

ВАРШАВСЬКА ТА МОНРЕАЛЬСЬКА КОНВЕНЦІЇ ЯК ОСНОВА ПРАВОВОЇ РЕГЛАМЕНТАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Назаренко Я.Л.,
аспірант НАУ

ORCID: 0009-0007-4593-2281

Назаренко Я.Л. Система правового регулювання міжнародних повітряних перевезень.

Варшавська конвенція 1929 р. для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень є основою правової регламентації міжнародних повітряних перевезень. Угоди, що доповнюють Варшавську конвенцію: Гаазький протокол 1955 р., Гватемальський протокол 1971 р. про внесення змін до Варшавської конвенції, Гвадалахарська конвенція 1961 р., Монреальський протокол про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (1975 р.). Монреальська тимчасова угода авіакомпаній (1966 р.), Монреальська угода (1999 р.). Сукупність норм цих угод в цілому складає Варшавську систему регулювання міжнародних повітряних перевезень. Визначенням конкретних умов міжнародних повітряних перевезень займається IATA – спеціальна неурядова організація, об'єднання авіакомпаній держав – членів ІКАО.

28 травня 1999 р. в галузі міжнародного приватного повітряного права відбулася знаменна подія: внаслідок тритижневої роботи Дипломатичної конференції з повітряного права, що проходила у штаб-квартирі ІКАО за участю представників 121 держави та 11 міжнародних авіаційних організацій, була прийнята Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція 1999 р.), яка визначає основні правові умови міжнародних повітряних перевезень у XXI ст.

Науково-технічний прогрес, бурхливий розвиток міжнародного повітряного транспорту, зростання безпеки його експлуатації зумовили необхідність розширення обсягу та більш чіткої регламентації відповідальності перевізника. Ця міжнародна Конвенція покликана забезпечити тверді правові гарантії та адекватний рівень відшкодування шкоди особам, які постраждали внаслідок авіаційних подій, створити єдиний та зрозумілий правовий режим відповідальності авіаперевізників за незбереження вантажів, багажу та затримку при їх перевезенні на міжнародних лініях.

4 листопада 2003 р. Монреальська конвенція набула чинності. Серед учасників Конвенції такі країни, як США, Японія, Канада, Китай, країни Європейського Союзу в тому числі і Україна.

У статті розглядається ранній розвиток авіаційної промисловості та роль Варшавської конвенції у побудові правил та механізмів спрямованих на захист інтересів як перевізника, так і пасажирів чи власника вантажу. Розкрито розвиток норм Варшавської конвенції у різних протоколах. Таких як Гаазький протокол (1955), Гвадалахарська конвенція (1961), Гватемальський міський протокол (1971) і Монреальські чотири протоколи (1975), які суттєво модернізували положення про правила авіаперевезень, як це видно в Монреальській конвенції (1999).

Ключові слова: правовий режим міжнародних повітряних перевезень, міжнародний договір, Варшавська конвенція, Монреальська конвенція, Гаазький протокол, система правового регулювання.

Nazarenko Y.L. System of legal regulation of international air transportation.

The Warsaw Convention of 1929 for the unification of certain rules of international air transport is the basis of the legal regulation of international air transport. Agreements supplementing the Warsaw Convention: Hague Protocol of 1955, Guatemala Protocol of 1971 amending the Warsaw Convention, Guadalajara Convention of 1961, Montreal Protocol for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (1975). The Montreal Interim Airline Agreement of 1966, the Montreal Agreement of 1999. The set of norms of these agreements as a whole constitutes the Warsaw System of Regulation of International Air Transport. IATA – a special non-governmental organization, an

association of airlines of ICAO member states – is responsible for determining the specific conditions of international air transportation.

On May 28, 1999, a significant event took place in the field of international private air law: as a result of the three-week work of the Diplomatic Conference on Air Law held at the ICAO headquarters with the participation of representatives of 121 states and 11 international aviation organizations, the Convention for the Unification of Certain Rules of International Aviation Law was adopted of air transportation (Montreal Convention of 1999), which defines the basic legal conditions of international air transportation in the 21st century.

Scientific and technical progress, the rapid development of international air transport, the increase in the safety of its operation made it necessary to expand the scope and more clearly regulate the responsibility of the carrier. This international Convention is designed to provide firm legal guarantees and an adequate level of compensation to persons injured as a result of aviation events, to create a uniform and clear legal regime of responsibility of air carriers for failure to preserve cargo, baggage and delay during their transportation on international lines.

On November 4, 2003, the Montreal Convention entered into force. Among the participants of the Convention are such countries as the USA, Japan, Canada, China, the countries of the European Union, including Ukraine.

The article examines the early development of the aviation industry and the role of the Warsaw Convention in the construction of rules and mechanisms aimed at protecting the interests of both the carrier and the passenger or cargo owner. The development of the norms of the Warsaw Convention in various protocols is revealed. Such as the Hague Protocol (1955), the Guadalajara Convention (1961), the Guatemala City Protocol (1971) and the Montreal Four Protocols (1975), which significantly modernized the provisions on air transport regulations, as seen in the Montreal Convention (1999).

Key words: legal regime of international air transportation, international agreement, Warsaw Convention, Montreal Convention, Hague Protocol, system of legal regulation.

Постановка проблеми. Правовий режим міжнародних повітряних перевезень пасажирів та вантажів визначається міжнародними угодами. Міжнародні договори України є складовою її правової системи.

Стан опрацювання. Теоретичні питання, пов'язані з правовим регулюванням повітряних перевезень пасажирів, багажу та вантажів, практично не досліджені вітчизняними правознавцями. Останні системні та найповніші правові дослідження в галузі повітряних перевезень відносяться до тридцятих років минулого століття і пов'язані з іменами таких вчених, як В.Е. Грабар, Є.І. Кельман, С.Б. Крилов, В.Л. Лахтін.

Метою цієї статті є дослідження системи правового регулювання міжнародних повітряних перевезень.

Виклад основного матеріалу. Міжнародні конвенції, присвячені питанням повітряних перевезень, характеризуються наявністю одного основного документа (конвенції) та низки наступних, які змінюють або доповнюють його. Вся сукупність таких міжнародних документів у науковій літературі умовно поділяється на чотири групи [1]:

1) основою першої групи є Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (м. Варшава, 12 жовтня 1929 р.) (Варшавська конвенція) [2]. На момент набрання чинності Монреальською конвенцією [3] в ній брала участь переважна більшість держав, і говорити про міжнародні перевезення, що не підпадали під дію її положень (не врегульованих на міжнародному рівні), практично не доводилося. В 1955 Варшавська конвенція була істотно змінена Протоколом про поправки, підписаним в Гаазі 28 вересня (Гаазький протокол) [4]. Пізніше, 18 вересня 1961 р., у Гвадалахарі на додаток до Варшавської конвенції було прийнято Конвенцію для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються особами, які не є перевізниками за договором (Гвадалахарська конвенція) [5]. Ці три документи складають так звану «Варшавську систему» у її класичному вигляді, оскільки в них бере участь переважна кількість держав, у тому числі Україна;

2) другу групу складає система трьох протоколів, спрямованих на подальшу зміну Варшавської конвенції та результат міжнародної конференції, що проходила в Монреалі в 1975 р.: Монреальські протоколи № 1, 2 та Додатковий протокол № 4 [6]. Ці документи направлені на заміну колишньої одиниці обчислення меж відповідальності перевізника (франків Пуанкаре) штучною

– спеціальними правами запозичення Міжнародного валютного фонду (СПЗ, SDR), а також зміну режиму відповідальності перевізника щодо вантажоперевезень. Наразі зазначені протоколи набули чинності, але об'єднують значно меншу кількість держав порівняно з документами попередньої групи, хоча їхнє коло постійно розширюється;

3) третя група включає документи, спрямовані безпосередньо на модифікацію правового регулювання пасажирських авіаперевезень: Гватемальський протокол 1971 р. та Монреальський протокол № 3 1975 р. [7]. Однак ці документи не набули чинності;

4) четверту групу міжнародних документів складають Монреальська угода 1966 р. та низку угод, укладених у 1995-1996 рр.: Угода перевізників IATA про відповідальність при пасажирських перевезеннях [8]; Монреальська угода про заходи щодо втілення Угоди перевізників IATA та Угода з імплементації положень Угоди IATA, розроблена Асоціацією повітряного транспорту США [9], які фактично діють під час здійснення повітряних перевезень авіакомпаніями, які підписали ці угоди. Ці акти спрямовані на підвищення чи усунення меж відповідальності перевізника перед пасажиром, його родичами за шкоду внаслідок смерті чи тілесного ушкодження пасажирів.

До кінця ХХ ст. сукупність зазначених міжнародних правових актів перестала задовольняти потреби у несуперечливому правовому регулюванні міжнародних повітряних перевезень. Це призвело до прийняття нової Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальської конвенції 1999 р.) [10].

Основними причинами прийняття Монреальської конвенції були [10, с. 11]: надто низькі в порівнянні з сьогоdnішніми соціальними та економічними стандартами межі відповідальності Варшавської системи; проблема тривалих розглядів, що шкодять діловій репутації повітряного транспорту в цілому; збільшення різними державами меж відповідальності; необхідність консолідації всього наявного конвенційного механізму з питань повітряних перевезень; необхідність урахування напрямків міжнародної практики, що склалася.

Ухвалення Монреальської конвенції переслідувало дві основні цілі [10, с. 13]: 1) консолідація всієї системи конвенційного регулювання авіаперевезень в єдиний документ у редакції найпізніших документів Варшавської системи; 2) модернізація режиму відповідальності авіаперевізника (головним чином щодо пасажирських перевезень).

Варшавська система налічує вже понад 10 документів, що становлять велику складність у визначенні та розмежуванні всіх режимів відповідальності і нерідко є причиною плутанини для юристів-практиків. У зв'язку з цим вже на конференції 1975 р. у Монреалі було поставлено питання про створення Єдиної конвенції для уніфікації деяких правил про міжнародне повітряне перевезення. Результат цієї багаторічної роботи – Монреальська конвенція 1999 р. – ґрунтується на консолідації всіх існуючих документів Варшавської системи з урахуванням останніх документів неконвенційного характеру, які на практиці підвищили відповідальність повітряного транспорту перед пасажирів.

Концепція відповідальності авіаперевізника, закріплена Варшавською конвенцією 80 років тому, перестала відповідати рівню розвитку та надійності міжнародного повітряного транспорту. З його зміцненням змістилися пріоритети в регулюванні відповідальності авіаперевізника у бік забезпечення твердих гарантій найповнішого відшкодування шкоди потерпілим під час авіаційних подій, що призвело до виникнення нового правового режиму міжнародних повітряних перевезень, встановленого Монреальською конвенцією.

Число учасників Монреальської конвенції рік у рік зростає і сьогодні вже становить понад 80.

Таким чином, нині у світі діють два принципово різні правові режими міжнародних повітряних перевезень. Перевезення між країнами-учасницями Монреальської конвенції, якими є переважна більшість провідних держав, уже регулюються положеннями цієї нової Конвенції.

Як справедливо зазначається фахівцями в галузі міжнародного повітряного права [11], питання про приєднання більшості держав, що залишилися, до Монреальської конвенції фактично вирішено, оскільки від цього залежить можливість повноцінної роботи національних перевізників цих країн на світовому ринку авіатранспортних послуг. Проте Варшавська конвенція та всі документи, що її доповнюють (Варшавська система), продовжують діяти при перевезеннях між країнами, що беруть участь у них, включаючи Україною. Цілком можливо, що навіть через багато років питання про застосування документів Варшавської системи матиме практичне значення при перевезеннях між окремими країнами, які не приєдналися до Монреальської конвенції.

Відповідно до ст. 1 Варшавської [1] та ст. 1 Монреальської [10] конвенцій вони застосовуються при будь-якому міжнародному перевезенні, що здійснюється за винагороду за допомогою повітряного судна. Міжнародні угоди щодо повітряного транспорту та міжнародне законодавство виходять із одноманітного розуміння міжнародного повітряного перевезення.

Таким є перевезення, при якому пункт відправлення та пункт призначення розташовані відповідно на територіях двох держав або на території однієї держави, якщо договором перевезення передбачено пункт посадки (зупинення) на території будь-якої іноземної держави. Перевезення без зупинки між двома пунктами, що знаходяться на території однієї і тієї ж держави-учасниці, не розглядається обома Конвенціями як міжнародне. До такого перевезення Конвенції не застосовуються.

Наявність двох різних правових режимів міжнародних повітряних перевезень, встановлених документами Варшавської системи, з одного боку, та Монреальською конвенцією – з іншого, породжує питання про розмежування їхньої дії. Це питання вирішується у ст. 55 Монреальської конвенції з позиції того, що приєднання держави до неї не повинно руйнувати режим Варшавської системи і створювати вакуум щодо міжнародно-правового регулювання перевезень, що здійснюються між цією державою і державою, яка поки що не стала учасником нової Конвенції і зберігає свою участь у документах Варшавської конвенції 1929 р.

Приєднання держави до Монреальської конвенції не обумовлено вимогою про денонсацію цією державою Варшавської конвенції і не означає автоматичного виходу такої держави з-поміж її учасників. Стаття 55 (п. 1) Монреальської конвенції передбачає її переважну силу щодо перевезень між державами, які беруть у ній участь, перед положеннями Варшавської системи.

Зі змісту положень обох Конвенцій випливає, що для здійснення міжнародного повітряного перевезення потрібна угода перевізника з пасажиром або відправником вантажу. Відсутність угоди про перевезення унеможливує застосування не тільки Конвенцій, але, як правило, і положень внутрішнього транспортного законодавства, що обмежує відповідальність перевізника [12].

Конвенції, наприклад, не повинні застосовуватися у разі заподіяння шкоди життю та здоров'ю осіб та майну, якщо встановлено, що вони потрапили на борт повітряного судна без згоди перевізника. У таких ситуаціях відповідальність транспортної організації виникає не з договору, а підпорядкована загальним нормам внутрішнього законодавства про зобов'язання внаслідок заподіяння шкоди.

Варшавська та Монреальська конвенції застосовуються при будь-якому міжнародному перевезенні, що здійснюється оплатно [13]. Вони застосовуються також до безкоштовних перевезень, проте за умови, що такі перевезення здійснюються підприємством повітряних перевезень (за ст. 1 Монреальської конвенції – «авіатранспортним підприємством»). Тому якщо безкоштовне перевезення здійснюється особою, яка не має відповідно до закону статусу авіатранспортного підприємства (наприклад, переліт з другом на його приватному літаку), воно не повинно підпадати під дію Конвенції.

Документи Варшавської системи та Монреальська конвенція застосовуються до перевезень, що здійснюються державою або іншими юридичними особами публічного права (на комерційній основі або безкоштовно) [14]. Однак Гаазький протокол (ст. XXVI) і Монреальські протоколи допускають можливість держави-учасниці заявити про те, що Варшавська конвенція, змінена кожним з них, не поширюватиметься на перевезення, що здійснюються для військової влади відповідної держави, за умови, що такі перевезення здійснюються на повітряних суднах, зареєстрованих у цій державі та повністю зафрахтованих такою владою.

Монреальська конвенція (ст. 57), крім цього, передбачає можливість держави-учасниці зробити застереження про нерозповсюдження Конвенції на міжнародні перевезення, що виконуються цією державою не тільки у військових, а й в інших некомерційних цілях у зв'язку зі здійсненням нею своїх суверенних функцій. Такою можливістю під час ратифікації Монреальської конвенції скористалися, наприклад, США, Канада та низка інших держав [15].

Варшавська конвенція не застосовується до перевезень, що здійснюються як пробні польоти перевізників з метою встановлення регулярних повітряних ліній, а також до перевезень, що здійснюються за виняткових обставин поза будь-якими звичайними повітряно-транспортними операціями (ст. 34). Наступні протоколи до Конвенції, і навіть Монреальська конвенція (ст. 51) перевезення за виняткових обставин поза межами звичайних операцій з експлуатації повітряного транспорту підпорядковують своїм правилам. Виняток становлять положення про перевізні документи, які перебувають у зазначених надзвичайних обставинах можуть не діяти.

Обидві Конвенції застосовуються лише щодо перевезень пасажирів, багажу та вантажу (ст. 1 Конвенції). Вони не регулюють повітряне перевезення пошти. Відповідно до п. 2 та 3 ст. 2 Монреальської конвенції при перевезенні поштових відправлень перевізник несе відповідальність тільки перед відповідною поштовою адміністрацією відповідно до правил, що застосовуються до відносин між перевізниками та поштовими адміністраціями. Решта положень Монреальської конвенції не застосовується до перевезення поштових відправлень [16].

Висновки. На сьогоднішній день правове регулювання міжнародних повітряних перевезень закріплено у двох важливих міжнародних угодах – Варшавській (1929) та Монреальській (1999) конвенціях про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. Варшавська система – складна система документів, що складається із самої Варшавської конвенції 1929 р. та документів, що її доповнюють: Гаазький протокол 1955 р.; Гвадалахарська конвенція 1961 р. про перевезення, що здійснюються іншою особою, ніж перевізник за договором; Монреальський додатковий протокол 1975 р. № 1; Монреальський додатковий протокол 1975 р. № 2, що змінює Варшавську конвенцію, змінену Гаазьким протоколом 1955 р.; Монреальський додатковий протокол 1975 р. № 4, що змінює щодо вантажних перевезень Варшавську конвенцію, змінену Гаазьким протоколом 1955 р.

Удосконалений міжнародний документ, а саме Монреальська конвенція, має принципово інший правовий режим міжнародних повітряних перевезень, що підвищує гарантії пасажирів авіакомпаній та якість послуг. Україна є учасником обох конвенцій, які визначають важливі правила міжнародних повітряних перевезень, що стосуються укладання договору перевезення, деяких його умов і, головне, відповідальність перевізника за заподіяння шкоди життю та здоров'ю пасажирів, багажу, вантажу та прострочення у їхній доставці, що сукупно представляють основний предмет регулювання.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. Конвенція, Міжнародний документ від 28.05.1999. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text (дата звернення 30.05.2024).
2. Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особою, яка не є перевізником за договором. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU61K05U> (дата звернення 30.05.2024).
3. Регулювання затримки рейсу за Монреальською конвенцією 1999 року та правилами перевезення пасажирів і багажу. URL: <http://dspace.nbuu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/64475/87-Tsirat.pdf?sequence=1> (дата звернення 30.05.2024).
4. Гаазький протокол 1955 року про поправки до Варшавської конвенції 1929 року про уніфікацію деяких правил щодо міжнародних повітряних перевезень. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU55011> (дата звернення 30.05.2024).
5. Правове регулювання міжнародних перевезень. URL: https://pravo-izdat.com.ua/image/data/Files/433/3_vnutri.pdf (дата звернення 30.05.2024).
6. Монреальська конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. URL: https://mps.com.ua/monrealsk_konv/ (дата звернення 30.05.2024).
7. Генеза міжнародно-правового регулювання повітряних перевезень. URL: http://app.nuoua.od.ua/archive/60_2017/16.pdf (дата звернення 30.05.2024).
8. Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень. Закон України від 10.01.2002 № 2920-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2920-14#Text> (дата звернення 30.05.2024).
9. Угода між Урядом Сполучених Штатів Америки та Урядом України про повітряні перевезення. Угода Кабінету Міністрів України; США; Міжнародний документ від 14.07.2015. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/840_170#Text (дата звернення 30.05.2024).
10. Практика застосування Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р. URL: <https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/52033/3/ФМВ%20293%20Дейнеко%20М.О.pdf> (дата звернення 30.05.2024).
11. Правові вимоги до державної допомоги в авіаційній галузі: історія і сучасність. URL: http://yurvisnyk.in.ua/v4_2021/9.pdf (дата звернення 30.05.2024).

12. Міжнародні перевезення : теорія та практика: навч. посібник: у М58 2 кн. / Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О.М. Бекетова. – Харків: ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2018 – 211 с.
13. Бурчевський О. Політ проблемний: відповідальність авіаперевізників перед пасажирами. *Юридична газета*. 2022. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/pasazhirami.html> (дата звернення 30.05.2024).
14. Цират А.В. Відшкодування моральної шкоди відповідно до Варшавської та Монреальської конвенцій. *Legea si viata*. Жовтень 2023. С. 182–186. URL: <http://www.legeasiviata.in.ua/archive/2023/10-2/46.pdf> (дата звернення 30.05.2024).
15. Мамчур Л.В. Інформаційне забезпечення договору перевезення пасажирів повітряним транспортом. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2022. № 3. С. 27–32. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1 (дата звернення 30.05.2024).
16. Радчук О.П. Міжнародно-правове регулювання авіаційних перевезень. *Форум права*. 2020. № 2. С. 144–151. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILE=&2_S21STR=FP_index.htm_2020_2_26 (дата звернення 30.05.2024).