставою для Європейської комісії для подальшого моніторингу мінімальних вимог до страхування відповідальності перевізників. Результатом цього моніторингу стало прийняття Постанови (ЄС) № 785/2004 [30], яка підлягає застосуванню до комерційних перевізників та експлуатантів, що здійснюють некомерційні рейси на та з території ЄС, включаючи українських авіаперевізників. Постанова 785/2004 встановлює такі самі вимоги щодо розміру страхування пасажира і його багажу, як і Резолюція ЕКАК 25/1, тобто мінімальне страхування повинно складати 250 000 СПЗ.

Акти міжнародних організацій, зокрема ІКАО, ІАТА та OECD. Державіаслужба України до спільного використання кодів відносить усі форми співробітництва, які передбачені документами Міжнародної організації цивільної авіації, у тому числі циркуляром ІКАО № 269-АТ/110 «Наслідки спільного використання кодів авіакомпаній» [31]. Оскільки чинне законодавство України не містить чітких положень щодо договорів про спільне використання кодів, українським експлуатантам доцільно слідувати рекомендаціям зазначеного циркуляра, в іншому разі укладений українськими експлуатантами договір про спільне використання кодів може бути не затвердженим Державіаслужбою.

Іншими документами, важливими для українських перевізників при здійсненні міжнародних рейсів, є тарифи, що розробляються ІАТА, одним із видів регулюючої діяльності якої є визначення тарифних зон та встановлення тарифів між усіма парами пунктів авіаційних перевезень всередині кожної зони [32]. В рамках ІАТА створено Пропорційне агентство (Prorate Agency), яке управляє пропорційними угодами щодо перевезення пасажирів (Multilateral Proration Agreement в редакції від 01.09.2008 р.) та вантажів (Multilateral Proration Agreement — Cargo в редакції від 01.12.2008 р.) від імені членів ІАТА. Зазначене агентство діє в рамках одноіменної угоди, підписантами якої є більше 200 авіакомпаній.

Організація з економічного співробітництва та розвитку (OECD), членом якої Україна не є, впливає на діяльність суб'єктів міжнародного приватного повітряного права, які бажають придбати нове повітряне судно з залученням фінансування експортного агентства країни—виробника літака. В рамках цієї організації уряди підписали Угоду про офіційно підтримувані експортні агентства (Arrangement on officially supported export credits) [33], головною метою якої є запровадити уніфіковані вимоги при наданні фінансування еспортними агентствами країни—виробника обладнання при його продажу. Угода час від часу оновлюється і на сьогоднішній момент діє в редакції 2011 р., що замінила собою попередню редакцію 2007 р. Зазначена Угода в Додатку III містить Секторальне розуміння про експортне кредитування цивільних літаків (Sector understanding on export credits for civil aircraft) [34], яке називається фахівцями як ASU 2011, між урядами Австралії, Бразилії, Канади, Європейського Союзу,

Японії, Кореї, Нової Зеландії, Норвегії, Швейцарії та Сполучених Штатів.

Секторальне розуміння застосовується до експортного кредитування щодо:

1) нових цивільних літаків та встановлених на них двигунів з обладнанням, обраним покупцем;

2) бувших у використанні, перероблених та відновлених цивільних літаків та встановлених на них двигунів з обладнанням, обраним покупцем;

3) запасних двигунів;

4) запасних частин для цивільних літаків та двигунів;

5) контрактів з технічного та іншого обслуговування цивільних літаків та двигунів;

6) вантажної конвертації, основних модифікацій та відновлення цивільних літаків;

7) наборів інструментів для двигуна.

У разі придбання українською авіакомпанією авіаційного обладнання за експортним кредитуванням угоди з придбання (наприклад договір фінансового лізингу) повинні будуть узгоджуватися (щодо строків та вартості) з зазначеним Секторальним розумінням.

Судова практика є важливою при тлумаченні судами Варшавської конвенції 1929 р. та Монреальської конвенції 1999 р., оскільки серед ключових тестових понять, сукупність наявності яких має наслідком настання відповідальності перевізника у встановленому конвенціями розмірі, Монреальська конвенція визначає лише «міжнародне перевезення». Судова практика іноземних судів є особливо цікавою для українських правників та науковців, оскільки зазначені конвенції майже не мають свого застосування в Україні.

Під *звичаями* розуміють правила, що складаються протягом тривалого часу та отримують визнання різних держав [35]. Порядок і правила проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, затверджені Кабінетом міністрів України і віднесені нами до числа внутрішнього законодавства, визначають, що страхова сума, встановлена за договором обов'язкового страхування щодо страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за шкоду, заподіяну третім особам, та щодо страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажирам, багажу, пошті, вантажу для міжнародних польотів, не повинна бути меншою, ніж у межах, передбачених відповідно до уніфікованих умов об'єднання лондонських страховиків, або інших умов, що застосовуються у міжнародній практиці.

IATA для спрощення діяльності авіакомпаній на ринку пропонує форми типових договорів (купівлі-продажу, фінансового та оперативного лізингу, новації), які в подальшому можуть використовуватися сторонами як база для подальших переговорів.

Кожне із зазначених джерел потребує свого окремого вивчення та аналізу, щоб у разі виникнення спору з іноземним елементом, стороною якого є український пасажир або українська авіакомпанія, вони змогли належним чином захистити свої інтереси.

ПРИМІТКИ

1. Лунц Л. А. Международное частное право : учебник / Л. А. Лунц, Н. И. Марышева, О. Н. Садиков. — М. : Юрид. лит., 1984. — С. 17.

2. Про міжнародні договори України : Закон України від 29.06.2004 р. № 1906-IV // Відомості Верховної Ради України. — 2004. — № 50. — 10 грудня. — Ст. 540.

3. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23.06.2005 р. № 2709-IV (із змін. та допов. станом на 16.09.2011 р.) // Відомості Верховної Ради України. — 2005. — № 32. — 12 серпня. — Ст. 422.

4. Цивільний Кодекс України від 16.01.2003 р. (із змін. та допов. станом на 16.10.2011 р.) // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — № 40—44. — Ст. 356.

5. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // Офіційний вісник України. — 2011. — № 46. — 29 червня. — Ст. 1881.

6. Цивільний процесуальний кодекс України від 18.03.2004 р. (із змін. та допов. станом на 13.11.2011 р.) // Відомості Верховної Ради України. — 2004. — № 40. — С. 1530. — Ст. 492.

7. Господарський процесуальний кодекс України від 06.11.1991 р. (із змін. та допов. станом на 13.11.2011 р.) // Відомості Верховної Ради України. — 1992. — № 6. — 11 лютого. — Ст. 56.

8. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу : затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23.04.2010 р. № 216 // Офіційний вісник України. — 2010. — № 63. — Ст. 2190.

9. Правила повітряних перевезень вантажів : затверджені наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації № 186 від 14.03.2006 р. // Офіційний вісник України. — 2006. — № 25. — Ст. 1840.

10. Порядок і правила проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації : затверджені постановою Кабінету Міністрів України № 1535 від 12.10.2002 р. // Офіційний вісник України. — 2002. — № 42. — Ст. 1943.

11. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок//ЛігаБізнесІнформ.

12. Гаагский протокол 1955 года о поправках к Варшавской конвенции 1929 г. об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок//ЛігаБізнес Інформ.

13. Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особою, яка не є перевізником за договором//ЛігаБізнесІнформ.

14. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень // Офіційний вісник України. — 2009. — № 33. — Ст. 1163.

15. Договір між Україною і Соціалістичною Республікою В'єтнам про правову допомогу і правові відносини в цивільних і кримінальних справах від 06.04.2000 р. : ратифікований Законом № 2080-III від 02.11.2000 р. // Офіційний вісник України. — 2000. — № 48. — Ст. 2072.

16. Договір між Україною та Республікою Грузія про правову допомогу та правові відносини у цивільних та кримінальних справах від 09.01.1995 р. : ратифікований Законом № 451/95-ВР від 22.11.1995 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 44. — Ст. 325.

17. Договір між Україною та Естонською Республікою про правову допомогу та правові відносини у цивільних та кримінальних справах від 15.02.1995 р. : ратифікований Законом № 450/95-ВР від 22.11.1995 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 44. — Ст. 324.

18. Угода між Україною та Республікою Кіпр про правову допомогу в цивільних справах від 06.09.2004 р. : ратифікована Законом № 2910-IV від 22.09.2005 р. // Офіційний вісник України. — 2005. — № 42. — Ст. 2646.

19. Договір між Україною та Республікою Куба про правові відносини та правову допомогу в цивільних та кримінальних справах : ратифікований Законом № 1368-IV від 10.12.2003 р. // Офіційний вісник України. — 2003. — № 52. — Ст. 2747.

20. Договір між Україною та Латвійською Республікою про правову допомогу та правові відносини у цивільних, сімейних, трудових та кримінальних справах від 23.05.1995 р. : ратифікований Законом № 452/95-ВР від 22.11.1995 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 44. — Ст. 326.

21. Договір між Україною та Республікою Македонія про правову допомогу в цивільних справах від 10.04.2000 р. : ратифікований Законом № 2081-III від 2.11.2000 р. // Офіційний вісник України. — 2000. — № 48. — Ст. 2073.

22. Договір між Україною і Республікою Молдова про правову допомогу та правові відносини у цивільних і кримінальних справах від 13.12.1993 р., ратифікований законом № 238/94-ВР від 10.11.1994 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1994. — № 46. — Ст. 416.

23. Договір між Україною і Республікою Польща про правову допомогу та правові відносини у цивільних і кримінальних справах від 24.05.1993 р. : ратифікований Законом № 3941-XII від 04.02.1994 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1994. — № 23. — Ст. 174.

24. Договір між Україною та Румунією про правову допомогу та правові відносини в цивільних справах від 30.01.2002 р. : ратифікований Законом № 2822-IV від 07.09.2005 р. // Офіційний вісник України. — 2005. — № 39. — Ст. 2435.

25. Угода між Україною та Турецькою Республікою про правову допомогу та співробітництво в цивільних справах від 23.11.2000 р. : ратифікована Законом № 2605-III від 05.07.2001 р. // Офіційний вісник України. — 2001. — № 30. — Ст. 1353.

26. Договір між Україною та Республікою Узбекистан про правову допомогу та правові відносини у цивільних та сімейних справах від 19.02.1998 р. : ратифікований Законом № 238-XIV від 05.11.1998 р. // Офіційний вісник України. — 1998. — № 45. — Ст. 1659.

27. Договір між Україною та Чеською Республікою про правову допомогу в цивільних справах від 28.05.2001 р. : ратифікований Законом № 2927-III від 10.01.2002 р. // Офіційний вісник України. — 2002. — № 5. — Ст. 163.

28. Угода про порядок вирішення спорів, пов'язаних зі здійсненням господарської діяльності, підписана в Києві 20.03.1992 р. // Офіційний вісник України. — 2005. — № 12. — Ст. 587.

29. On Minimum Level Of Insurance Cover For Passenger And Third-Party Liability: Resolution ECAC/25-1 (as modified by DGCA/117 on 27 November 2002). — 2 p.

30. Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament And Of The Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators // Official Journal of the European Union. — 30.04.2004. — P. 138/1—138/6.

31. Последствия совместного использования кодов авиакомпаний. ИКАО. Циркуляр 269-АТ/110. Монреаль, Канада, 1997. — 102 с.

32. Афанасьев В. Г. Международные отношения в области гражданской авиации / В. Г. Афанасьев — М. : Междунар. отношения, 1983. — С. 15.

33. Arrangement on officially supported export credits dated 1 September 2011. TAD/PG(2011)13 [Електронний ресурс]. — 143 p. Режим доступу : http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=tad/pg(2011)13&doclanguage=en.

34. Sector understanding on export credits for civil aircraft dated 1 September 2011. TAD/ASU(2011)1 [Електронний ресурс]. — 47 p. Режим доступу : http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=tad/asu(2011)1&doclanguage=en.

35. Лунц Л. А. Зазнач. праця. — С. 36.

Цират Анна. Источники международного частного воздушного права.
Автор исследует источники международного частного воздушного права Украины.
Ключевые слова: *источники международного частного воздушного права, обычаи, судебная практика, внутреннее законодательство, международные договоры.*

Tsirat Anna. Sources of international private air law.
The Author researches sources of international private air law of Ukraine.
Key words: *sources of international private air law, court practice, municipal laws, international treaties.*