

Г. В. Цірат

**УНІФІКАЦІЯ НОРМ
МІЖНАРОДНОГО ПРИВАТНОГО
ПОВІТРЯНОГО ПРАВА**

Монографія

Харків
«Право»
2018

УДК 347.82(100):340.137(477)
Ц68

*Рекомендовано до друку
вченою радою Університету сучасних знань
(протокол № 5 від 5 травня 2018 р.)*

Рецензенти:

О. О. Отраднова – доктор юридичних наук, доцент, заступник декана юридичного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка;

І. А. Діковська – доктор юридичних наук, професор кафедри цивільного права Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Цірат Г. В.

Ц68 Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права : монографія / Г. В. Цірат. – Харків : Право, 2018. – 472 с.

ISBN 978-966-937-429-5

У монографії комплексно досліджуються питання уніфікації міжнародного приватного повітряного права, теоретичні та практичні проблеми, що виникають при тлумаченні та застосуванні міжнародних договорів. Розкрито сутність режимів відповідальності перевізників та експлуатантів. Проаналізовані основні види правочинів з авіаційними об'єктами. Особливої уваги приділено питанням забезпечення вимог кредиторів, що фінансують придбання авіаційних об'єктів.

Для науковців, суддів, викладачів, практикуючих юристів, студентів вищих навчальних закладів, а також всіх, хто цікавиться проблемами сучасного міжнародного приватного повітряного права.

УДК 347.82(100):340.137(477)

ISBN 978-966-937-429-5

© Цірат Г. В., 2018
© Оформлення. Видавництво «Право», 2018

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

IATA	Міжнародна повітряна транспортна асоціація
CITEJA	Міжнародний технічний комітет експертів з повітряного права
ИКАО	Міжнародна організація з цивільної авіації
Авіаційний протокол	Протокол до Конвенції про міжнародні інтереси у рухомому обладнанні з питань, специфічних для авіаційних об'єктів, підписаний 16 листопада 2001 р. у Кейптауні
АРГ	Авіаційна Робоча Група (<i>Aviation Working Group/AWG</i>)
БПП	Безпілотні повітряні пристрої
Варшавська конвенція	Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписана 12 жовтня 1929 р. у Варшаві
Гаазький протокол	Протокол про поправки до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписаний 28 вересня 1955 р. у Гаазі
Гвадалахарська конвенція	Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особою, яка не є перевізником за договором, підписана 18 вересня 1961 року
Державіаслужба	Державна авіаційна служба України
Женевська конвенція	Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна, підписана 19 червня 1948 р. у Женеві
Кейптаунська конвенція	Конвенція про міжнародні інтереси у рухомому обладнанні, підписана 16 листопада 2001 р. у Кейптауні
Конвенція 1933 р.	Конвенція з уніфікації певних правил, що стосуються завдання літаком шкоди третім особам на поверхні, підписана 29 травня 1933 р. у Римі
Конвенція про арешт	Конвенція про уніфікацію деяких правил забезпечувального арешту літаків, підписана 29 травня 1933 р. у Римі
Конвенція 1952 р.	Конвенція про шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні, підписана 7 жовтня 1952 р. у Римі
Конвенції 2009 р.	Конвенція про компенсацію шкоди, нанесеної повітряними суднами третім особам та Конвенція про компенсацію шкоди, нанесеної повітряними суднами третім особам у випадку незаконного втручання, підписані 2 травня 2009 року у Монреалі

Конвенція про загальні ризики	Конвенція про компенсацію шкоди, нанесеної повітряними суднами третім особам, підписана 2 травня 2009 року у Монреалі
Конвенція про незаконне втручання	Конвенція про компенсацію шкоди, нанесеної повітряними суднами третім особам у випадку незаконного втручання, підписана 2 травня 2009 року у Монреалі
Кейптаунський реєстр	Реєстр, створений згідно з Кейптаунською конвенцією про міжнародні майнові права на рухоме об'єкт
Монреальська конвенція	Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписана 28 травня 1999 р. у Монреалі
МПрПП	Міжнародне приватне повітряне право
Оттавська конвенція	Конвенція УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг, підписана 28 травня 1988 р. в Оттаві
ПК України	Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року № № 3393-VI, зі змінами та доповненнями
Пекінська Конвенція 2010 р.	Конвенція про боротьбу з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації, підписана 10 вересня 2010 р. у Пекіні
Подія 9/11	Терористична атака 11 вересня 2001 року в Сполучених Штатах Америки. Близько 9:00 за місцевим часом два захоплені терористами цивільні літаки, що здійснювали перевезення пасажирів до Нью-Йорка, з інтервалом у 17 хвилин врізалися у хмарочоси Всесвітнього Центру Торгівлі у Нью-Йорку. Від вибухів протягом кількох годин обидві башти обвалилася. Невдовзі після катастрофи у Нью-Йорку ще один літак врізався в західне крило американського міністерства оборони у Вашингтоні – Пентагон, а один літак упав неподалік міста Пітсбург, не долетівши до Вашингтону.
Постанова 676	Порядок і правила здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 року № 676
Протокол 1938 р.	Протокол, підписаний 29 вересня 1938 року у Брюсселі, про зміну Конвенції з уніфікації певних правил, що стосуються завдання літаком шкоди третім особам на поверхні, підписаної 29 травня 1933 р. у Римі
Протокол 1978 р.	Протокол, підписаний 23 вересня 1978 року у Монреалі, про зміну Конвенції про шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні, підписаної 7 жовтня 1952 р. у Римі

Перелік умовних позначень

Регламент 785/2004	Регламент (ЄС) № 785/2004 Європейського парламенту і Ради від 21 квітня 2004 року про вимоги до страхування повітряних перевізників та експлуатантів повітряних суден
Секторальне розуміння	Секторальне розуміння про експортне кредитування цивільних літаків, що є додатком до Угоди про офіційно підтримувані експортні кредити від 01.09.2011 р.
СПЗ	Спеціальні права запозичення МВФ
Правила перевезення	Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2012 року № 735
Чиказька конвенція	Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію, підписана 7 грудня 1944 р. у Чикаго

ВСТУП

Перше регулярне повітряне перевезення пасажирів відбулося 1 січня 1914 р., а вже через 100 років – протягом 2015 р. – міжнародними повітряними послугами по всьому світу скористалося 3,5 млрд громадян [690], включаючи трохи більше 6 мільйонів українців. У 2017 р. загальна кількість перевезених пасажирів досягла 4,1 млрд, а в 2018 р. очікується їх зростання на 6% щонайменше [710]. Хоча частка перевезених з України авіапасажирів у порівнянні зі світовим трафіком є незначною, ми очікуємо на її збільшення завдяки відміні віз для українців, що подорожують до зони Шенгенської угоди, на яку, за даними ІКАО, припадає найбільша частина регулярних пасажирських перевезень.

Підписання Україною угоди з «відкритого неба» із США [326] та майбутнє укладення угоди з Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір [327] створює умови, за якими вітчизняні авіакомпанії, експлуатанти¹ та перевізники², зможуть збільшити кількість міжнародних повітряних перевезень, що, очевидно, вимагає від українських перевізників збільшення парку повітряних суден.

Зазначені процеси стимулюють вивчення системи уніфікованого міжнародно-правового регулювання, що поступово складалася протягом останнього століття у міжнародному приватному повітряному праві (надалі –

¹ Експлуатантом є особа, яка здійснює контроль над навігацією повітряного судна, володіє правом його користування та фактично використовує його для власних цілей чи з метою надання послуг перевезення іншим особам.

² Надання послуг перевезення (пасажирів, вантажу та пошти) можливе за наявності ліцензії на провадження діяльності з перевезення повітряним транспортом. Особа, яка має таку ліцензію, вважається перевізником. Національне законодавство може встановлювати додаткові вимоги до перевізників. Так, ПК України визначає обов'язок перевізника мати у користуванні хоча б одне власне або орендоване (крім лізингу з екіпажем) повітряне судно та надавати послуги з повітряних перевезень в обсягах і на умовах, передбачених сертифікатом експлуатанта. Таким чином, всякий перевізник є експлуатантом, але не всякий експлуатант є перевізником.

МПрПП). Передовсім це стосується сфер відповідальності перевізника та експлуатанта.

Хоча сучасні міжнародні повітряні перевезення є безпечними для здоров'я пасажирів, іноді виникають ситуації, що можуть мати наслідком заподіяння шкоди. Умови відповідальності перевізника в міжнародному перевезенні регулюються нормами універсальних договорів (Варшавської або Монреальської конвенцій), особливості уніфікованого тлумачення яких були напрацьовані судовою практикою договірних країн, що до сих пір ґрунтовно не вивчалася українською правовою доктриною. Оскільки умови відповідальності перевізника за Монреальською конвенцією розповсюджені і на внутрішні перевезення, дослідження цього питання є актуальним також для науки і практики національного приватного повітряного права України.

При експлуатації повітряних суден шкода може бути заподіяною не тільки пасажиром на борту, а й третім особам на поверхні¹. У такому випадку стоїть питання визначення умов та підстав відповідальності експлуатанта такого повітряного судна та наявності механізмів, застосування яких могло б гарантувати відшкодування заподіяної шкоди. Через низку передумов на сучасному етапі є відсутньою уніфікована відповідальність експлуатантів. Підстави цього є мало вивченими не тільки українською, а й іноземною правовою наукою.

Придбання сучасного літака не обходиться без зовнішнього фінансування, яке вимагає специфічного структурування транзакції придбання та інструментів забезпечення. Особливості повітряного судна (джерело підвищеної небезпеки, висока вартість, мобільність, обов'язкова присутність в правочинах іноземного елемента) стали підставою звичаєвої уніфікації договорів, що опосередковують міжнародний товарообіг літаків. У Кейптауні в 2001 р. було прийнято конвенцію, учасницею якої є і Україна. Ця конвенція створила уніфіковані механізми захисту прав кредиторів, заснувала міжнародний наднаціональний реєстр (надалі Кейптаунський реєстр), в якому реєструються речові права на літаки та інші авіаційні об'єкти (гелікоптери, двигуни, корпуси повітряних суден) незалежно від країни їхньої реєстрації, встановила уніфіковані вимоги до правочинів купівлі-продажу, лізингу та застави.

¹ Тут і надалі, коли ми говоритимемо «на поверхні», ми матимемо на увазі на землі, тобто не у повітрі.

Розгляд визначених сфер (відповідальність перевізника та експлуатанта, уніфікація правочинів з повітряними суднами, створення системи захисту прав кредиторів) здійснюється нами під кутом зору міжнародної уніфікації матеріальних та процесуальних норм в МПРПП, оскільки однією зі світових тенденцій в цій галузі є уніформоване (тобто однакове) регулювання цивільної авіації на міжнародному та національному рівнях. Україна слідує цій тенденції, хоча при імплементації норм міжнародних договорів використовується не тільки відсилання, що розглядається нами в якості прогресивного методу, а й інкорпорація та трансформація. Це з нашої точки зору, є негативним явищем, оскільки має наслідком спотворення уніфікованого поняття. Ми сподіваємося, що це дослідження дозволить виправити ситуацію та буде сприяти відновленню правової визначеності.

Потужне теоретичне підґрунтя цього дослідження склали праці вітчизняних і зарубіжних правників, а саме: Руатіса Абеїратне (*Ruwantissa Abeyaratne*), Доналда Банкера (*Donald H. Bunker*), М. Й. Бонеля (*M. J. Bonell*), В. Д. Бордунова, М. І. Брагінського, А. Венецьано (*Anna Veneziano*), Дж. Вула (*Jeffrey Wool*), Елмара Гемюла (*Elmar Giumulla*), Лоренса Голдхірша (*Lawrence Goldhirsch*), М. Гонайма (*Mahmoud Ghonaim*), Роя Гуда (*Roy Goode*), І. А. Діковської, Пола Димпсі (*Paul Dempsey*), Ш. Джейлінг (*Jialing Shan*), А. С. Довгерта, І. Г. Ф. Дьєдерікс-Вершор (*H. Ph. Diederiks – Verschoor*), В. І. Євінгов, К. Жероме (*Cohen Jérôme*), З. Ю. Заїки, І. С. Канзафарової, Скота Канінггема (*Scott Cunningham*), Х. Кетца, Р. Кумінга (*Ronald Cuming*), Жіля Кунєберті (*Gilles Cuniberti*), Ірен Ларсен (*Irene Larsen*), Дж. Лелодаса (*Leloudas Georgios*), Е. Ліппе (*Eric Lippé*), І. І. Лукашука, Л. А. Лунца, Р. Марго (*Rod D. Margo*), Г. К. Матвєєва, А. Маурітса (*A. J. Mauritz*), Майкла Мільде (*Michael Milde*), А. П. Мовчана, М. М. Остроумова, О. О. Отраднової, Я. Ньямпонга (*Nyampong Yaw Otu Mankata*), В. В. Паришкури, С. Ф. Пенья (*Sebastian Fernandez-Pena*), Н. Планта (*Niclas von Planta*), А. Г. Покачалової, О. Н. Садікова, Р. О. Стефанчука, Джорджа Томпкінса (*George Tompkins*), Франко Феррарі (*Franco Ferrari*), Патріка Хонебьєра (*Patrick Honnebier*), Р. Холтер (*Marc Rémy Halter*), К. Цвайгерта, Бін Ченга (*Bin Cheng*), О. А. Щурової, Фріца Ендерлейна (*Fritz Enderlein*) та ін.

Автор висловлює щире вдячність та глибоку повагу науковому консультанту – доктору юридичних наук, професору, член-кореспонденту АПРНУ, заслуженому юристу України, члену Національної комісії із зміцнення де-

мократії та утвердження верховенства права Довгерту Анатолію Степановичу за численні обговорення проблем уніфікації МПрПП, що знайшли відображення у цій монографії, та рекомендації під час її написання.

Також автор вдячна своїй дочці, Катерині Цірат, та Віктору Лешику, які виступили редакторами цієї монографії, що сприяло покращенню сприйняття піднятих в ній проблем завдяки покращенню мови.

1.

ЗАГАЛЬНІ ПИТАННЯ УНІФІКАЦІЇ МАТЕРІАЛЬНО-ПРАВОВИХ НОРМ МПрПП

1.1. Загальна характеристика основних інструментів з уніфікації в МПрПП

Міжнародна спільнота з самого початку виникнення технічної можливості пересування повітряним транспортом воліла вставити уніфіковані правила перевезення, які б сприяли однаковому розвитку авіації в різних країнах. Спочатку робота велася неурядовими організаціями. Так, в 1905 р. резолюцією Олімпійського конгресу в Брюсселі було створено Міжнародну аеронавігаційну федерацію, головним завданням якої був сталий розвиток міжнародної приватної авіації та повітряного туризму. В 1914 р. було засновано Міжнародний технічний комітет експертів з повітряного права (*Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens, CITEJA*). Комітет складався з декількох секцій, кожна з яких вивчала окремі питання міжнародного приватного повітряного права, наприклад, відповідальність перевізника, застава повітряних суден, тощо. В 1919 р. шість європейських авіаліній заснували в Гаазі Міжнародну повітряну транспортну асоціацію (IATA), основною ціллю якої була стандартизація документообігу та технічних процедур на літаках для забезпечення безпеки міжнародних польотів. Міжнародна торговельна палата (*International Chamber of Commerce*), створена у 1920 р., мала «транспортну групу», під егідою якої обговорювалися питання міжнародної аеронавтики. Напрацьовані цими неурядовими організаціями акти в тому чи іншому вигляді були використані в подальшій уніфікації в МПрПП.

За ініціативи французького уряду у Парижі з 27 жовтня по 6 листопада 1925 р. було проведено першу міжнародну Конференцію з питань приватного повітряного права, ціллю якої було здійснення

кодифікаційної роботи в частині розробки єдиних правил відповідальності перевізників та експлуатантів за заподіяну ними шкоду.

Друга міжнародна Конференція з питань приватного повітряного права була проведена у Варшаві, де 12 жовтня 1929 р. було підписано конвенцію для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (надалі Варшавська конвенція) [307]. Однією з основних цілей конвенції було встановлення обмеженого рівня відшкодування постраждалому пасажирові, щоб виплати не перешкодили розвитку ще слабкої авіаційної індустрії.

Через двадцять років застосування Варшавської конвенції договірні країни дійшли висновку про необхідність підвищення розміру відшкодування заподіяної пасажирові шкоди. Так з'явився Гаазький протокол [352], який був підписаний більшою частиною, проте не всіма учасниками Варшавської конвенції.

У 1961 р. Варшавська конвенція була доповнена Гвадалахарською [314], яка поширила правила відповідальності договірного перевізника на фактичного (надалі Гвадалахарська конвенція). Її учасниками стала лише частина держав-учасниць Варшавської конвенції та Гаазького протоколу.

У 1975 р. в Монреалі договірними країнами було підписано чотири додаткові до Варшавської конвенції протоколи [335–338], що запропонували країнам-учасницям опції у виборі розміру відповідальності перевізника перед пасажиром за смерть, тілесні ушкодження та втрату чи пошкодження багажу, з яких перших два набули чинності у 1996 р., а останній – у 1998 р.

Зазначені міжнародні інструменти разом створили «Варшавську систему» відповідальності перевізника, в якій кожен окремий документ був підписаний різною кількістю договірних країн¹.

Україна застосовувала до міжнародних повітряних перевезень Варшавську конвенцію з 1959 р., Гаазький протокол – з 1963 р. та Гвадалахарську конвенцію – з 1984 р. Учасницею решти міжнародних інструментів Україна не була.

¹ Варшавська конвенція налічувала 152 учасники, Гаазький протокол – 137, Гвадалахарська конвенція – 86, Протокол № 1–51, Протокол № 2–52, Протокол № 4–60.

Оскільки Варшавська конвенція дозволяла підвищувати розмір відшкодування заподіяної шкоди, перевізниками було укладено низку спрямованих на це приватно-правових договорів. Так, у 1966 р. за пропозицією IATA було підписано Монреальську проміжну угоду (*Montreal Interim Agreement*) [351] про збільшення розміру відповідальності перевізника перед пасажиром при міжнародних польотах до та з США, положення якої були розповсюджені Мальтійською угодою 1976 р. на польоти за межами США [29, 164].

У 1992 р. японські перевізники (Японська ініціатива) домовилися про два рівні відповідальності перед пасажиром, які були відображені у 1995 р. в Угоді IATA між перевізниками про відповідальність перед пасажиром (*IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability*).

Радянські та українські перевізники не були учасниками жодної із зазначених приватно-правових угод.

У 1999 р. було прийнято Монреальську конвенцію [311] з назвою, аналогічною Варшавській, що кодифікувала в собі документи Варшавської системи. Внаслідок цього Монреальська конвенція, як і Варшавська, набула універсального характеру. Згідно зі ст. 55 Монреальська конвенція має переважну силу над будь-якими нормами інструментів Варшавської системи, якщо країни перевізника та постраждалого пасажир є її учасниками. Україна, як і більшість країн світу¹, є учасницею Монреальської конвенції. Відповідно, при виникненні спорів з міжнародного повітряного перевезення застосуванню буде підлягати виключно Монреальська конвенція. Вона стосується як державних, так і цивільних повітряних суден у разі відповідності здійснюваного ними перевезення критерію «міжнародності», без можливості для держав-учасниць задекларувати право не застосовувати її у разі здійснення перевезення для військових властей на повітряному судні, зареєстрованому в цій державі, як це було передбачено раніше Варшавською конвенцією.

У разі катастрофи повітряного судна шкода може бути завданою не тільки його пасажиром, а й третім особам на поверхні. Між екс-

¹ На кінець 2017 р. учасниками Монреальської конвенції стали 129 країн, включаючи провідні «авіаційні» держави.

платантом судна та третіми особами виникають деліктні правовідносини з відшкодування шкоди. Уніфіковане регулювання цих деліктних правовідносин в МПрПП було запропоновано Конвенцією з уніфікації певних правил, що стосуються завдання літаком шкоди третім особам на поверхні, підписаною у Римі 29 травня 1933 р. (надалі Конвенція 1933 р.) [101]. Ця конвенція набула чинності лише для восьми країн, що дало підстави назвати її мертвнонародженою [91, 234]. Заради зміни її неприйнятних положень та з метою розширення кола учасників у 1938 р. було розроблено протокол (надалі Протокол 1938 р.), який через кризові події в Європі та Другу світову війну не був ратифікований.

Через те, що Конвенція 1933 р. не отримала широкої підтримки, вона була замінена Конвенцією про шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні., підписаною у Римі 7 жовтня 1952 р. (надалі Конвенція 1952 р.) [315]. Вона набула чинності достатньо швидко (4 лютого 1958 р.). Її учасниками стали 49 держав, включаючи більшість європейських країн. Радянський Союз ратифікував Конвенцію 1952 р., але Україна не стала автоматично правонаступником прав і обов'язків СРСР згідно зі ст. 7 Закону України «Про правонаступництво» [227], оскільки письмових повідомлень про це депозитарію Конвенції 1952 р. Україна не направляла.

Для скасування найбільш одіозних положень про страхування та підвищення розміру відповідальності експлуатанта, який пропонувалося розраховувати у СПЗ замість французького франка, на доповнення до Конвенції 1952 р. у 1978 році було розроблено протокол, який набув чинності майже через 25 років тільки і то лише для 12 країн, переважно африканських (надалі Протокол 1978 р.). Ані європейські країни, ані Радянський Союз, ані США чи Велика Британія, що здійснювали левову частку повітряних перевезень, його не ратифікували, оскільки закладене в ньому підвищення розміру відповідальності експлуатанта вже не відповідало вимогам часу. Україна хоча і підписала Протокол 1978 р., проте не ратифікувала його. Відповідно, для більшості договірних країн Конвенція 1952 р. залишилася незмінною, і через це жодного разу не застосовувалася.