

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

Кафедра міжнародного права та порівняльного правознавства

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

_____ Т. Р. Короткий

« ____ » _____ 2021 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
«БАКАЛАВР»
спеціальності 293 «Міжнародне право»

**Тема: ПРАКТИКА ЗАСТОСУВАННЯ КОНВЕНЦІЇ ДЛЯ УНІФІКАЦІЇ
ДЕЯКИХ ПРАВИЛ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
1999 Р.**

Виконавець: Дейнеко Михайло Олегович

Науковий керівник: к.ю.н., доцент Чернолуцький Руслан Васильович

Нормоконтролер: викладач, Головатенко Марина Юріївна

Київ, 2021

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК УНІФІКАЦІЇ ПРАВИЛ, ЩО СТОСУЮТЬСЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	
1.1. Розвиток уніфікації правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень.....	7
1.2. Причини та зміст уніфікації правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень.....	12
1.3. Прийняття Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1999 р.....	15
РОЗДІЛ 2. ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ КОНВЕНЦІЇ ДЛЯ УНІФІКАЦІЇ ДЕЯКИХ ПРАВИЛ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ 1999 Р. (МОНРЕАЛЬСЬКА КОНВЕНЦІЯ)	
2.1 Загальна характеристика Монреальської конвенції.....	26
2.2. Співвідношення інших міжнародних джерел з Монреальською конвенцією.....	37
2.3. Права та обов'язки сторін за Монреальською конвенцією.....	49
2.4. Відповідальність перевізника.....	56
РОЗДІЛ 3. ЗАСТОСУВАННЯ КОНВЕНЦІЇ ДЛЯ УНІФІКАЦІЇ ДЕЯКИХ ПРАВИЛ, ЩО СТОСУЮТЬСЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	63
ВИСНОВКИ	69
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	72

ВСТУП

Актуальність дослідження. Зростання і зміцнення міжнародних політичних, економічних відносин обумовлюють необхідність вдосконалення засобів сполучення між державами. Повітряний транспорт є найважливіший, сполучний елемент сучасної світової економіки і світової спільноти, оскільки забезпечує переміщення вантажів і пасажирів з максимальною швидкістю практично в будь-яку точку земної кулі. До кінця минулого століття цивільна авіація перетворилася в основний вид транспорту, який здійснює пасажирські перевезення.

Для того, щоб врегулювати дані відносини, міжнародне співтовариство зосередило свою увагу на встановлення єдиних уніфікованих правил щодо авіаперевезень. Належне правове регулювання міжнародного повітряного сполучення має особливе значення для безпеки та розвитку повітряного транспорту, дотримання законних інтересів його клієнтів. Це призвело до виникнення нового правового режиму міжнародних повітряних перевезень, встановленого Конвенцією про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 року (Монреальська конвенція), яка отримала широке міжнародне визнання. Велика різноманітність норм міжнародного повітряного законодавства, що регулюють одне і те саме питання по-різному, досить часто на практиці призводить до непорозумінь та негативних наслідків, насамперед для пасажирів, що користуються послугами авіаперевізників.

Надзвичайної актуальності виявляє критичний аналіз зарубіжного, і перш за все європейського досвіду правового регулювання повітряних перевезень, який має неоціненне значення для вдосконалення українського законодавства і судової практики в галузі повітряного транспорту. Вивчення цього досвіду служить зближення і гармонізації принципів положень українського законодавства, право Європейського Союзу та інших провідних держав сучасного світу.

Теоретичні та практичні аспекти питання щодо уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень відображені у працях як зарубіжних, так і вітчизняних вчених. До вітчизняних науковців, які досліджували дане питання можна віднести наступних вчених: Брагінського М. І., Братуся С. М., Васильєва Е. А., Верещагіна А. Н., Верещагіна О. М., Власова Н. В., Гречуха В. Н., Григорова О. М., Грязнова В. С., Дежкіна В. Н., Звекова В. П., Маковського А. Л., Малєва Ю. Н., Садікова О. Н., Сенчила М. В.

Серед зарубіжних науковців, які досліджували проблеми та особливості правового регулювання міжнародних повітряних перевезень є: Вален Т., Гімулла Е., Детлінг-Отт Р., Клувер В., Марго Р., Мюллер-Остін В., Шмідт Р. та ін.

Мета і завдання дослідження. Метою даної роботи є аналіз практики застосування Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р., а також особливостей здійснення застосування її положень.

Поставлена мета зумовила необхідність вирішення наступних завдань:

- проаналізувати розвиток уніфікації правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень;
- визначити причини та зміст уніфікації правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень;
- дослідити прийняття Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1999 р;
- визначити загальну характеристику Монреальської конвенції;
- проаналізувати співвідношення інших міжнародних джерел з Монреальською конвенцією;
- визначити права та обов'язки сторін за Монреальською конвенцією;
- дослідити відповідальність перевізника;
- проаналізувати застосування Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають при регламентації та уніфікації правил щодо особливостей здійснення міжнародних повітряних перевезень.

Предметом дослідження є практика застосування Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень, розвиток, причини, зміст та основні особливості здійснення застосування відповідних положень.

Методологічну основу даної дипломної роботи складають як загальнонаукові методи пізнання, так і спеціальні методи, які у своєму органічному поєднанні посприяли досягненню виконання поставлених завдань.

Світоглядно-методологічною основою дослідження став діалектичний загальнонауковий метод, який було застосовано при визначенні розвитку уніфікації правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень.

Загальнонауковими методами, які підлягали застосуванню при написанні роботи стали історичний, логічний методи, аналіз та узагальнення. Історичний метод був застосований при дослідженні прийняття Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р. Логічний метод застосовувався для викладу основної інформації щодо причин та змісту уніфікації правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. Метод аналізу був використаний при розкритті загальної характеристики Монреальської конвенції, а також застосування Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. Метод узагальнення було застосовано для підведення підсумків дослідження та формування основних положень досліджуваної теми.

Спеціально-науковими методами, що були застосовані при написанні роботи стали: порівняльно-правовий метод, використаний для дослідження співвідношення інших міжнародних джерел з Монреальською конвенцією; формально-юридичний, застосований, зокрема, для визначення прав та

обов'язків сторін за Монреальською конвенцією та відповідальності перевізника.

Апробація результатів дослідження. Окремі наукові результати дослідження були апробовані та опубліковані у межах наступних науково-практичних конференцій:

– «Liability of the air carrier under the international air transport contract» (XXI Міжнародна науково-практична конференція молодих здобувачів вищої освіти і молодих учених «Політ. Сучасні проблеми науки», 08.04.2020, НАУ м. Київ);

– «International air transport disputes: which court is competent?» (Міжнародна науково-практична конференція «Сучасні міжнародні відносини: актуальні проблеми теорії і практики – 2021», 19.04.2021, НАУ м. Київ).

Структура роботи обумовлена її метою, завданнями та предметом дослідження. Дипломна робота складається із вступу, трьох розділів, якими охоплюються сім підрозділів, висновків та списку використаних джерел (52 найменувань). Загальний обсяг дипломної роботи – 76 сторінок, у тому числі список використаних джерел – 5 сторінок.

РОЗДІЛ 1

СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК УНІФІКАЦІЇ ПРАВИЛ, ЩО СТОСУЮТЬСЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Розвиток уніфікації правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень

Аналіз походження та причини розвитку будь-якого законодавства допомагають проілюструвати соціальні та культурні рамки та можуть допомогти краще зрозуміти та інтерпретувати правила. Однак у сучасному світі питання про повітряне право заслуговують більш, ніж короткий коментар. Людство почало вчитися мистецтву повітряної навігації, і власне, практика цього мистецтва створила соціальні відносини та можливі соціальні конфлікти інтересів, що вимагали правового регулювання.

25 липня 1909 р. французький пілот Луї Блеріо перетнув Ла-Манш між Лес-Барракесом та Дувром – відстань у 38 км подолав за короткий час. Жодних юридичних дій щодо затвердження польоту та його посадки в незнайомому регіоні не проводилось, і Блеріо навіть не мав французьку візу чи інший документ, що посвідчує особу для здійснення польоту [1].

Першим етапом створення та уніфікації нормативно-правових стандартів у сфері авіації стала Паризька конференція 1910 р., в межах якої розглядалися питання правового статусу повітряного простору і виняткових прав держав щодо здійснення повітряних перельотів на певній висоті. Однак, такі питання піднімалися та розглядалися із певними застереженнями, зокрема, і щодо особливостей використання повітряних перевезень через території інших держав. Наступним кроком у правовому забезпеченні міжнародних повітряних перевезень стала Паризька мирна конференція 1919 р., в результаті якої було створено Міжсоюзну аеронавігаційну комісію, яка повинна була здійснювати діяльність стосовно накладення обмежень на комерційну авіацію та створення першого документу щодо регулювання

міжнародних повітряних перевезень [2]. Таким документом стала Паризька конвенція про регулювання повітряних сполучень від 13 жовтня 1919 р., яка стала першим міжнародним багатостороннім документом, що стосується аеронавігації [3].

Створений в жовтні 1929 року механізм уніфікації – Варшавська конвенція 1929 року, зіграв величезну роль в упорядкуванні міжнародних повітряних перевезень. Конвенція визначила загальноприйнятий режим відповідальності перевізника в разі заподіяння шкоди пасажирові і його багажу, встановила вимоги до форми і змісту перевізних документів, і встановила правила пред'явлення претензій і позовів до перевізника. Варшавська конвенція була прийнята на ранньому етапі розвитку міжнародного повітряного транспорту [4, с. 191]. Починаючи з 50-х років минулого століття, практика міжнародних повітряних перевезень перестала співпадати з Конвенцією. Неодноразово в 1955, 1961, 1971 і 1975 роках її намагалися вдосконалити.

Однак прийняті нові документи, що доповнюють Конвенцію, не набрали чинності. Потім утворилася так звана «Варшавська система», складність і фрагментарність якої привела до появи надзвичайно нечіткого юридичного механізму, користь від якої для авіапасажирів стала примарною. У 90-ті роки перед міжнародним авіаційним співтовариством постало питання: або відмовитися від уніфікації, або замінити «Варшавську систему» і продовжити славу справу уніфікації новою конвенцією, консолідувати в ній накопичений досвід уніфікації і зробити її сумісною з сучасними потребами розвитку міжнародних повітряних перевезень. Було вирішено, що ефективна діяльність міжнародного повітряного транспорту в 19 столітті неможлива без вдосконалення процесу уніфікації.

Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО – від англ. ICAO (International Civil Aviation Organization)) доклала великих зусиль до розробки нової Конвенції. Після чотирьох років роботи Юридичний комітет ІКАО підготував проект Конвенції, яка була прийнята в 1999 році на

Дипломатичній конференції ІКАО в Монреалі. В порівнянні з Варшавською конвенцією Монреальська конвенція 1999 року, що набрала чинності 4 листопада 2003 року, в якій приймають участь 103 держави, значно підвищила ступінь захисту пасажирів міжнародних рейсів і розширила можливості фінансової компенсації в разі заподіяння шкоди при міжнародному повітряному перевезенні. Конвенція ставить інтереси пасажирів вище інтересів перевізників, інтереси яких носять підлеглий характер [5].

Міжнародним перевезенням вважається перевезення вантажів і пасажирів між двома чи кількома державами, що виконується на умовах, встановлених міжнародними угодами (транспортними конвенціями), укладеними цими державами.

Як відмічає О. М. Садіков, «доставка вантажів та пасажирів на територію іноземної держави може мати місце у двох різних за своїми юридичними умовами ситуаціях:

- а) при відсутності угоди щодо міжнародного сполучення та
- б) при наявності двосторонньої або багатосторонньої угоди щодо даного питання» [6].

Від цих обставин залежить правовий режим перевезень між сторонами. На залізничному транспорті при відсутності угоди відносно міжнародного сполучення, перевезення за кордон повинні здійснюватися за допомогою укладення декількох договорів перевезення за правилами законодавства країн-учасниць перевезень. На інших видах транспорту (автомобільному, морському, повітряному) транспортні засоби однієї країни можуть пересікати державний кордон лише при наявності відповідного дозволу компетентних органів іншої держави [3].

На нормативному (національному) рівні не має загального визначення міжнародного перевезення, можна зустріти в окремих конвенціях лише визначення міжнародних перевезень, що здійснюються тими чи іншими різновидами транспорту. Спробу їх узагальнення було зроблено у підручнику

з міжнародного права Ю. Г. Федосєєвої. Авторка пропонує під міжнародними перевезеннями розуміти «переміщення вантажів або пасажирів, яке здійснюється за допомогою будь-якого виду транспорту, якщо таке переміщення має міжнародний характер: місце відправлення та місце призначення знаходяться на території різних країн або саме переміщення здійснюється на території іноземної країни, а також інші аналогічні ситуації» [7].

Особливістю регулювання відносин, пов'язаних зі здійсненням міжнародних перевезень є те, що для їх регулювання використовують в основному конвенції та двосторонні угоди щодо міжнародного сполучення, які містять уніфіковані матеріальні та колізійні норми. Разом з тим слід відмітити, що питома вага матеріальних норм як в міжнародних, так і внутрішніх актах, присвячених врегулюванню проблем міжнародних перевезень, є набагато більшою ніж колізійних. Отже, у даному випадку головним методом правового регулювання виступає матеріально-правовий; за допомогою колізійного методу вирішуються окремі питання, які не можливо вирішити шляхом уніфікації матеріальних норм.

В цілому у сфері міжнародних перевезень використовуються такі види колізійних прив'язок: закон місця відправлення пасажирів (вантажу), закон прапора, закон місця реєстрації судна (транспортного засобу), закон країни призначення, транзиту, закон країни перевізника, а також принцип автономії волі.

Усі міжнародні акти, які тим чи іншим чином торкаються питань міжнародної транспортної політики, можна поділити на два масиви:

по-перше, це міжнародні акти загального характеру, у яких передбачено загальні напрямки щодо співробітництва у галузі транспортної політики, закріплено статус міжнародних транспортних організацій, врегульовано правила руху тощо;

по-друге, це міжнародні акти, які безпосередньо спрямовані на гармонізацію національного законодавства у галузі міжнародних перевезень

пасажирів, їх багажу та вантажів за допомогою різних видів транспорту: морського, повітряного, залізничного, автомобільного, водного, а також змішаних перевезень.

Окрім вищеназваних видів міжнародного сполучення (за різновидами транспорту та предметом транспортних операцій) у законодавстві та науковій літературі використано також інші критерії, за якими виділено такі різновиди:

- в залежності від періодичності транспортних операцій – регулярні перевезення (лінійні) та нерегулярні;
- з урахуванням порядку проходження вантажами та пасажирями прикордонних пунктів – перевезення безперевантажні (безпересадочні) та перевезення вантажні (пересадочні);
- в залежності від того, завершується чи ні перевезення на території країни – сусідки – перевезення сусідні, транзитні та прохідні (кільцеві);
- в залежності від того, здійснюється сповіщення на підставі одного або декількох договорів перевезення, – перевезення прямого сполучення, непрямого (ламаного) сполучення.

Головною метою усіх конвенцій та договорів, які стосуються міжнародного транспортного сповіщення є створення безпеки перевезень та спрощення формальностей, а також захист державних інтересів та інтересів осіб, які безпосередньо приймають участь у транспортній операції [8].

Отже, становлення розвитку уніфікації правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень є актуальним питанням сьогодення, адже правове регулювання галузі повітряного права існує не такий довгий період. У порівнянні з Варшавською конвенцією Монреальська конвенція 1999 року, що вступила в чинності 4 листопада 2003 року, в якій бере участь 103 держави, значно підвищила ступінь захисту пасажирів міжнародних рейсів і розширила можливості фінансової компенсації в разі заподіяння шкоди при міжнародному повітряному перевезенні. Конвенція ставить

інтереси пасажирів вище інтересів перевізників, інтереси яких носять підлеглий характер.

1.2. Причини та зміст уніфікації правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень

Наприкінці ХХ століття нормативно-правове врегулювання правил щодо міжнародних повітряних перевезень суперечило розвитку повітряної транспортної індустрії, яка кожного року набувала глобальнішого характеру і являлася однією з важливих галузей сучасної економіки світу. Тяжка система Варшавських документів перестала являти собою сучасним законодавством, яке могло регулювати питання, які підпадали під реалії глобалізації світу та не відповідало уявленням щодо справедливої компенсації у разі заподіяння шкоди і тому багато положень втратили своє істотне значення. Дана ситуація породжувала нездорову конкуренцію на повітряному транспорті обмежувала окремі групи перевізників правами, які повинні були надаватися відповідно до розвитку держави та гальмувала розвиток міжнародного співробітництва держав у сфері міжнародних перевезень [9].

Як зазначає О. В. Оніщенко, « врешті-решт призвело до виникнення нового правового режиму міжнародних повітряних перевезень, встановленого Монреальською конвенцією для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р. яка отримала широке міжнародне визнання та визначила основні правові умови міжнародних повітряних перевезень у ХХІ ст.» [10].

21 січня 2009 року набув чинності знаменний для української цивільної авіації акт – Закон України «Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень» від 17 грудня 2008 року [11].

Як відомо, Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Конвенція, або Монреальська конвенція) була

підписана за результатами Міжнародної конференції з повітряного права, що пройшла під егідою Міжнародної організації цивільної авіації в Монреалі з 10 по 28 травня 1999 року.

До прийняття Конвенції найважливішим міжнародним актом, який регламентує відповідальність за договором повітряного перевезення, була Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписана у Варшаві 12 жовтня 1929 року (Варшавська конвенція) [12], яка створила разом з рядом наступних документів, які її змінювали або доповнювали, так звану Варшавську систему. На момент прийняття Монреальської конвенції Варшавська система, в якій брало участь переважна більшість держав, налічувала вже понад 10 документів, що призвело до великої складності у визначенні та розмежування всіх режимів відповідальності порушника і іноді було причиною великої плутанини.

Вважається, що основними причинами прийняття Конвенції стали занадто низькі межі відповідальності, встановлені Варшавською системою, проблема тривалих розглядів, збільшення різними державами меж відповідальності, необхідність консолідації всіх наявних актів з питань повітряних перевезень, а також врахування напрямків сформованої міжнародної практики.

Відносно України в даний час в сфері регулювання міжнародних повітряних перевезень чинними є акти Варшавської системи.

Після набуття чинності цією Конвенцією для України, що згідно зі статтею 53 Конвенції відбудеться на 60-й день з дати здачі на зберігання документа про приєднання, вона буде мати переважну силу над вищезгаданими актами.

У 50-70 роки Варшавська конвенція піддавалася неодноразовим доповненням, і різними документами. Виникла, так звана, «Варшавська система», громіздка і суперечлива, що підривало ідею уніфікації і побудований на її основі однаковий режим міжнародних повітряних

перевезень. Система пропонувала 44 різних способи застосування уніфікованих правил, що призвело до розколу однаковості, сенсу і мети уніфікації, і робило її безглуздою. З'явилися претензії держав, котрі застосовували одні правила «Варшавської системи», а іншими ними нехтували. З цієї причини до середини 90-х років перед світовим авіаційним співтовариством гостро постало питання: що робити, продовжувати регіональну і блокову роз'єднаність або знову встати на шлях однаковості, якому колись започаткувала Варшавська конвенція?

Перемогла сила перевіреної на практиці істини, що без однаковості, що базується на уніфікованих правилах, світові міжнародні повітряні перевезення позбудуться динаміки і економічної ефективності, міжнародні відносини по їх приводу прийдуть в конфліктний стан, що завдасть шкоди і пасажиром, і перевізникам [13].

Монреальська конвенція 1999 р., по новому вирішила завдання уніфікації, встановила нові однакові правила міжнародних повітряних перевезень. Участь в ній - це питання престижу країни, іміджу її перевізників серед споживачів їх послуг, показник того, чи є перевізник родом з юридичної необізнаності, або, навпаки, застосовує новітні правила перевезень світового рівня.

Таким чином, прийняття Конвенції переслідувало дві основні мети: кодифікацію правил міжнародних повітряних перевезень в єдиний документ (з урахуванням найбільш пізніх документів Варшавської системи) і модернізацію режиму відповідальності авіаперевізника (головним чином щодо пасажирських перевезень).

1.3. Прийняття конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1999 р.

Дана Конвенція є останнім по часу прийняття міжнародним джерелом такого рівня, що регулює повітряні перевезення пасажирів, багажу і вантажів. Цей міжнародний правовий акт набув чинності в 2003 р

У Конвенції сформульовані причини і цілі її прийняття. Головними причинами є:

1) недостатня впорядкованість використання повітряного простору під час здійснення міжнародних повітряних перевезень відповідно до принципів та цілей Чиказької конвенції 1944 р .;

2) роз'єднаність і недосконалість правових документів Варшавської правової системи, представленої Варшавською конвенцією 1929 р. і пов'язаними з нею іншими правовими актами (Гаазьким протоколом 1955 р. Гвадалахарська конвенція 1961 р.);

3) недостатня впорядкованість правової бази міжнародного приватного повітряного права;

4) слабкий захист інтересів споживачів при міжнародних повітряних перевезеннях.

Перераховані причини прийняття Монреальської конвенції визначили цілі її прийняття, до яких відносяться:

– забезпечення безперешкодного пересування пасажирів, багажу і вантажів при здійсненні міжнародних повітряних перевезень шляхом використання повітряного простору над територією іноземних держав, ефективної дії міжнародного правового інституту [14] «свобод повітря». Конвенція підтверджує прихильність до гарантованого безперешкодному здійсненню повітряних перевезень над територіями іноземних держав;

– модернізація і консолідація Варшавської правової системи;

– подальша гармонізація та кодифікація деяких правил міжнародного повітряного перевезення, що стосуються найважливіших питань організації і

здійснення перевізного процесу. Йдеться в першу чергу про оформлення транспортних документів і їх доказову силу, про права та обов'язки перевізника але договором і фактичного перевізника, вантажовідправника, вантажоодержувача, про відповідальність сторін за договором перевезення, підстави для позовів, про юрисдикцію, про арбітраж, позовної давності і про деяких інших питаннях;

– забезпечення справедливої компенсації шкоди, заподіяної споживачам при міжнародних повітряних перевезеннях, на основі принципу найбільш повного його відшкодування.

Як зазначено в п. 1 ст. 1 Конвенції, «її положення застосовуються при всякій міжнародне перевезення людей, багажу або вантажу, що здійснюється за винагороду з використанням повітряного судна, а також до перевезень, які здійснюються авіатранспортних підприємством за допомогою повітряного судна». [5].

У Конвенції уточнено поняття міжнародного перевезення. Вона визначається як перевезення, при якій місце відправлення і місце призначення незалежно від того, є чи є перерва у перевезенні або перевантаження, розташовані або на території двох держав-учасниць Конвенції, або на території однієї й тієї ж держави-учасниці Конвенції, якщо при це узгоджена зупинка передбачена на території іншої держави, навіть якщо ця держава не є учасником Конвенції.

Як видно, визначення містить по суті дві самостійні частини трактування поняття міжнародного перевезення. Перша пов'язана з розташуванням місця відправлення та місця призначення на території двох держав. Друга допускає розташування цих місць на території однієї держави, але з обов'язковою умовою зупинки в процесі перевезення на території іншої держави.

Друга частина наведеного визначення розмиває грань між внутрішньою і міжнародної перевезеннями, так як в ній опущено важливе положення Конвенції, згідно з яким при розташуванні місця відправлення та місця

призначення на території однієї держави обов'язковою умовою є зупинка на території іншої держави (п. 2 ст. 1).

У Монреальській конвенції закріплено новий підхід до визначення характеру перевезення, що здійснюється послідовно декількома перевізниками, якщо вона розглядається сторонами як одна операція. Відповідно до п. 3 ст. 1 Конвенції таке перевезення не втрачає статусу міжнародної незалежно від того, «чи були оформлені у вигляді одного договору чи декількох договорів» [5], причому на її характер не впливає навіть фактор виконання одного або декількох з них повністю на території однієї й тієї ж держави. Звісно ж, що дана перевезення може бути визначена як комплексна, на яку поширюється дія Конвенції.

У гл. 2 Монреальської конвенції регулюються питання документації, яка оформлюється при міжнародних повітряних перевезеннях пасажирів, багажу і вантажів, а також права та обов'язки сторін договору перевезення.

При пасажирських перевезеннях в якості документа видається індивідуальний або груповий документ. В п. 2 ст. 3 Конвенції міститься важливе положення про можливість використання замість зазначених документів будь-яких інших засобів, що зберігають запис інформації, зазвичай міститься у квитку пасажирів. Мається на увазі в першу чергу використання електронно-обчислювальної техніки. У цих випадках перевізник зобов'язаний запропонувати пасажирові інформацію, збережену таким способом.

Що стосується багажу, то перевізник надає пасажирові багажну ідентифікаційну бирку на кожне місце зареєстрованого багажу.

Перевезення вантажу оформляється авіавантажній накладній. Як і у випадку з перевезенням пасажирів, замість авіавантажній накладній можуть використовуватися будь-які інші засоби [15], які зберігають запис про перевезення. У цьому випадку перевізник на прохання відправника видає йому квитанцію на вантаж, яка дозволяє ідентифікувати відправлений вантаж

та отримати доступ до інформації, що міститься в записі, що зберігається цими іншими засобами.

Конвенція підтвердила закріплення в попередніх міжнародних джерелах положення про складання відправником авіавантажній накладній в трьох примірниках, про порядок їх підписання і розподілу між учасниками перевізного процесу.

Новацією є положення про те, що в разі складання авіавантажній накладній на прохання відправника перевізником останній розглядається як діє від імені вантажовідправника з витікаючими звідси правовими наслідками.

До документації, що супроводжує перевезення вантажів і стосується його характеристики, відносяться документи, які встановлені митними, правоохоронними органами та подібними державними органами. Обов'язки з їх надання покладаються на відправника [16]. Стаття 6 Конвенції закріплює принципове положення, згідно з яким зазначена ситуація з наданням необхідних документів не створить для перевізника будь-яких зобов'язань або відповідальності.

Монреальської конвенції 1999 р. врегульовано питання про документації для перевезення декількох місць. У тих випадках, коли відправник пред'являє для перевезення вантажу більше одного місця, перевізник має право вимагати від відправника складання окремої авіавантажній накладній на кожне вантажне місце.

При недотриманні вимог до документації відправник несе відповідальність. По-перше, він відповідає за правильність відомостей і заяв, що стосуються вантажу, внесених ним або від його імені в авіавантажну накладну або наданих ним або від його імені перевізнику для внесення в квитанцію на вантаж або для включення в запис, який зберігається іншими засобами, передбаченими Конвенцією. По-друге, відправник несе відповідальність перед перевізником за будь-яку шкоду, який того заподіяна

внаслідок неправильності, неточності або неповноти відомостей і заяв, поданих ним, або від його імені в документації.

Відповідальність за правильність відомостей у транспортній документації Конвенцією покладено відповідальність і на перевізника, зокрема, якщо внаслідок внесених ним в квитанцію на вантаж або в запис про перевезення, який зберігається іншими засобами, неправильних, неточних або неповних відомостей відправнику заподіяно будь-яку шкоду.

У Монреальській конвенції акцентується увага на доказовій силі транспортної документації. Так, авіавантажна накладна або квитанція на вантаж є свідченням укладення договору, прийняття вантажу до перевезення і зафіксованих в них умов перевезення. Зазначені в авіавантажній накладній або квитанції на вантаж відомості про масу, розміри і упаковку, а також про кількість місць є свідченням повідомлених даних. Разом з тим, як зазначено в п. 2 ст. 11 Конвенції, «відомості про кількість, про обсяг і про стан вантажу не є доказом проти перевізника. Виняток становлять випадки, коли перевізником здійснена перевірка перерахованих даних на вантаж в присутності відправника із зазначенням про це в авіавантажній накладній або квитанції на вантаж або коли такі випадки стосуються очевидного стану вантажу» [5].

Ряд статей гл. 2 Конвенції регулюють окремі права та обов'язки сторін договору перевезення вантажу. Що стосується перевізника, то в цьому міжнародному правовому джерелі основна увага приділена його обов'язків. Однією з них є виконання вказівок відправника, пов'язаних з розпорядженням вантажем. При неможливості їх виконання перевізник повинен негайно повідомити про це відправника.

Закріплення обов'язку перевізника щодо виконання вказівок відправника щодо розпорядження вантажем пов'язане з важливим положенням, відповідно до якого, якщо перевізник, виконуючи вказівку відправника, не вимагає подання знаходиться у того примірника авіаційної накладної або квитанції на вантаж, він, перевізник, тим самим приймає на

себе, зберігаючи право регресу до відправника, відповідальність за будь-яку шкоду, яка може бути заподіяна законному власнику цього примірника авіавантажній накладній або квитанції на вантаж.

Ще один обов'язок перевізника складається в негайному повідомленні одержувача про прибуття вантажу в пункт призначення. Її виконання має велике значення для нормальної процедури завершення перевізного процесу.

Конвенція приділяє увагу і відправнику вантажу, акцентуючи увагу на його правах, серед яких деталізується право розпоряджатися вантажем. Відправник може забрати його як в аеропорту відправника, так і в аеропорту призначення, затримувати в ході перевезення в будь-якому пункті посадки. Він має право давати вказівки про видачу вантажу в пункті призначення або в ході перевезення іншій особі, а не [17] спочатку зазначеному одержувачу. Більш того, відправник може вимагати повернення вантажу в аеропорт відправлення.

Право вантажовідправника розпоряджатися вантажем розпоряджатися вантажем припиняється в той момент, коли у одержувача виникає право вимагати у перевізника видачі йому вантажу. Якщо ж одержувач відмовляється прийняти вантаж, вантажовідправник знову набуває свого права розпорядження вантажем.

Наступне право відправника пов'язано із забезпеченням його необхідною документацією, яка підтверджує факт укладення договору перевезення. Він має право вимагати від перевізника видачі йому окремих квитанцій на вантаж, якщо замість авіавантажній накладній використані будь-які інші засоби, які зберігають запис про перевезення.

Всі свої права відправник здійснює від власного імені незалежно від того, діє він в своїх інтересах або в інтересах інших осіб.

Серед обов'язків відправника Конвенція особливо виділяє надання необхідних відомостей і документів, які потрібні для виконання формальностей митними, правоохоронними або інших державних органів, до передачі вантажу одержувачу. При цьому відправник несе відповідальність

перед перевізником за будь-яку шкоду, [18] що завдана йому в результаті відсутності, недостатності і неправильності таких відомостей або документів.

Третій учасник перевізного процесу – одержувач вантажу – наділений правом вимагати від перевізника з моменту прибуття вантажу в пункт призначення його видачі. Таке право може бути реалізоване тільки після сплати перевізнику всіх належних платежів і повного виконання умов перевезення.

Ще одна група прав одержувача пов'язана з вимогами про відшкодування заподіяної шкоди в разі визнання перевізником втрати вантажу або, якщо вантаж не прибув в пункт призначення після закінчення семиденного терміну, з дня, коли він повинен був прибути.

Друга група принципів питань, детально регламентованих в Конвенції, – це питання відповідальності перевізника та ступеня компенсації за заподіяну шкоду. Їм присвячена гл. 3 Конвенції, в якій перш за все визначені тимчасові рамки відповідальності перевізника. Так, він відповідає за шкоду, заподіяну в разі смерті або тілесного ушкодження пасажирів, тільки за умови, що подія, яке стало причиною смерті або ушкодження, відбулася на борту повітряного судна або під час будь-яких операцій з посадки чи висадки пасажирів.

Аналогічна ситуація спостерігається і в разі шкоди, заподіяної в зв'язку зі знищенням, втратою чи пошкодженням зареєстрованого багажу. Тут відповідальність також настає лише за умови, що випадок, який став причиною знищення, втрати і пошкодження багажу, стався на борту повітряного судна або під час будь-якого періоду, протягом якого зареєстрований багаж перебував під охороною перевізника. Лише в одному випадку перевізник не несе відповідальності – якщо шкода стала результатом властивого багажу дефекту, нестачі якості чи вади.

Що стосується незареєстрованого багажу, включаючи особисті речі, то перевізник несе відповідальність, якщо шкода заподіяна з його вини або з вини його службовців або агентів.

Такий же принцип визначення тимчасових рамок відповідальності перевізника застосований і в зв'язку зі шкодою, завданою в разі знищення, втрати або пошкодження вантажу. І тут перевізник відповідає тільки за умови, що подія, яка стала причиною шкоди, мала місце під час повітряного перевезення. У Монреальській конвенції 1999 р уточнюється поняття «період часу повітряного перевезення». Цей період не включає в себе ніякої наземної, морської перевезення або перевезення внутрішніми водними шляхом, здійсненої поза аеропортом [19]. Однак при цьому в п. 4 ст. 18 Конвенції міститься важливе застереження про те, що, «якщо подібна перевезення здійснюється на виконання договору повітряного перевезення з метою завантаження, видачі або перевантаження вантажу, будь-яку шкоду вважається наслідком події, що мала місце під час повітряного перевезення, з впливаючими з цього правовими наслідками» [5].

Більш того, якщо перевізник без згоди відправника замінює перевезення, яку за згодою між сторонами передбачалося здійснити повітряним шляхом, повністю або частково перевезенням будь-яким іншим видом транспорту, таке перевезення вважається перевезенням, що здійснюється в період часу повітряного перевезення.

Надаючи великого значення питанню відповідальності перевізника, Конвенція чітко визначила обставини, при наявності яких він не несе відповідальності. До них відносяться:

- властиві вантажу дефекти, недоліки якості, вади;
- неправильна упаковка вантажу відправником, його службовцями або агентами;
- війна або збройний конфлікт;
- акт органу державної влади, пов'язаний із ввезенням, вивезенням або транзитом вантажу.

Досить конкретно сформульована відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в повітряному перевезенні пасажирів,

багажу і вантажу. Разом з тим зазначені підстави, коли перевізник не несе відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки. Їх два:

1) якщо перевізник доведе, що їм і його службовцями і агентами вжито усіх можливих, розумно необхідних заходів для того, щоб уникнути шкоди;

2) якщо він доведе, що він або його агенти і службовці не могли прийняти такі заходи.

Передбачені підстави звільнення перевізника від відповідальності при заподіянні шкоди внаслідок неправомірних дій відправника (одержувача) вантажу і пасажирів. У ст. 20 Конвенції зазначено: «якщо перевізник доведе, що шкода була завдана внаслідок недбалості, неправильного дії або бездіяльності особи (відправника або одержувача вантажу), що вимагає відшкодування, він, перевізник, повністю або частково звільняється від відповідальності перед вимагає відшкодування особою» [5].

Що стосується звільнення від відповідальності перед пасажиром, то в разі, коли вимога про відшкодування шкоди заявлено іншим особою (яка не пасажиром) у зв'язку зі смертю або тілесними ушкодженнями, понесеними останнім, перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності в тій мірі, в якій він доведе, що недбалість, інша неправомірна дія чи бездіяльність цього пасажирів спричинили шкоду або сприяли її виникненню [20].

Розмір компенсації в разі смерті або тілесного ушкодження пасажирів відповідно до Монреальської конвенції 1999 року – сума, яка не повинна перевищувати 100 тис. СРД на кожного пасажирів. У разі заподіяння шкоди внаслідок затримки доставки пасажирів відповідальність перевізника стосовно кожного пасажирів обмежується сумою 4150 СРД [21].

Встановлено межі відповідальності щодо багажу і вантажу. Так, під час перевезення багажу відповідальність перевізника в разі його знищення, втрати, пошкодження або затримки обмежується сумі 1000 СРД щодо кожного пасажирів. Щодо вантажу діють такі нормативи. При знищенні, втраті, пошкодженні або затримки доставки вантажу відповідальність

перевізника обмежується сумою 17 СРД за 1 кг. У разі знищення, втрати, пошкодження або затримки частини вантажу чи будь-якого предмета, що міститься в ньому, при визначенні меж відповідальності перевізника до уваги береться лише загальна вага відповідного місця або місць.

Принципове положення, що знайшло закріплення в Конвенції, стосується перегляду меж відповідальності. Перегляд здійснюється кожні п'ять років з використанням коефіцієнта інфляції, який відповідає сукупним темпам інфляції за період часу, що минув з часу попереднього перегляду.

Питання юрисдикції та арбітражу вирішуються в Монреальській конвенції наступним чином. Сторони в договорі перевезення вантажу можуть встановити, що будь-який спір, що стосується відповідальності перевізника, підлягає вирішенню в арбітражі. Арбітражний розгляд за вибором позивача проводиться в одному з місць відповідно до компетенції судів. Позов може бути пред'явлений в межах території однієї з держав-учасниць Конвенції або до суду за місцем проживання перевізника, за місцем його основної діяльності, або за місцем, де він має комерційне підприємство, за допомогою якого був укладений договір, або в суді місця призначення перевезення .

Що стосується позову, пов'язаного з відшкодуванням шкоди, заподіяної в результаті смерті або тілесного ушкодження пасажирів, то поряд з викладеними варіантами він може бути також пред'явлений в суді на території держави-учасниці Конвенції, в якому пасажир на момент події мав або має основне й постійне місце проживання та в яке або з якої перевізник надає послуги, пов'язані з повітряним перевезенням пасажирів.

Термін позовної давності становить два роки. Його відлік починається від моменту прибуття судна в пункт призначення або з дня, коли повітряне судно повинно було б прийти в пункт призначення, або з моменту зупинки перевезення.

Окрема глава Конвенції регулює питання, пов'язані з поняттями «перевізник за договором» і «фактичний перевізник», їх правовим статусом, відносинами між ними.

Перевізник за договором визначається як особа, яка в якості основної сторони укладає договір перевезення з пасажиром[22] або відправником або з особою, яка діє від імені пасажирів або відправника.

Взаємини між перевізником за договором і фактичним перевізником будуються на принципі, відповідно до якого дії або бездіяльність фактичного перевізника щодо перевезення вважаються також діями або бездіяльністю перевізника за договором і навпаки.

Отже, на цьому принципі базується і питання відповідальності перевізника за договором і фактичного перевізника, а також право позивача на вибір відповідача. Позов може бути поданий або проти перевізника за договором, або проти фактичного перевізника, або проти обох разом чи окремо.

Ухвалення Монреальської конвенції 1999 р. є кроком вперед в справі гармонізації правової системи, що регулює міжнародні повітряні перевезення, а отже, впорядкованості міжнародного приватного повітряного права, додання йому більшої стрункості і логічності.

РОЗДІЛ 2

ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ КОНВЕНЦІЇ ДЛЯ УНІФІКАЦІЇ ДЕЯКИХ ПРАВИЛ, ЩО СТОСУЮТЬСЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ 1999Р. (МОНРЕАЛЬСЬКА КОНВЕНЦІЯ)

2.1 Загальна характеристика Монреальської конвенції

Зупинимося на характеристиці Конвенції. Отже, вона була покликана створити єдиний приватно режим щодо міжнародних повітряних перевезень. Замість документів Варшавській системи, які не набули чи силу і мали лише факультативний характер, необхідний був єдиний міжнародний договір. Причому ця угода не могла порушувати і істотно змінювати правила, що склалися, і звичаї регулювання і регламентації договору міжнародного повітряного перевезення. Існування різних конвенцій про інших видах транспорту показало, що дія двох і більше договорів ускладнює, а іноді й унеможлиблює уніфікацію правил і умов договору перевезення на будь-якому вигляді транспорту.

Отже, постало завдання: створити єдиний приватно режим на міжнародному повітряному транспорті, кардинально змінивши[23] вже усталені правила і звичаї, тобто створити юридично нове, практично не змінюючи старого. Причому новий правовий режим повинен бути визнаний міжнародною спільнотою в найкоротші терміни.

Від 28 квітня до 9 травня 1997 року в Монреалі на 30-й сесії. Юридичного комітету. Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) був узгоджений і прийнятий проект нової міжнародної конвенції, покликаної й замінити Варшавську конвенцію і інші правові режими, пов'язані з нею.

В. Монреалі 28 травня 1999 повноважними представниками 52 держав в штаб-квартирі. ІКАО підписана. Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень, відразу стали називати в п професійному середовищі. Монреальської конвенції 1999 р Підписи поставлені в шести автентичних текстах російською, англійською, арабською, іспанською,

китайською та французькою мовами, після чого заві коріння копії. Монреальської конвенції направили всім підписантам, а також учасникам. Варшавській і. Гвадалахарської конвенції, а також. Гаазького, гватемальської і. Монреальського протоколів. Депозитарієм нової конвенції стала. ІКАО (м. Монреаль, Канада).

Монреальська конвенція набула чинності 4 листопада 2003 р. відповідно до положень пункту 7 статті 53 для тридцяти державах.

Зауважимо, що більшість держав-учасниць Монреальської конвенції одночасно беруть участь в одній або декількох конвенціях, які є різними редакціями Варшавської конвенції 1929 р. Наприклад, більшість держав-учасниць Монреальської конвенції одночасно задіяні в Варшавській конвенції, зміненої Гаазьким протоколом. Положення ні одній, ні іншій Конвенції не забороняють державам брати участь в різних в системах повітряних перевезень. Причому для держав, задіяних в Монреальської конвенції, її норми, правила і положення мають переважне значення в порівнянні з нормами, правилами і положеннями інших правових систем права (стаття 55) є [24] таким державам немає необхідності денонсувати свою участь в інших документах Варшавській системи, а потрібно тільки застосовувати положення Монреальської конвенції й під час міжнародних польотів між державами-учасниками цієї Конвенції.

Оцінюючи роль і значення нового міжнародного нормативного акту, зауважимо спадкоємність форми і змісту Монреальської конвенції духу і принципам Варшавській системи, що склалася за 70 років її існування. Автори нового міжнародного договору не тільки залишили назву конвенції, а й повторили її структуру. Зміст Монреальської конвенції запозичив ті положення Варшавської конвенції і протоколів, які змінюють її, в основному були визнані державами і міжнародним товариством. Аналіз Монреальської конвенції дає стійке відчуття: вона – не новий міжнародний договір, а чергова редакція Варшавській конвенції. Почасти це так. Фактично, Монреальська конвенція є консолідованим нормативним актом, створює одноманітний правовий режим на основі уніфікації міжнародних звичаїв договірної права повітряних перевезень. Однак цей

правовий режим ґрунтується на принципах, закладених документами у Варшавській системі. Як і Варшавська конвенція, Монреальська містить норми і правила і щодо договору перевезення вантажу, і щодо договору перевезення пасажирів і багажу.

Цілі і завдання Монреальської конвенції відображені в преамбулі до документа. Тут держави-учасники Монреальської конвенції визнають вклад Варшавської конвенції в справу благоустрою нормам міжнародної їх повітряних перевезень. Одночасно зазначено, що назріла необхідність модернізації та консолідації документів Варшавській системі, перш за все – на користь споживачів послуг повітряного транспорту. Крім того, стоїть завдання гармонізації та кодифікації правил, що регулюють міжнародні повітряні перевезення [25].

Монреальська конвенція викладена в семи розділах, що містять загалом 57 статей.

Договір перевезення, перевізні документи, зобов'язання сторін Вантажоперевезення оформляють авіавантажній накладній (пункт 1 статті 4). Замість звичайної авіавантажній накладній (авіанакладній), оформленої на паперовому носії, можна використовувати так звану електронну накладну. Такий термін в Конвенції не згадано, але вказано, що можна використовувати засоби, які зберігають про перевезення. У цьому випадку перевізник на прохання відправника видає останньому квитанцію на вантаж (пункт 2 статті 4).

Авіанакладна або квитанція на вантаж виконують дві стандартні функції – підтверджують укладення договору перевезення і засвідчують прийняття вантажу перевізником. Крім того, ці перевізні документи містять особливості та умови здійснення перевезення (пункт 1 статті 11).

Конвенція не дає визначення договору перевезення вантажу, не називає істотних сторін такого договору. Вона проголошує свободу договору (стаття 27): ніщо не перешкоджає перевізнику відмовитися від укладення договору міжнародного повітряного перевезення вантажу або запропонувати умови, які не суперечать положенням Конвенції. Нічого, проте, не йде [26] про усну або

письмову форму договору жодних кваліфікаційних ознак, які дозволяли б вважати договір перевезення реальним або консенсуальним. Очевидно лише те, що спочатку сторонами договору є відправник і перевізник.

Пункт 1 статті підкреслює: при перевезенні вантажу видається авіавантажна накладна, хоча не сказано, хто складає і видає накладну.

Пункт 4 статті роз'яснює цю колізію. В умовній формі, «якщо, на прохання відправника, авіавантажну накладній становить перевізник» доводяться відомості про початкову документообігу накладної на вантаж зазвичай заповнює перевізник повітряного транспорту. Проте вважається, що він це робить на прохання відправника і діє в цьому випадку від його імені.

Отже, відправник несе відповідальність перед перевізником за повноту і достовірність відомостей, внесених в авіавантажній накладній (пункт 1 статті 10). Остання пропозиція названого пункту свідчить: положення про відповідальність перевізника має силу в тому випадку, коли особа, яка діє від імені, є також представником перевізника. Це правило роз'яснює сучасну практику, коли агент перевізника одночасно – і експедитор відправника. У разі, коли така особа оформляє накладну, вважається, що накладна оформлена від імені відправника (за це останній несе відповідальність).

Крім того, відправник при необхідності повинен подати повітряному перевізникові документ із зазначенням характеру вантажу, якщо того вимагають митні, поліцейські та інші державні органи відповідно до встановлених процедур (стаття 6). Крім такого документа, Конвенція зобов'язує відправника долучити до накладної і показати перевізнику інші документи, необхідні [27] для виконання різних формальностей відправник несе відповідальність за шкоду, заподіяну перевізнику неповнотою, недостатністю або неправильністю документів і відомостей, що містяться в них (пункт 1 статті 16). Причому перевізник не зобов'язаний перевіряти подані йому документи і відомості (пункт 2 статті 16).

Обов'язковими відомостями, які повинні міститися в авіавантажній накладній або в квитанції на вантаж, названі три позиції. Вказівка пунктів

відправлення і призначення має значення для договору перевезення. Згідно з ними, зокрема, визначають відстань перевезення рівень тарифу.

Значення таких відомостей цим не обмежується. Йдеться про підпорядкування договору перевезення правилам та умовам Конвенції, якщо пункти відправлення та призначення розташовані в країнах-учасницях. У випадку, коли пункти відправлення та призначення знаходяться в одній країні, то в накладній зазначають пункт зупинки на території іншої країни. Третій обов'язковий параметр авіавантажній накладній – вага вантажу, що перевозять по одній накладній. Це потрібно не тільки для зарахування провізних платежів за договором перевезення, а головне при визначенні меж відповідальності перевізника, які визначають, враховуючи вага відправлення. Три позиції, обов'язки в накладній, також відповідають положенням Монреальського протоколу № 4 (стаття 8).

На практиці сторони договору перевезення підписують всі справжні екземпляри Авіавантажній накладної, а також його копії. Конвенція не містить положення про те, коли саме підписи повинні бути проставлені в накладній. Особливо важливий момент підписи перевізника, адже [28] з тих пір вантаж вважають прийнятим перевізником (пункт 1 статті 11), і він несе відповідальність за вантаж (пункт 3 статті 18), який пере буває вже під охороною перевізника.

Коли відправлення (партія вантажу) складається з декількох вантажних місць, то сторони договору можуть вимагати оформлення стількох документів, скільки місць у цій партії (стаття 8).

Відсутність перевізних документів або їх втрата або неправильності, а також недодержання правил щодо оформлення не впливають на існування і дієвість договору перевезення (стаття 9). Це перевезення підпорядковане дії Конвенції, якщо дотримані основні правила, названі в сферу застосування

Аналізуючи зміст положень і правил, які стосуються договору перевезення і перевізних документів, приходимо до висновку, що Монреальська конвенція не створила принципово нових норм.

Всі вони – в різних варіантах – містяться в Варшавській конвенції, зміненої Гаазьким протоколом, з урахуванням поправок в Монреальському протоколі №4

Правом розпоряджатися вантажем має відправник. Це нарівні з правом вимоги до перевізника про відшкодування шкоди є основним правом, наданим відправнику на підставі положень Конвенції. Спочатку право розпоряджатися вантажем повинно відправник як сторона договору перевезення. Він може змінити умови договору (пункт 1 статті 12) [29]. Скажімо, відправник, не порушуючи прав повітряного перевізника і інших вантажовласників (відправників) і відшкодувавши всі понесені перевізником витрати по виконанню перерахованих операцій, може також:

- забрати вантаж в аеропорту відправлення;
- забрати вантаж в аеропорту призначення;
- вимагати повернення вантажу в аеропорт відправлення;
- затримувати вантаж під час перевезення в будь-якому пункті;
- зробити установку про видачу вантажу в пункті призначення не одержувачу, а іншій особі;
- давати вказівку видати вантаж в процесі перевезення не одержувачу, а іншій особі.

Вказівки щодо змін даних умов договору повинні бути здійсненими. В іншому випадку перевізник повідомити відправника (пункт 2 статті 12) Вимоги відправник підтверджує авіавантажній накладній або в квитанції на вантаж, виданими перевізником. Інакше перевізник несе відповідальність за заподіяння з цієї причини шкоди власнику транспортного документа (пункт 3 статті 12).

Правове становище одержувача визначають правила пункту 4 статті 12. Стороною договору перевезення може бути або відправник, або одержувач. Права відправника припиняються в той момент, коли одержувач вимагав від повітряного перевізника видати вантаж, доставлений останнім в пункт призначення. Це право може бути реалізоване після сплати [30] тих платежів, які належать перевізнику (пункт 1 статті 13) видача а вантажу в пункті призначення пов'язана з реалізацією одержувачем свого права вимоги видачі вантажу. З цього моменту одержувач

вступає в договір перевезення, а відправник виходить з договору. Стороною договору перевезення вантажу стає одержувач. Причому Конвенція не надає одержувачу тих прав розпоряджатися вантажем, які, як уже зазначалося, надані відправникові.

Отримати вантаж від перевізника – це право, а не обов'язок одержувача. Він може відмовитися від прийому вантажу без пояснення причин відмови одержувача від своїх прав. Конвенція вважає неможливість перевізника зв'язатися з одержувачем або знайти його (пункт 4 статті 12). В такому випадку права відправника не припиняються, а права одержувача не виникають.

Одержувач не може скористатися своїм правом вимоги видачі йому вантажу, якщо вантаж не прибув в аеропорт призначення. Однак цей факт не позбавляє одержувача прав, що виникають з договору перевезень (пункт 3 статті 13). Так, одержувач має право на відшкодування перевізником заподіяної йому шкоди на підставі правил і положень розділу III Конвенції, наполягати на відшкодуванні за недоставлений йому вантаж після закінчення семиденного періоду з дня, коли вантаж повинен був прибути.

Кожна сторона договору перевезення (відправник і одержувач) має можливість скористатися наданими правами незалежно від дій іншого боку, а також незалежно від того, представляють вони свої інтереси чи ні (стаття 14). Не мають значення ніякі відносини між відправником і отримувачем або між ними і третіми особами (стаття 15). Конвенція [31] не розглядає такі відносини, але пов'язує здійснення своїх прав з виконанням відповідної стороною зобов'язань, передбачених договором.

Положення та правила в статтях 12–14 Конвенції не є вичерпними. Вона допускає певні відхилення, але з обов'язковим їх зазначенням у транспортному документі (пункт 2 статті 16).

Відповідальність повітряного перевізника ґрунтується на презумпції його вини (пункт 2 статті 18). Тягар доведення відсутності вини покладено на перевізника. Однак його вина є спростованою. Для того, щоб він був звільнений від відповідальності, йому достатньо довести, що втрата або пошкодження

вантажу сталися внаслідок настання одного або декількох з перерахованих обставин:

- дефектів, властивих вантажу;
- неналежною упаковки вантажу відправником;
- неправомірних дій або недбалості відправника чи одержувача;
- війни або збройних конфліктів;
- актів органів державної влади, пов'язаних з ввезенням, вивезенням або

транзитом товарів

Такі обставини є «каталогом винятків» з відповідальності перевізника, який вважається вичерпним. Конвенція не передбачає інших обставин, доказ настання яких може виключити або обмежити відповідальність повітряного перевізника. Згадані виключення можна кваліфікувати з трьох позицій.

Перша – дефекти, властиві вантажу, тобто його особливі природні властивості. Зміна якості і стану вантажу за фізичними, біологічними, хімічними або іншими властивостями схильний до гниття, корозії її, запотівання та під, не можна вважати виною перевізника в разі, [32] коли він заздалегідь був поінформований про ці дефекти відправником і дбайливо звертався з вантажопідйомністю.

Друга позиція містить наступні обставини неналежного тару вантажовідправника і упаковки вантажу, що здійснюють відправник або його агенти, зараховують до дій або упущень відправника. За дії або упущення відправника, якщо вони не були очевидними або якщо про них перевізнику не було відомо заздалегідь, перевізник також не повинен нести відповідальність. Це в загальному вигляді описано в статті 20 Монреальської конвенції і названо третьою обставиною. Некоректне дії (бездіяльність) відправника або одержувача, а також їх упущення, які заподіяли шкоду цим особам, які звільняють перевізника від відповідальності умови, що перераховані причини сприяли виникненню шкоди. Однак тягар доведення покладено на перевізника.

Монреальська конвенція встановлює межі відповідальності повітряного перевізника в разі втрати або пошкодження вантажу, а також затримання в

доставці (пункт 3 статті 22). У цих умовах відповідальність перевізника обмежується сумою 17 SDR за 1 кг. Якщо відповідальність перевізника встановлюють на основі декількох підстав (наприклад, часткова втрата, пошкодження решти вантажу і порушень я терміну доставки), то загальний розмір відшкодування не може перевищувати величини, визначеної як виготовлення ваги вантажу на 17 SDR.

Встановлені межі відповідальності перевізника не є імперативними. З одного боку, буде визнано недійсним застереження в [33] договорі перевезення, що призведе до звільнення перевізника від відповідальній або зменшить встановлені Конвенцією межі його відповідальності (стаття 26). З іншого – сам перевізник в односторонньому порядку може встановити межі своєї відповідальності – вищі за ті, до три встановлені Конвенцією (стаття 255).

Межа відповідальності перевізника може вирости на підставі договору. Це передбачено пунктом 3 статті 22, коли відправник в момент передачі вантажу перевізнику зробить заяву про свою зацікавленість в доставці вантажу з оголошеної сумою інтересу повинен погодитися перевізник і вимагати сплату додаткового до раніше узгоджених платежів збору. Якщо це станеться, то сума оголошеного інтересу замінить встановлену. Конвенцією межа відповідальності в разі втрати або пошкодження вантажу перевізник зобов'язаний виплатити нову суму тоді, якщо не доведе, що вона перевищує дійсну зацікавленість відправника в доставці.

Правила щодо визначення і обмеження відповідальності перевізника, згідно Монреальської конвенції, не виділяються серед правил, встановлених документами Варшавській системи. Причому тексти відповідних пунктів і статей практично ідентичні. Це стосується, зокрема, визначення меж [34] відповідальності перевізника щодо втрати або пошкодження, а також затримання в доставці окремих вантажних місць, внесених в одній авіавантажній накладній (пункт 4 статті 22).

На відміну від Варшавської конвенції, зміненої Гаазьким протоколом (стаття 25), Монреальська не містить положень про втрату перевізником права на

обмеження відповідальності в разі, коли буде доведено, заподіяну їм шкода стала наслідком навмисних дій (бездіяльності) перевізника або прирівняних до таких є, в Монреальській конвенції такі правила є, але вони стосуються тільки перевезень пасажирів і багажу (пункт 5 статті 22).

Немає в Монреальській конвенції положення, згідно з яким суд може присудити перевізнику згідно зі своїм законом всі або частину витрат понад суму, визначає межу відповідальності в Варшавській конвенції, [35] зміненої Гаазьким протоколом, таке правило існує (пункт 4 стаття 22), в Монреальській воно діє тільки щодо справ про відшкодування шкоди, заподіяної в спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажирів (пункт 6 стаття 22).

Стаття 30 Монреальської конвенції присвячена відповідальності службовців і агентів повітряного перевізника. Перевізник відповідає за дії своїх агентів і службовців як за власні, в разі, коли ці особи діяли в межах повноважень, наданих їм перевізником. Відповідальність службовців і агентів перевізника освітлена в контексті позовних вимог відправника або одержувача до цих осіб.

Розділ IV Конвенції «Змішані перевезення» складається з однієї статті – статті 38 із такою ж назвою. Аналогічний розділ за тим самим порядковим номером містить і Варшавська конвенція, змінена Гаазьким протоколом. Смісли текстів також ідентичні. При змішаній перевезення вантажу положення Монреальської конвенції застосовують тільки до повітряного перевезення (пункт 1 статті 38). Немає ніяких перешкод для оформлення сторонами договору змішаного перевезення оформляти повітряно–перевізний документ і вводити в нього умови, які визначені щодо перевезень іншими видами транспорту. Проте нинішнє становище Конвенції будуть застосовуватися лише до міжнародного повітряного перевезення, тобто повітряного перевезення вантажу (пункт 2 статті 38).

Розділ V Конвенції присвячений повітряних перевезень, які здійснюють фактичні перевізники. Можливість таких перевезень, що [36] реалізують особи – перевізники, в договорі не вказані, але підкоряюся сфері дії Конвенції, визначена пунктом 4 статті 1, розділ складається з 10 статей (статті 39–488).

Розділ VI Конвенції називається «Інші положення» і складається з чотирьох статей (статті 49–52).

Стаття 49 говорить імперативний статус Конвенції, її положень, норм і правил. Всілякі відступу від положень Конвенції, навіть зафіксовані в договорі перевезення або особливих угодах, – недійсними можна змінювати правила Конвенції ні через визначення застосовного права, ні через зміни правил про юрисдикції.

Аналога статті 50 не містилося в документах Варшавській системи. Тут мова йде про страхування відповідальності перевізника, нерозривно пов'язаної з заходами щодо її забезпечення. Цей підхід, однак, новий і такого виду статті не простежуються в інших конвенціях.

Стаття 50 викладена в наказовій формі: «Держави–учасники вимагають, щоб їхні перевізники забезпечили належне страхування своєї відповідальності». Крім того, кожна держава-учасник Конвенції може зажадати (і на а практиці вимагає) у [37] перевізників інших країн подавати докази страхування своєї відповідальності згідно з правилами і межами, встановленими Конвенцією. У зв'язку з цим Європейський Союз як учасник Монреальської конвенції встановив вимоги зі страхування відповідальності в Директиві № 785/2004 «Про вимоги до страхування авіаперевізників та експлуатантів повітряних суден».

Отже, має сенс розглянути зміст статті 24 «Перегляд меж», формально розміщеної в розділі III, який визначає відповідальність перевізника. Мається на увазі перегляд встановлених ст. Конвенції на момент її й підписання меж відповідальності перевізника у всіх видах перевезень – вантажів, пасажирів, багажу. Кордони мають переглядатися кожні п'ять років: перший повинен бути здійснений в кінці п'ятого року з моменту вступу Конвенції (пункт 1 статті 24). Оскільки Конвенція набула чинності 4 листопада 2003, перший перегляд кордонів відповідальності перевізника проведено депозитарієм.

Останній розділ Конвенції (глава VII) містить прикінцеві положення зокрема, вони стосуються питань ратифікації та набуття Конвенція набула чинності, а також денонсацію угоди (стаття 54).

Як уже зазначалося, Конвенція переважну силу перед іншими міжнародними договорами та правилами в сфері повітряних перевезень (стаття 55). Це означає, що держава – учасник [38] Варшавської конвенції, зміненої Гаазьким протоколом, і учасниця Монреальської конвенції зобов'язана застосовувати положення саме за останньою (стаття 56).

2.2. Співвідношення інших міжнародних джерел з Монреальською конвенцією

Міжнародні повітряні перевезення регулюють декілька багатосторонніх договорів. Серед них Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944р., ратифікована Україною 10 серпня 1992 р. та чинна для неї з 9 вересня 1992 р. Вона стала компромісною угодою між державами, що брали участь у її підготовці. Норми Чиказької конвенції доповнює Протокол про введення нової статті 83-тої до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, ратифікований Україною 15 лютого 1995 р. Конвенція є основою для національних норм. Встановивши принцип визнання державного суверенітету, Конвенція утвердила цим право кожної держави регулювати повітряні перевезення у межах своєї території, комерційну діяльність автотранспортних підприємств та здійснювати юрисдикцію щодо перевезень. Чиказька конвенція встановила загальні вимоги до діяльності цивільної авіації при здійсненні міжнародних польотів. Мова йде про принципи та правила польотів, реєстрацію повітряних суден та їх документацію; розслідування повітряних пригод, порядок встановлення технічних норм.

Ефективне регулювання повітряних перевезень стало можливим завдяки діяльності міжнародних організацій. Однією з перших була створена Міжнародна авіатранспортна асоціація (1919 р.). На початку 40—х років до неї входили найбільші авіакомпанії США та Європи. У 1945 р. цю Асоціацію реорганізовано й прийнято її новий Статут. Вона об'єднала провідні авіакомпанії Європи, США, Азії, Австралії. Асоціація повинна сприяти розвитку безпечного, регулярного та

економічно вигідного для держав авіасполучення. З цією метою нею було прийнято єдині умови перевезень (1927 р.), форми квитків, багажних квитанцій, накладних (1929 р.), умови перевезення пасажирів і багажу (1954 р.) та ін.

Створення у 1944 р. міжурядової спеціалізованої установи — Міжнародної організації цивільної авіації (далі — ІКАО), яка почала функціонувати у 1947 р., призвело до об'єднання зусиль по врегулюванню повітряних перевезень понад 160 країн світу. Відповідно до ст. 44 Чиказької конвенції та Статуту ІКАО організація сприяє розвитку міжнародної цивільної авіації, розробляючи рекомендації та стандарти щодо правил польотів, експлуатації літаків, сприяє безпеці польотів на міжнародних авіалініях. Держави-учасниці ІКАО відповідно до Статуту цієї організації повинні передавати їй копії всіх укладених ними угод з питань цивільної авіації та враховувати рекомендації цієї організації.

У рамках ІКАО підготовлено, зокрема, Гаазький протокол 1955 р., Гвадалахарську конвенцію 1961 р., Гватемальський протокол 1971 р. Як додаток до Чиказької конвенції ІКАО прийнято Міжнародні стандарти. У них, як і в інших рекомендаціях, визначено діяльність пілотів, екіпажів літаків, операторів служби повітряного руху і наземних екіпажів, регламентовано вимоги щодо літаків та їх устаткування, аеронавігаційних карт тощо.

Основною міжнародною угодою, яка визначає умови повітряних перевезень пасажирів і вантажів, є Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписана у Варшаві 12 жовтня 1929 р. (далі — Варшавська конвенція 1929р.). Ратифікована Україною 14 серпня 1959 р., вона набрала для неї чинності з 14 листопада 1959 р. Загалом Конвенцію підписали більше, ніж 100 держав. Варшавську конвенцію 1929 р. доповнив та змінив підписаний 28 вересня 1955 р. Гаазький протокол щодо зміни Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписаної у Варшаві 12 жовтня.

Відповідно до Протоколу Варшавську конвенцію 1929 р. і цей Протокол слід вважати єдиним документом за назвою «Варшавська конвенція, змінена в Гаазі 1955р.». Підписаний Україною 15 січня 1960 р., ратифікований 11 квітня

1960 р., Гаазький протокол став чинним для України з 19 жовтня 1960 р. Проте не всі держави–учасниці Варшавської конвенції 1929 р. ратифікували його.

Варшавську конвенцію 1929 р. доповнює також так звана Гвадалахарська Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особою, яка не є перевізником за договором. Україна підписала її 18 вересня 1961 р., ратифікувала 5 вересня 1983 р., а з 15 січня 1984 р. вона стала чинною для України. Доповнює Конвенцію також Гватемальський протокол від 8 березня 1971 р. Зазначені акти підписали не всі держави-учасниці Варшавської конвенції 1929 р. Тому вони керуються різними нормами. У деяких державах конвенції стали додатком до національних актів про перевезення. Наприклад, Варшавська конвенція, змінена в Гаазі 1955 р., стала додатком до Закону, що діє у Великобританії, на островах протоки Ла-Манш, на острові Мен та багатьох інших англійських територіях.

Варшавська конвенція 1929 р., в основному, має уніфіковані норми про перевізні документи та їх доказове значення, умови перевезень, відповідальність перевізника, порядок заявлення до перевізника претензій та позовів. Дія Варшавської конвенції 1929 р. поширюється на повітряні перевезення між державами-учасницями, а також на перевезення, коли місце відправлення та місце призначення знаходяться на території однієї й тієї ж держави-учасниці Конвенції, а зупинка передбачена на території іншої держави, навіть якщо вона не бере участі у Конвенції (ст. 1). Отже, Конвенція не поширюється на повітряні перевезення між державою–учасницею Конвенції та державою, що не бере участі в Конвенції. Конвенція не застосовується також до перевезень пошти (ст. 2).

Перевезення можуть здійснювати кілька перевізників. Воно вважається єдиним, якщо сторони вважають його як одну операцію, незалежно від того, скільки договорів опосередковують перевезення. Та обставина, що один чи декілька договорів з усіх інших за цим перевезенням повинні виконуватися на території однієї держави, не усуває міжнародного характеру такого перевезення.

Згідно з нормами вказаної Конвенції договір перевезення оформляється складанням проїзного квитка — для пасажирів; багажної квитанції — для багажу,

чи авіатранспортного документа — для вантажу. Перевізник має право вимагати від вантажовідправника цей документ окремо на кожну упаковку та прийняти його. Відсутність, нестандартність чи втрата цього документа не впливають на дійсність договору чи застосування конвенційних правил. Авіатранспортний документ не є титульним, тобто не підтверджує право власності на вантаж. Він складається у трьох оригінальних екземплярах, вручається разом з вантажем. Перший екземпляр, призначений для перевізника, та другий — для вантажоодержувача (супроводжує вантаж), підписує вантажовідправник. Третій екземпляр підписує перевізник. Його вручають вантажовідправнику після прийняття вантажу до перевезення. Вантажовідправник повинен подати у разі вимоги й інші документи чи інформацію. Якщо ці вимоги не виконані, відправник відповідає перед перевізником за будь-яку шкоду, що виникла внаслідок неподання ним документів чи інформації. Якщо перевізник готує документ на прохання вантажовідправника, він зобов'язаний це зробити як його агент. Таким чином авіатранспортний документ і вказані у ньому відомості є достатнім доказом укладення договору.

Варшавська конвенція 1929 р. або перевізний документ регулюють особливі права вантажовідправника і одержувача. Відповідно до норм Конвенції вантажовідправник: 1) може розпорядитися вантажем до його доставки одержувачу, якщо пред'явить свій екземпляр перевізного документа та сплатить всі витрати по перевезенню; 2) визначає порядок видачі вантажу в місці призначення; 3) може оголосити цінність вантажу й багажу при пред'явленні їх до перевезення.

Вантажоодержувач: 1) має право вимагати від перевізника передання вантажу та перевізних документів після прибуття їх до місця призначення, сплати відповідних зборів та виконання інших вимог, вказаних у перевізному документі; 2) може примусово здійснювати права від свого імені, а також, діючи в інтересах іншої особи, за умови виконання усіх зобов'язань вантажовідправником за договором перевезення.

Варшавська конвенція 1929 р. передбачає відповідальність за вину. Водночас у ній не вирішено питання про порядок визначення розміру відшкодування та коло осіб, які мають право на відшкодування у випадку загибелі пасажира.

Претензії оформляються письмово. Вони подаються окремо або з перевізним документом. Відповідно до норм Конвенції претензії пред'являються: із впливом семиденного строку після того, як вантаж повинен був прибути, але не прибув внаслідок його втрати; відразу після виявлення заподіяної шкоди або хоч би протягом 7 днів після приймання вантажу; протягом 14 днів у разі затримання вантажу, починаючи з дати, коли вантаж надійшов у розпорядження одержувача; протягом 3 днів у випадку незбереження багажу перевізником. Незаявлені претензії до перевізника позбавляє права на позов. Строк для пред'явлення позову складає два роки. Позов пред'являється тільки в один із судів, зазначених у Конвенції:

за місцем проживання перевізника, місцезнаходженням його головного органу управління чи контори, якою був укладений договір, місцем виконання перевезення. Оскільки, остаточно не з'ясовано правову природу цього строку, в одних державах його розуміють як преклюзивний строк, у інших — як позовної давності, що продовжується за правилами внутрішнього законодавства.

Варшавська конвенція 1929 р. не передбачає загальної колізійної прив'язки, якою б зазначалося право країни у разі, якщо сама Конвенція певне питання не регламентує. Конвенція містить декілька колізійних прив'язок, які відсилають до закону суду. Так, якщо перевізник доведе, що вина особи, якій заподіяно шкоду, була причиною шкоди чи ця особа сприяла настанню шкоди, суд, відповідно до закону своєї держави, може усунути або обмежити відповідальність перевізника (ст. 21). Закон суду застосовують, вирішуючи питання: про виплату пасажиру відшкодування періодичними платежами (п. 1 ст. 22); відшкодування позивачу судових витрат по справі (п. 2 ст. 22); обчислення строку для пред'явлення позову до перевізника (ст. 29). Порядок розгляду спору, за загальним правилом, також визначається за законом суду, який розглядає спір.

Правила зазначеної Конвенції мають імперативний характер. Недійсними є будь-які застереження й угоди сторін, спрямовані на відступ від правил Конвенції про закон, що підлягає застосуванню, або зміну правил про підсудність. Водночас Конвенція все ж допускає два винятки. По-перше, спеціальною угодою, укладеною між перевізником і пасажиром, може бути встановлено вищий розмір відповідальності перевізника (п. 1 ст. 22). По-друге, при перевезеннях вантажів можна укласти угоду про арбітражний суд (ст. 32).

Переглянута редакція Варшавської конвенції 1929 р. має такі суттєві зміни. Перевізний документ названо авіанакладною. Переглянеш майже усі норми щодо реквізитів цього документа. По-іншому вирішено деякі питання відповідальності за договором авіаперевезення. Наприклад, встановлено, що співробітники та агенти перевізника користуються тим же правом на обмеження відповідальності, що й сам перевізник при виконанні службових обов'язків. Майнова межа спільної відповідальності перевізника, його співробітників та агентів не може перевищувати певної величини. Для визначення меж відповідальності враховують вагу вантажних місць.

Якщо вантаж має недоліки, перевізник може передбачити у договорі умови, які звільняють його від відповідальності або ж встановлюють її нижчу межу. Сторони можуть зробити арбітражне застереження за умови, що арбітражний розгляд повинен відбуватися в одній з держав, передбаченій Конвенцією. По-іншому трактується поняття «неправильної поведінки» перевізника, яка позбавляє його права на обмеження відповідальності. Водночас без змін залишилося трактування особливих прав вантажовідправника та вантажоодержувача.

Збільшилися строки пред'явлення письмових претензій особами, що мають право на отримання вантажу. Продовжено максимальні строки у випадках: заподіяння шкоди — з 7 до 14 днів; затримання вантажу — з 14 до 21 дня; незбереження вантажу — з 3 до 7 днів.

З метою підвищення меж відповідальності повітряного перевізника перед пасажиром на авіалініях, що проходять через США, у травні 1966 р. прийнято

тимчасову угоду, відому за назвою Монреальська угода. Нею встановлено, зокрема, майнову відповідальність у межах до 75 тис. доларів США, охоплюючи судові витрати. В основу норм Монреальської угоди покладено концепцію об'єктивної відповідальності за заподіяну шкоду.

Гватемальський протокол від 8 березня 1971 р. став наступним актом, спрямованим на підвищення відповідальності авіаперевізника перед пасажирами. Норми Протоколу передбачають відповідальність авіаперевізника незалежно від його вини. Водночас відповідальність унеможлиблюється, якщо шкода викликана станом здоров'я пасажира чи його виною. У декілька разів збільшилася відповідальність перевізника перед пасажирами в порівнянні з правилами Гаазького протоколу. Передбачалося, що максимальна межа відповідальності зростатиме кожні п'ять років. Норми Протоколу дозволяють застосовувати правила про додаткове відшкодування збитків, заподіяних здоров'ю пасажира, встановлені національним законодавством навіть у випадку, якщо максимальна межа такого відшкодування передбачена Гватемальським протоколом. Протокол змінив і норми Варшавської конвенції 1929 р. про пасажирський квиток, умови перевезення багажу, підсудність спорів щодо пасажирських перевезень.

З метою уніфікації деяких правил щодо міжнародних перевезень, які виконуються іншою особою, а не перевізником, за договором 18 вересня 1961 р. в Гвадалахарі підписано Конвенцію для уніфікації деяких правил що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особою, яка не є перевізником за договором, Гвадалахарська конвенція доповнює Варшавську конвенцію 1929 р. її прийняття було викликане необхідністю нормативного врегулювання поширених послуг.

Надання однією авіакомпанією іншій літаків для здійснення перевезень на підставі особливого договору. За аналогією з морськими перевезеннями цей договір отримав назву чартеру. Провідні авіакомпанії розробили проформи чартерних договорів. Але цей договір не має єдиної правової кваліфікації. Його вважають договором перевезення або ж різновидом договору оренди.

Норми Гвадалахарської конвенції 1961 р. визначають, що фактичним перевізником вважається авіакомпанія, яка надає літак за договором чартеру чи на інших правових засадах. Якщо фактичний перевізник здійснює перевезення на умовах Варшавської конвенції 1929 р., то на нього, як і на перевізника за договором, поширюються правила Варшавської конвенції. Позов про відшкодування шкоди може бути заявлений потерпілим за його вибором до фактичного перевізника чи перевізника, який уклав договір, або до обох. Права і обов'язки фактичного перевізника та перевізника визначають на підставі укладеного ними договору чартеру й застосовуваного до нього національного законодавства.

Незначна кількість держав керуються Женевською конвенцією про міжнародне визнання прав на повітряні судна від 19 червня 1948 р. її норми забезпечують права осіб на повітряні судна, права осіб і організацій, які надають кредит для придбання повітряних суден. Конвенція регулює право Застави повітряних суден і порядок продажу суден з метою виконання судового рішення для задоволення вимог кредиторів.

Конвенція для уніфікації правил про заходи примусового забезпечення стосовно літаків від 29 травня 1933р. регламентує порядок виконання рішень суду чи органу публічного управління, прийнятого не у порядку загального судочинства, які дають підставу затримати літак. Ці заходи не застосовуються до повітряних суден, використовуваних винятково для державної служби на регулярних лініях, а також готових до відльоту з пасажирами чи вантажами. Римська конвенція про шкоду, заподіяну, іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні від 7 жовтня 1952р, учасником якої серед інших держав був СРСР з 1982 р., вказує, зокрема, таке. Відповідальність за шкоду настає незалежно від вини володільця повітряного судна і не настає, якщо шкода заподіяна внаслідок збройного конфлікту, громадянських безпорядків або якщо володілець судна не міг використати його через акт публічної влади (ст. 5), а також, якщо є вина потерпілого (ст. 6). Максимальний розмір відповідальності залежить від ваги судна (ст. 11). Конвенція передбачає гарантії забезпечення

відповідальності, наприклад, її страхування. Детально врегульовано порядок пред'явлення позовів та виконання судових рішень (ст. 19 та ін.).

Незважаючи на численну кількість багатосторонніх міжнародних договорів, які регулюють повітряні перевезення, у правозастосовчій практиці виникає чимало колізій. Вони викликані, по-перше, тим, що при здійсненні перевезень між державами, одна з них може не бути учасницею Варшавської конвенції 1929 р. По-друге, певні питання можуть не регулюватися зазначеною Конвенцією чи умовами перевезень, встановленими авіакомпаніями. По-третє, колізії при здійсненні повітряних перевезень можуть виникати й у випадку різниці між умовами, пропонованими для перевезень окремими авіакомпаніями та нормами національного законодавства.

Питання міжнародних повітряних перевезень, крім багатосторонніх міжнародних договорів, регулюють двосторонні міжнародні угоди та протоколи з додатками до них. Протоколи, як правило, охоплюють принципові положення стосовно міжнародних повітряних перевезень, їх текст менш розгорнутий, ніж у двосторонніх договорах. Це, наприклад:

- Протокол між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про встановлення повітряного сполучення від 4 травня 1992 р.;
- Протокол між Урядом України і Урядом Китайської Народної Республіки про встановлення повітряного сполучення від 30 жовтня 1992 р.;
- Протокол між Урядом України та Урядом Республіки Білорусь про повітряне сполучення від 17 грудня 1992 р.;
- Угода між Урядом України та Урядом Арабської Республіки Єгипет про повітряне сполучення від 22 грудня 1992 р.;
- Угода між Урядом України та Урядом Республіки Грузія про повітряне сполучення від 13 квітня 1993 р.

В основі цих актів є норми Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 р. та Додатків до неї. Терміни: «повітряне сполучення», «міжнародне повітряне сполучення», «авіапідприємство», «зупинка з некомерційною метою», інші, використані у двосторонніх домовленостях,

запозичені із зазначеної Конвенції. У двосторонніх договорах визначено органи, що уповноважені здійснювати керівництво цивільною авіацією; органи, що здійснюють функції цивільної авіації; порядок видання та скасування дозволу на виконання польотів. Зазначено норми про вибір національного законодавства і правил для регулювання прибуття або відправлення повітряних суден, які здійснюють міжнародні польоти, їх експлуатації та навігації. Як правило, застосовують закони та правила тієї договірної держави, де відбуваються ці дії. Договори регулюють використання законів і правил щодо прибуття, перебування та відправлення з території держави пасажирів, екіпажу, вантажу або пошти. Мова йде про застосування правил про в'їзд, виїзд, еміграцію та імміграцію осіб, митних, санітарних тощо. Держави домовляються про обмін текстами цих законів і правил. Звичайно у договорах обумовлюється можливість відкриття представництв іноземних авіакомпаній, діяльність агентів. Держави встановлюють норми про переказ прибутків авіапідприємств. Для здійснення таких переказів можливим є застосування законодавства двох договірних держав. Водночас у договорах можуть мати місце норми, які передбачають умови звільнення від виконання правил договірної держави, наприклад, щодо сплати митних зборів. Так, на основі взаємності, звільняються від митних зборів, зборів за огляд та інших, а також від державних податків, сплачуваних у разі прибуття та відправлення повітряні судна, запаси палива, мастило, інші споживчі технічні запаси, запасні частини, комплектне обладнання, що знаходяться на борту судна, навіть якщо вони використовуються повітряним судном під час польотів.

Вивантаження на території іноземної договірної держави комплектного бортового обладнання, матеріалів та запасів з повітряного судна дозволяється, зазвичай, тільки за згодою митних органів цієї держави до моменту їх реекспорту чи іншого застосування відповідно до митних правил.

Пасажири, багаж та вантаж, які, здійснюючи прямий транзит через територію договірної держави, не залишають транзитної зони аеропорту, підлягають спрощеному митному контролю. Такий багаж та вантаж звільняється від митних зборів та податків.

У договорах передбачають звільнення від усіх митних зборів на основі взаємності офіційні документи з емблемою авіапідприємства, що беруть участь у перевезенні. Наприклад, багажні бірки, авіаквитки, авіанакладні, посадочні талони, розклади руху, якщо вони ввезені на територію іншої договірної держави для використання винятково авіапідприємством договірної держави.

В міжнародних угодах врегульовано умови визнання кваліфікаційних посвідчень та свідоцтв, на підставі яких дозволяються міжнародні польоти. Двосторонні угоди містять принципи встановлення оплати за перевезення. Якщо держави-учасниці двостороннього договору є членами Міжнародної асоціації авіапідприємств, якою розроблено механізм фіксованих ставок і тарифну резолюцію, застосовувану на договірних лініях, то тарифи встановлюють на підставі цієї тарифної резолюції. Якщо договірні держави не є членами зазначеної Асоціації або відсутня тарифна резолюція, вони встановлюють тарифи, домовляючись між собою. У договорах визначається порядок набрання чинності тарифами та механізм їх зміни.

Держави у двосторонніх угодах можуть визначати напрями співробітництва у сфері авіаційної безпеки. У Додатках до цих угод перелічуються експлуатаційні лінії; авіапідприємства, що виконуватимуть умови міжнародних договорів.

Національне законодавство держав стосовно міжнародних перевезень має переважно матеріально-правові норми. Так, Повітряний кодекс України визначає поняття перевізника. Ним визнається будь-яка юридична чи фізична особа, що виконує повітряні перевезення, має права експлуатанта авіаційної техніки. Стосовно іноземних повітряних перевізників визнаються права експлуатанта за документами, виданими компетентним органом відповідної зарубіжної держави і які відповідають вимогам міжнародних договорів та угод за участю України (ст. 59). Іноземні перевізники здійснюють свою діяльність на території України згідно з законодавством України, міжнародними угодами та договорами (ст. 66).

У розділі X Повітряного кодексу України за назвою: «Міжнародні польоти» вказано, що регулярні міжнародні польоти повітряних суден, під час яких повітряні судна перетинають державний кордон України та іншої держави,

здійснюються на підставі міждержавних домовленостей і міжнародних угод. Нерегулярні міжнародні польоти можуть виконуватися за спеціальними дозволами, порядок видачі яких визначається органом Державного регулювання діяльності авіації і погоджується з митними органами України. Міжнародні польоти у повітряному просторі України виконуються на підставі нормативних актів і правил, що встановлюються органом державного регулювання діяльності авіації України і включаються до збірників аеронавігаційної інформації (ст. 57). У розділі XIV, назва якого: «Відповідальність за порушення законодавства, що регулює використання повітряного простору України», встановлено умови, за яких можлива відповідальність пасажирів, замовників і працівників авіації при виконанні повітряного перевезення або авіаційної роботи (ст. 90) [39].

Отже, перевізник відповідає за збереження багажу пасажирів. Вина перевізника при цьому є необхідною. Перевізник відповідає за збереження вантажу. Його вина презюмується (ст. 91—92). За втрату, нестачу або пошкодження вантажу, багажу або речей, які є у пасажирів, перевізник несе відповідальність у такому розмірі. По-перше, якщо цінність вантажу або багажу оголошена — у розмірі оголошеної цінності. Якщо перевізник доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, — у розмірі дійсної вартості. По-друге, якщо цінність вантажу або багажу не оголошена, а також за втрату, пошкодження або нестачу речей, які є у пасажирів — в розмірі вартості, що не перевищує межі, встановленої відповідним органом державної виконавчої влади за погодженням з Міністерством фінансів України відповідно до меж, встановлених міжнародними угодами про відповідальність при повітряних перевезеннях, учасником яких є Україна (ст. 93). Врегульовано питання відповідальності перевізника за прострочення доставки пасажирів, багажу або вантажу (ст. 94). Органи зв'язку можуть покласти на перевізника матеріальну відповідальність за втрату, пошкодження або прострочення доставки пошти, що сталися з вини перевізника, у розмірі, в якому відповідають органи зв'язку перед відправниками або адресатами. Стосовно міжнародної пошти — відповідно до актів Всесвітнього поштового союзу, а щодо внутрішньої — згідно з правилами

про розмір матеріальної відповідальності підприємств зв'язку за нестачу чи пошкодження вкладень поштових відправлень (ст. 95).

Національне законодавство іноземних держав, як правило, також характеризується наявністю матеріально–правових норм. Таким є, наприклад, Закон Фінляндії «Про договір перевезення авіатранспортом» від 14 січня 1977 р. (зі змінами та доповненнями). Крім іншого, він регулює й застосування Варшавської конвенції 1929 р. Спеціальні колізійні норми для регулювання міжнародних повітряних перевезень не часто зустрічаються у внутрішньому законодавстві держав. Теорія і практика пропонують найрізноманітніші колізійні прив'язки. Так, у деяких європейських країнах (ФРН, Швейцарія) переважно застосовують закон перевізника. В англійській доктрині вважається, що слід застосовувати закон країни, звідки було розпочато політ. Для багатьох держав це означатиме застосування закону держави укладення договору. Можливим є використання закону національності повітряного судна (аналогічно морському праву).

2.3. Права та обов'язки сторін за Монреальською конвенцією

У гл. 2 Монреальської конвенції регулюються питання документації, яка оформлюється при міжнародних повітряних перевезеннях пасажирів, багажу і вантажів, а також права та обов'язки сторін договору перевезення.

При пасажирських перевезеннях в якості документа видається індивідуальний або груповий документ. В п. 2 ст. 3 Конвенції міститься важливе положення про можливість використання замість зазначених документів будь–яких інших засобів, що зберігають запис інформації, зазвичай міститься у квитку пасажирів. Мається на увазі в першу чергу використання електронно–обчислювальної техніки. У цих випадках перевізник зобов'язаний запропонувати пасажирові інформацію, збережену таким способом.

Що стосується багажу, то перевізник надає пасажирові багажну ідентифікаційну бирку на кожне місце зареєстрованого багажу.

Перевезення вантажу оформляється авіавантажній накладній. Як і у випадку з перевезенням пасажирів, замість авіавантажній накладній можуть використовуватися будь-які інші засоби, які зберігають запис про перевезення. У цьому випадку перевізник на прохання відправника видає йому квитанцію на вантаж, яка дозволяє ідентифікувати відправлений вантаж та отримати доступ до інформації, що міститься в записі, що зберігається цими іншими засобами.

Конвенція підтвердила закріплення в попередніх міжнародних джерелах положення про складання відправником [40] авіавантажній накладній в трьох примірниках, про порядок їх підписання і розподілу між учасниками перевізного процесу.

Новацією є положення про те, що в разі складання авіавантажній накладній на прохання відправника перевізником останній розглядається як діє від імені вантажовідправника з витікаючими звідси правовими наслідками.

До документації, що супроводжує перевезення вантажів і стосується його характеристики, відносяться документи, які встановлені митними, правоохоронними органами та подібними державними органами. Обов'язки з їх надання покладаються на відправника. Стаття 6 Конвенції закріплює принципове положення, згідно з яким зазначена ситуація з наданням необхідних документів не створить для перевізника будь-яких зобов'язань або відповідальності.

Монреальської конвенції 1999 р врегульовано питання про документації для перевезення декількох місць. У тих випадках, [41] коли відправник пред'являє для перевезення вантажу більше одного місця, перевізник має право вимагати від відправника складання окремої авіавантажній накладній на кожне вантажне місце.

При недотриманні вимог до документації відправник несе відповідальність. По-перше, він відповідає за правильність відомостей і заяв, що стосуються вантажу, внесених ним або від його імені в авіавантажну накладну або наданих ним або від його імені перевізнику для внесення в квитанцію на вантаж або для включення в запис, який зберігається іншими [42] засобами, передбаченими Конвенцією. По-друге, відправник несе відповідальність перед перевізником за

будь-яку шкоду, який того заподіяна внаслідок неправильності, неточності або неповноти відомостей і заяв, поданих ним, або від його імені в документації.

Відповідальність за правильність відомостей у транспортній документації Конвенцією покладено відповідальність і на перевізника, зокрема, якщо внаслідок внесених ним в квитанцію на вантаж або в запис про перевезення, який зберігається іншими засобами, неправильних, неточних або неповних відомостей відправнику заподіяно будь-яку шкоду.

У Монреальській конвенції акцентується увага на доказовій силі транспортної документації. Так, авіавантажна накладна або квитанція на вантаж є свідченням укладення договору, прийняття вантажу до перевезення і зафіксованих в них умов перевезення. Зазначені в авіавантажній накладній або квитанції на вантаж відомості про масу, розмірах і упаковці, а також про кількість місць є свідченням повідомлених даних. Разом з тим, як зазначено в п. 2 ст. 11 Конвенції, відомості про кількість, про обсяг і про стан вантажу не є доказом проти перевізника. Виняток становлять випадки, коли перевізником здійснена перевірка перерахованих даних на вантаж в присутності відправника із зазначенням про це в авіавантажній накладній або квитанції на вантаж або коли[43] такі випадки стосуються очевидного стану вантажу.

Ряд статей гл. 2 Конвенції регулюють окремі права та обов'язки сторін договору перевезення вантажу. Що стосується перевізника, то в цьому міжнародному правовому джерелі основна увага приділена його обов'язків. Однією з них є виконання вказівок відправника, пов'язаних з розпорядженням вантажем. При неможливості їх виконання перевізник повинен негайно повідомити про це відправника.

Закріплення обов'язку перевізника щодо виконання вказівок відправника щодо розпорядження вантажем пов'язане з важливим положенням, відповідно до якого, якщо перевізник, виконуючи вказівку відправника, не вимагає подання знаходиться у того примірника авіаційної накладної або квитанції на вантаж, він, перевізник, тим самим приймає на себе, зберігаючи право регресу до вантажовідправника, відповідальність за будь-яку шкоду, яка може бути заподіяна

законному власнику цього примірника авіавантажній накладній або квитанції на вантаж.

Ще один обов'язок перевізника складається в негайному повідомленні одержувача про прибуття вантажу в пункт призначення. Її виконання має велике значення для нормальної процедури завершення перевізного[44] процесу.

Конвенція приділяє увагу і відправнику вантажу, акцентуючи увагу на його правах, серед яких деталізується право розпоряджатися вантажем. Відправник може забрати його як в аеропорту відправника, так і в аеропорту призначення, затримувати в ході перевезення в будь-якому пункті посадки. Він має право давати вказівки про видачу вантажу в пункті призначення або в ході перевезення іншій особі, а не спочатку зазначеному одержувачу. Більш того, відправник може вимагати повернення вантажу в аеропорт відправлення.

Право вантажовідправника розпоряджатися вантажем розпоряджатися вантажем припиняється в той момент, коли у одержувача виникає право вимагати у перевізника видачі йому вантажу. Якщо ж одержувач відмовляється прийняти вантаж, вантажовідправник знову набуває свого права розпорядження вантажем.

Наступне право відправника пов'язано із забезпеченням його необхідною документацією, яка підтверджує факт укладення договору перевезення. Він має право вимагати від перевізника видачі йому окремих квитанцій на вантаж, якщо замість авіавантажній накладній використані будь-які інші засоби, які зберігають запис про перевезення.

Всі свої права відправник здійснює від власного імені незалежно від того, діє він в своїх інтересах або в інтересах інших осіб.

Серед обов'язків відправника Конвенція особливо виділяє надання необхідних відомостей і документів, які потрібно [45] і для виконання формальностей митними, правоохоронними або іншими державних органів, до передачі вантажу одержувачу. При цьому відправник несе відповідальність перед перевізником за будь-яку шкоду, що завдана йому в результаті відсутності, недостатності і неправильності таких відомостей або документів.

Третій учасник перевізного процесу – одержувач вантажу – наділений правом вимагати від перевізника з моменту прибуття вантажу в пункт призначення його видачі. Таке право може бути реалізоване тільки після сплати перевізнику всіх належних платежів і повного виконання умов перевезення.

Ще одна група прав одержувача пов'язана з вимогами про відшкодування заподіяної шкоди в разі визнання перевізником втрати вантажу або, якщо вантаж не прибув в пункт призначення після закінчення семиденного терміну, з дня, коли він повинен був прибути.

Друга група принципів питань, детально регламентованих в Конвенції, – це питання відповідальності перевізника та ступеня компенсації за заподіяну шкоду. Їм присвячена гл. 3 Конвенції, в якій перш за все визначені тимчасові рамки відповідальності перевізника. Так, він відповідає за шкоду, заподіяну в разі смерті або тілесного ушкодження пасажирів, тільки за умови, що подія, яке стало причиною смерті або ушкодження, відбулася на борту повітряного судна або під час будь-яких операцій з посадки чи висадки пасажирів.

Аналогічна ситуація спостерігається і в разі шкоди, заподіяної в зв'язку зі знищенням, втратою чи пошкодженням зареєстрованого багажу. Тут відповідальність також настає лише за умови, що випадок, який став причиною знищення, втрати і пошкодження багажу, стався на борту повітряного судна або під час будь-якого періоду, протягом якого зареєстрований багаж перебував під охороною перевізника. Лише в одному випадку перевізник не несе відповідальності – якщо шкода стала результатом властивого багажу дефекту, нестачі якості чи вади.

Що стосується незареєстрованого багажу, включаючи особисті речі, то перевізник несе відповідальність, якщо шкода заподіяна з його вини або з вини його службовців або агентів.

Такий же принцип визначення тимчасових рамок відповідальності перевізника застосований і в зв'язку зі шкодою, завданою в разі знищення, втрати або пошкодження вантажу. І тут перевізник відповідає [46] тільки за умови, що подія, яка стала причиною шкоди, мала місце під час повітряного перевезення. У

Монреальської конвенції 1999 р уточнюється поняття «період часу повітряного перевезення». Цей період не включає в себе ніякої наземної, морської перевезення або перевезення внутрішніми водними шляхом, здійсненої поза аеропортом. Однак при цьому в п. 4 ст. 18 Конвенції міститься важливе застереження про те, що, якщо подібна перевезення здійснюється на виконання договору повітряного перевезення з метою завантаження, видачі або перевантаження вантажу, будь-яку шкоду вважається наслідком події, що мала місце під час повітряного перевезення, з витікаючими з цього правовими наслідками.

Більш того, якщо перевізник без згоди відправника замінює перевезення, яку за згодою між сторонами передбачалося здійснити повітряним шляхом, повністю або частково перевезенням будь-яким іншим видом транспорту, таке перевезення вважається перевезенням, здійснюваної в період часу повітряного перевезення.

Надаючи великого значення питанню відповідальності перевізника, Конвенція чітко визначила обставини, при наявності яких він не несе відповідальності. До них відносяться:

- властиві вантажу дефекти, недоліки якості, вади;
- неправильна упаковка вантажу відправником, його службовцями або агентами;
- війна або збройний конфлікт;
- акт органу державної влади, пов'язаний із ввезенням, вивезенням або транзитом вантажу.

Досить конкретно сформульована відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в повітряному [47] перевезенні пасажирів, багажу і вантажу. Разом з тим зазначені підстави, коли перевізник не несе відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки. Їх два:

- 1) якщо перевізник доведе, що їм і його службовцями і агентами вжито усіх можливих, розумно необхідних заходів для того, щоб уникнути шкоди;
- 2) якщо він доведе, що він або його агенти і службовці не могли прийняти такі заходи.

Передбачені підстави звільнення перевізника від відповідальності при заподіянні шкоди внаслідок неправомірних дій відправника (одержувача) вантажу і пасажирів. У ст. 20 Конвенції зазначено: якщо перевізник доведе, що шкода була завдана внаслідок недбалості, неправильного дії або бездіяльності особи (відправника або одержувача вантажу), що вимагає відшкодування, він, перевізник, повністю або частково звільняється від відповідальності перед вимагає відшкодування особою.

Що стосується звільнення від відповідальності перед пасажиром, то в разі, коли вимога про відшкодування шкоди заявлено іншим особою (яка не пасажиром) у зв'язку зі смертю або тілесними ушкодженнями, понесеними останнім, перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності в тій мірі, в якій він доведе, що недбалість, інша неправомірна дія чи бездіяльність цього пасажирів спричинили шкоду або сприяли її виникненню.

Розмір компенсації в разі смерті або тілесного ушкодження пасажирів відповідно до Монреальської конвенції 1999 року – сума, яка не повинна перевищувати 100 тис. СРД на кожного пасажирів. У разі заподіяння шкоди внаслідок затримки доставки пасажирів відповідальність перевізника стосовно кожного пасажирів обмежується сумою 4150 СРД.

Встановлено межі відповідальності щодо багажу і вантажу. Так, під час перевезення багажу відповідальність перевізника в разі його знищення, втрати, пошкодження або затримки обмежується сумі 1000 СРД щодо кожного пасажирів. Щодо вантажу діють такі нормативи. При знищенні, втраті, пошкодженні або затримки доставки вантажу відповідальність перевізника обмежується сумою 17 СРД за 1 кг. У разі знищення, втрати, пошкодження або затримки частини вантажу чи будь-якого предмета, що міститься в ньому, при визначенні меж відповідальності перевізника до уваги береться лише загальна вага відповідного місця або місць.

Принципове положення, що знайшло закріплення в Конвенції, стосується перегляду меж відповідальності. Перегляд здійснюється кожні п'ять років з

використанням коефіцієнта інфляції, який відповідає сукупним темпам інфляції за період часу, що минув з часу попереднього перегляду.

Питання юрисдикції та арбітражу вирішуються в Монреальській конвенції наступним чином. Сторони в договорі перевезення вантажу можуть встановити, що будь-який спір, що стосується відповідальності перевізника, підлягає вирішенню в арбітражі. Арбітражний розгляд за вибором позивача проводиться в одному з місць відповідно до компетенції судів. Позов може бути пред'явлений в межах території однієї з держав – учасниць Конвенції або до суду за місцем проживання перевізника, за місцем його основної діяльності, або за місцем, де він має комерційне підприємство, за допомогою якого був укладений договір, або в суді місця призначення перевезення.

Отже, що стосується позову, пов'язаного з відшкодуванням шкоди, заподіяної в результаті смерті або тілесного ушкодження пасажирів, то поряд з викладеними варіантами він може бути також пред'явлений в суді на території держави – учасниці Конвенції, в якому пасажир на момент події мав або має основне й постійне місце проживання та в яке або з якої перевізник надає послуги, пов'язані з повітряним перевезенням пасажирів.

Термін позовної давності становить два роки. Його відлік починається від моменту прибуття судна в пункт призначення або з дня, коли повітряне судно повинно було б прийти в пункт призначення, або з моменту зупинки перевезення.

2.4. Відповідальність перевізника

На сьогоднішній день правове регулювання міжнародних повітряних перевезень закріплено в двох важливих міжнародних угодах – Варшавської (1929 року) і Монреальської (1999 року) конвенціях про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. Варшавська система – складна система документів, що складається з самої Варшавської конвенції 1929 і документів, що доповнюють її:

- Гаазький протокол 1955 р.;
- Гвадалахарська конвенція 1961 року про перевезеннях, здійснюваних іншою особою, ніж перевізник за договором.;
- Монреальський додатковий протокол 1975 р. №1;
- Монреальський додатковий протокол 1975 р №2 змінює Варшавську конвенцію, змінену Гаазьким протоколом 1955 р.;
- Монреальський додатковий протокол 1975 р. №4, що змінює в отношеніігрузових перевезень Варшавську конвенцію, змінену Гаазьким протоколом 1955 р [48].

Вдосконалений міжнародний документ, а саме Монреальська конвенція, має принципово інший правовий режим міжнародних повітряних перевезень, підвищує гарантії пасажирів авіакомпаній і якість послуг, що надаються. Україна досі, дотримуючись правил Варшавської системи, вирішує питання про найближчій ратифікації більш універсальною і пропрацювала Монреальської конвенції, яка дозволить національним перевізникам працювати повноцінно на світовому ринку авіатранспортних послуг [49].

Обидві конвенції визначають важливі правила міжнародних повітряних перевезень, що стосуються укладення договору перевезення, деяких його умов і, головне, відповідальність перевізника за заподіяння шкоди життю і здоров'ю пасажирів, багажу, вантажу і прострочення в його доставці, в сукупності становлять основний предмет регулювання.

Як і норми внутрішнього транспортного законодавства держав, норми конвенцій носять імперативний характер, що зумовлено однакової захистом інтересів споживачів послуг, що надаються транспортними організаціями, а також складністю технологій експлуатації транспорту, масовістю операцій і ризиками, пов'язаними з використанням транспортних засобів.

Відповідальність перед пасажирями і вантажовласниками за шкоду, заподіяну при виконанні міжнародного повітряного перевезення, несе перш за все перевізник. З сенсу Варшавської та Монреальської конвенцій слід, що перевізником може бути будь-яка фізична або юридична особа, що уклала з

пасажиром або вантажовідправником договір перевезення і здійснює це перевезення на оплатній основі. Для виникнення відповідальності перевізника, як сторони, здійснює виконання договору, необхідні підстави. Позивач, який вимагає відшкодування, повинен довести факт порушення зобов'язання своїм контрагентом, наявність і розмір збитків і причинний зв'язок між правопорушенням і збитками.

Однак відповідач (перевізник) має право доводити відсутність своєї вини і посилатися на обмеження своєї відповідальності.

Варшавська і Монреальська конвенції містять відносно докладні і досить ясні вказівки про відповідальність перевізника, встановлюючи підстави звільнення від неї і, в більшості випадків, обмежуючи її розмір, так звані послаблення в режимі відповідальності повітряного перевізника.

З іншого боку норми Варшавської та Монреальської конвенції імперативні і не можуть бути змінені угодою сторін договору перевезення в сторону зменшення. Ст.23 і 32 Варшавської конвенції [12], ст. 26, 47, 49 Монреальської конвенції [5] оголошують недійсними будь-які домовленості про звільнення перевізника від відповідальності або зменшення її встановленої межі, а також про підлягання застосування закону або зміні правил про юрисдикції, що тягнуть за собою відступ від правил Конвенції, якщо це передувало заподіяння шкоди.

Сторони можуть домовитися лише про збільшення меж відповідальності (за ст. 22 Варшавської конвенції) шляхом укладення угоди або подачі заяви про зацікавленість у доставці вантажу або багажу, а згідно ст.ст. 25, 27 Монреальської конвенції перевізник має право сам відмовитися не тільки від встановлених в ній меж відповідальності, але і від будь-яких передбачених засобів захисту – підстав звільнення його від відповідальності.

На відміну від Варшавської конвенції Монреальська забезпечує можливість будь-яким особам, яким пред'явлено позов, посилатися на умови конвенції, знімаючи проблему конкуренції позовів для країн, в ній беруть участь. При цьому Монреальська конвенція статтею 37 вказує, Конвенція «не вирішує питання про те, чи має особа, відповідальність за шкоду відповідно до її положень, право

регресу проти будь-якого іншої особи». Таким чином, перевізник, відшкодував шкоду, збитки постраждалим при перевезенні, має право, керуючись відповідним внутрішнім законом, пред'явити вимоги будь-яким причетним до цього осіб.

Що стосується вимог позивача до перевізника, істота ст.24 Варшавської конвенції полягає в тому, що вони (вимоги) можуть бути заявлені тільки відповідно до умовами і межами, встановленими Конвенцією, незалежно від того, на якому підставі (делікт або договір) пред'явлений позов. Але Варшавська конвенція замовчує про можливість пред'явлення які не ґрунтуються на договорі позовів до осіб іншим, ніж перевізником, створюючи передумови для конкуренції позовів. Вирішує це питання ст.29 Монреальської конвенції: «При перевезенні пасажирів, багажу, вантажів будь-який позов про відповідальності, незалежно від його заснування (Конвенція, договір, правопорушення і ін.) може бути пред'явленні лише відповідно до умов і такими межами відповідальності, які передбачені цією Конвенцією». Таким чином, поширюються положення про відповідальність не тільки на перевізника, а й на всі інші особи, які якимось чином мали або могли мати відношення до заподіяння шкоди, незалежно від підстав пред'явлених до них вимог, тим самим знижується ризик виникнення конкуренції позовів для держав-учасниць.

Розглянемо перший вид порушення зобов'язань, що тягне відповідальність перевізника – заподіяння шкоди життю і здоров'ю пасажирів. згідно з формулюванням ст.17 Варшавської конвенції, «перевізник відповідає за шкоду, в разі смерті, поранення або тілесного ушкодження. Монреальська конвенція залишилася солідарна, виключивши лише слово «поранення», оскільки це і є тілесне ушкодження. Моральна шкода в рамках конвенцій відшкодуванню не підлягає, передбачається компенсація лише фактичної шкоди [5].

Другим видом порушення зобов'язань є незбереження вантажу і багажу. Ґрунтуючись на змісті ст. 18 Варшавської та ст.ст. 17, 18 Монреальської конвенцій перевізник відповідає за шкоду, заподіяну в разі знищення, втрати, пошкодження багажу, особистих речей пасажирів, вантажу, прийнятого до перевезення.

Що стосується багажу, то для визнання його втраченим п. 3 ст.17 Монреальської конвенції встановлює 21-денний термін, в той час як Варшавська Конвенція не передбачає в цьому відношенні будь-яких термінів.

Зупиняючись на третьому вигляді порушення зобов'язань – затримки під час перевезення, потрібно відзначити, що Варшавська конвенція поклала на перевізника відповідальність за запізнення при повітряному перевезенні (ст.1 9), Монреальська конвенція передбачає відповідальність перевізника внаслідок затримки при повітряному перевезенні, що зачіпає всі стадії авіаперевезення: при відправленні пасажирів і вантажу, при запізненні їх прибуття в пункт призначення, при затримках в шляху.

Слід підкреслити, що не застосовується жодна з конвенцій, якщо мова йде про скасування рейсу або відмову перевізника здійснити перевезення, передбачену договором. В цьому випадку керуються внутрішнім законодавством. Говорячи про обсяг відповідальності перевізника, важливо відзначити роль внутрішнього законодавства, правил перевезень авіакомпанії, рекомендацій міжнародних організацій, звичаїв ділового обороту, оскільки обидві конвенції практично не містять положень про порядок обчислення розміру відшкодування шкоди: «при будь-якому позові про відповідальність будь-які виплати, що не належать до компенсації фактичної шкоди, стягненню не підлягають» (ст.29 Монреальської конвенції). В силу невисоких меж відповідальності перевізника, встановлених конвенціями, за незбереження вантажу, багажу або прострочення з доставки, питання про можливість відшкодування упущеної вигоди має мало практичного значення, в той час як межі відповідальності в разі заподіяння шкоди життю і здоров'ю пасажирів або затримки при їх перевезенні досить високі або їх немає зовсім. Варшавською конвенцією передбачено межі відповідальності перевізника за заподіяння шкоди життю і здоров'ю – 125 тис. франків, збільшена Гаазьким протоколом 1955 року до 250 тис. франків. У Монреальській конвенції відсутні межі відповідальності за смерть і тілесні ушкодження пасажирів, встановлюється, що якщо розмір заподіяної шкоди не перевищує 100 000 СПЗ, то така відповідальність настає при наявності одного лише факту заподіяння

перевізником шкоди при перевезенні, тобто за принципом заподіяння (п.1. ст.17, п.1. ст.21). Відносно вантажу, багажу і затримки під час перевезення межі відповідальності перевізника у Варшавській та Монреальській конвенціях різні. згідно ст.22 Варшавської конвенції відповідальність перевізника щодо зареєстрованого багажу обмежена сумою 250 франків за кожен кілограм ваги, а щодо всієї сукупності предметів, залишених пасажиром при собі, – 5 000 франків. Ті ж правила стосуються вантажу. Монреальській конвенції вводить єдиний межа відповідальності авіаперевізника, рівний 1 000 СПЗ стосовно всього багажу – це є важливим нововведенням, так як дозволяє прискорити врегулювання претензій шляхом усунення труднощів при встановленні факту реєстрації або існування того чи іншого предмета і відкриває шлях до переходу від вагової норми провозу багажу широкий про що практикується на трансатлантичних і північноамериканських маршрутах нормі за кількістю місць багажу. Підставою звільнення від відповідальності служить доказ перевізника, що їм і поставленим їм особами було вжито всіх необхідних заходів для того, щоб уникнути шкоди (ст.20 Варшавської конвенції). Крім того, перевізник звільняється від відповідальності за навігаційну помилку (п. 2. ст. 20 Варшавської конвенції), але не в разі заподіяння шкоди життю і здоров'ю пасажирів, незбереження багажу і затримки. Так само обома конвенціями зафіксовано таку обставину, частково або повністю виключає відповідальність перевізника: вина потерпілого. Останній позбавлений права на відшкодування шкоди в ступеня, якою визнає суд, що його вина сприяла заподіяння шкоди або виникнення збитків (ст.20 Монреальської, ст. 21 Варшавської конвенції).

Питання, що стосується «змішаної відповідальності» перевізника, Варшавська конвенція (ст.21) вирішує шляхом відсилання до внутрішнього законодавства, Монреальська конвенція уникає відсилання, звільняючи перевізника від відповідальності повністю або частково за наявності вини потерпілого. Основним методом відшкодування шкоди і збитків, завданих перевізником, є інститут страхування відповідальності. Варшавської конвенції страхування не передбачалося, але ст.50 Монреальської конвенції зобов'язує

держави, які беруть участь у конвенції, забезпечити у своїх перевізників наявність належного страхування їх відповідальності в межах, встановлених Конвенцією.

Слід зазначити, що Монреальська конвенція покращує стан пасажирів і вантажовласників, усуває складнощі з тривалими судовими розглядами, одним словом, Варшавська конвенція відслужила своє і застаріла. Нова конвенція посилює конкуренцію на ринку авіап перевезень, збільшує відповідальність авіакомпаній перед пасажирами і знімає обмеження на компенсації за втрату багажу або шкоду життю і здоров'ю пасажирів, значно спрощуючи механізм її отримання. Ратифікуючи конвенцію, України отримають право захищати свої інтереси за місцем свого проживання, скорочуючи судові витрати. Перехід до нової Монреальської системи дозволить реалізувати транзитний потенціал України і підвищити конкурентоспроможність українських авіакомпаній і аеропортів. Крім того, перехід [50] на електронний документообіг дозволить економити в галузі вантажних авіап перевезень до 5 млрд щорічно, що призведе до зниження тарифів на перевезення. Для країн, які не поспішають ратифікувати нову конвенцію, така повільність чревата приміщенням в своєрідну юридичну ізоляцію. Країни учасники можуть обмежувати або забороняти польоти країнам, які Конвенція не визнають. Ратифікація змусить нашу країну оновити законодавство в сфері міжнародних повітряних перевезень, отримавши передове законодавство, на основі якого український повітряний транспорт розвиватиметься впевненіше і ефективніше.

РОЗДІЛ 3

ЗАСТОСУВАННЯ КОНВЕНЦІЇ ДЛЯ УНІФІКАЦІЇ ДЕЯКИХ ПРАВИЛ, ЩО СТОСУЮТЬСЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Однією з основних причин появи Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 року (далі - «Монреальська конвенція 1999 г.») є те, що в кінці ХХ століття концепція відповідальності авіаперевізника, закріплена Варшавською конвенцією 1929 р., більше 70 років тому, застаріла і перестала відповідати тенденціям і рівню розвитку міжнародного повітряного транспорту.

Крім того, на тлі хвилі захоплень і викрадень повітряних суден, що сталися в другій половині ХХ століття, виникла гостра необхідність у створенні більш ефективних інструментів забезпечення безпеки пасажирів і збереження вантажів, в зв'язку з чим пріоритети в регулюванні відповідальності авіаперевізника змістилися в бік більш твердих гарантій повного відшкодування шкоди, що в тому числі стало передумовою появи Монреальської конвенції 1999 р.

Конкретні причини і цілі прийняття Монреальської конвенції 1999 р., сформульовані в її преамбулі, серед них: необхідність розвитку міжнародних перевезень повітряним транспортом відповідно до принципів Чиказької конвенції 1944 р., роз'єднаність і недосконалість Варшавської правової системи, необхідність в захисті інтересів споживачів на основі принципу найбільш повного відшкодування тощо.

В силу положень ст. 1 Монреальської конвенції 1999 р., сфера її застосування покриває будь-яке міжнародне перевезення вантажів, пасажирів і вантажу, яке здійснюється за винагороду з використанням повітряного судна, а також безкоштовні перевезення, здійснювані авіатранспортним підприємством за допомогою повітряного судна.

У свою чергу, в Конвенції з'явилося дещо інше визначення міжнародного перевезення. Згідно з пунктом 2 статті 1 Монреальської конвенції 1999 р., міжнародні перевезення визначається так «будь-яке перевезення, при якій місце

відправлення і місце призначення незалежно від того, чи є чи є перерва або перевантаження, розташовані або на території двох держав-учасників, або на території одного і того ж держави-учасниці, якщо узгоджена зупинка передбачена на території іншої держави, навіть якщо держава не є державою-учасником ».

Таким чином, під дію Варшавської конвенції 1929 р., і Монреальської конвенції 1999 р., підпадають будь-які перевезення, якщо:

- місце відправлення і місце призначення перевезення незалежно від того, чи є перерва у перевезенні або перевантаження, розташовані на території двох держав, учасників тієї чи іншої Конвенції;

- місце відправлення і місце призначення перевезення перебувають на території однієї й тієї ж держави - учасниці тієї або іншої Конвенції, але при цьому договором повітряного перевезення у різний спосіб передбачена зупинка на території іншої держави, навіть якщо воно не бере участі в тієї й іншої Конвенції.

Обидві Конвенції застосовуються до міжнародних перевезень, які здійснюються в рамках регулярних та нерегулярних міжнародних повітряних сполучень, а також щодо міжнародного перевезення, що здійснюється кількома послідовними перевізниками, якщо вона розглядається ними як єдина.

Наявність двох міжнародних Конвенцій, що регулюють однотипні відносини, робить актуальним питання про розмежування їх сфери дії. Дане питання піднімається М.М. Остроумова, який вважає, що його рішення міститься в ст. 55 Монреальської конвенції 1999 р., вказівкою на те, що приєднання держави до даної Конвенції не повинно руйнувати режим Варшавської системи. Приєднання до Монреальської конвенції 1999 р., не бути обумовлене вимогою про денонсацію цією державою Варшавської конвенції 1929 і не означає автоматичного виходу такої держави з числа її учасників. У ст. 55 (1) Монреальської конвенції 1999 р., передбачає її переважна сила в цій справі між державами, які беруть участь в ній, перед положеннями Варшавської системи.

Разом з тим, жодна з розглянутих Конвенцій не дає визначення договору міжнародного повітряного перевезення.

Монреальська конвенція допускає можливість при оформленні договору перевезення використовувати будь-які інші засоби, які зберігають запис про перевезення. У цих випадках перевізник пропонує надати пасажирові за його бажанням письмовий виклад інформації, збережену таким чином. Одночасно пасажирові надається письмове повідомлення про те, що Конвенція визначає й може обмежувати відповідальність перевізників у разі заподіяння шкоди його життю і здоров'ю, при незбереженні багажу або затримки в перевезенні.

Таким чином, авіаперевізники держав, які не є учасниками Монреальської конвенції 1999 року, позбавляються можливості використовувати електронні способи оформлення договору перевезення, оскільки в разі їх застосування і відсутність перевізного документа на паперовому носії, вони позбавляються права посилатися на положення Варшавської конвенції 1929 р., обмежують їх відповідальність.

По-новому в Монреальській конвенції 1999 р., вирішуються питання відповідальності перевізника та компенсації за шкоду, заподіяну в разі смерті або тілесного ушкодження пасажирові, а також при знищенні, втраті або пошкодженні зареєстрованого багажу. У таких випадках Конвенція зобов'язує перевізника відшкодувати заподіяну шкоду пасажирові і його багажу на основі принципу найбільш повного відшкодування. Спочатку, в 1999 році, матеріальна компенсація визначалася в 100 000 спеціальних прав запозичення. Відносно втрати зареєстрованого багажу передбачена компенсація в 1000 спеціальних прав запозичення, затримки пасажирові, багажу або вантажу – 4150 спеціальних прав запозичення. При цьому, Конвенція не уповноважує пасажирові на компенсацію моральної шкоди. Зарубіжна судова практика також підтверджує це: в справі *Dooley v. Korean Air Lines Co.* (Авіакатастрофа «Боїнга-747» південнокорейських авіаліній в 1983 р.) Суд вказав, що вимоги родичів загиблого пасажирові про компенсацію за «передсмертну біль і страждання загиблого» (*pre-death pain and suffering*), «горе пережили родичів» (*survivors 'grief*) і «втрату суспільства загиблого» (*loss of society*) не підлягають задоволенню Верховним судом США. Суд, керуючись ст. 17 і 24 Варшавської конвенції, а також застосовуючи акт «Про

жертви у відкритому морі» (Death on the High Seas Act), відмовив у позові, прийшовши до висновку про те, що задоволенню підлягає тільки «юридично відчутний» (Legally Cognizable Harm) збиток матеріального характеру [51].

Слід також зазначити, що в Монреальській конвенції 1999 р., знайшли своє відображення основні положення Гвадалахарської конвенції 1961 р., зрівнюють в статусі фактичного перевізника і перевізника за договором. Крім того, Конвенція спростила порядок вирішення спорів, пов'язаних з міжнародними авіап перевезеннями, зокрема регламентований порядок пред'явлення позову за місцем проживання пасажирів, за місцем відправлення або основного місця діяльності авіакомпанії-перевізника.

Згідно Монреальської конвенції закон суду застосовується при відшкодуванні судових витрат та інших витрат позивача із судовим розглядом, які можуть присуджуватися понад встановлені ліміти відповідальності перевізника (п. 6 ст. 22). Цим же законом визначаються процедура розгляду позовів (п. 4 ст. 33) та порядок обчислення строку позовної давності (п. 2 ст. 35). У Монреальській конвенції з'явилася нова колізійна норма, що відсилає до закону держав - учасниць Конвенції щодо визначення в національній валюті сум меж відповідальності перевізника, встановлених в спеціальних правах запозичення і спеціальних золотовалютних одиницях (ст. 23).

Що стосується питань визначення застосовного права, то з питань, не врегульованих Варшавської або Монреальської конвенцій, застосовується національне право, яке визначається на підставі колізійних норм. Найчастіше правила перевізників (наприклад, авіакомпаній «Lufthansa», «KLM», «AirFrance») не визначають право, що застосовується до договору міжнародного перевезення пасажирів. Більш того, застосування відповідних правил перевізників розраховане на безліч юрисдикцій. Зокрема, термін «конвенція» відповідно до загальних умов перевезення зазначених авіакомпаній означає застосовність положень Варшавської, Гвадалахарської, Монреальської конвенцій.

Монреальська конвенція 1999 р регулює питання документації, яка оформлюється при міжнародних повітряних перевезеннях. Так, при пасажирських

перевезеннях видається індивідуальний або груповий документ; для перевезення багажу перевізник надає пасажиру багажну ідентифікаційну бирку на кожне місце зареєстрованого багажу; при вантажних перевезеннях оформляється авіавантажна накладна. Значним нововведенням є те, що якщо авіавантажна накладна оформляється перевізником на прохання відправника, то перевізник розглядається як уповноважена особа відправника, яке приймає на себе відповідні зобов'язання.

1. Ця Конвенція застосовується при всякій міжнародне перевезення людей, багажу або вантажу, що здійснюється за винагороду за допомогою повітряного судна. Вона застосовується також до перевезень, які здійснюються за допомогою повітряного судна авіатранспортних підприємством.

2. Міжнародної перевезенням в розумінні цієї Конвенції називається всяке перевезення, при якій, згідно з визначенням [5] сторін, місце відправлення і місце призначення незалежно від того, є чи є перерва у перевезенні або перевантаження, розташовані або на території двох держав-учасників, або на території одного і того ж держави-учасниці, якщо узгоджена зупинка передбачена на території іншої держави, навіть якщо ця держава не є державою-учасником. Перевезення без такої зупинки між двома пунктами, розташованими на території однієї й тієї ж держави-учасниці, яка не розглядається в розумінні цієї Конвенції як міжнародне.

3. Перевезення, яке повинно бути здійснене декількома послідовними перевізниками, для, з точки зору застосування цієї Конвенції вважається єдиним перевезенням, якщо воно розглядалося сторонами як одна операція незалежно від того, чи були оформлені у вигляді одного договору чи декількох договорів, і вона не втрачає свого міжнародного характеру виключно в силу того, що один або кілька договорів повинні бути виконані повністю на території однієї й тієї ж держави.

4. Ця Конвенція застосовується також до перевезення, описаною в розділі V, з урахуванням викладених у ній умов.

Розглянемо тепер докладніше сферу застосування Конвенції вона представлена в перших двох статтях розділу I «Загальні положення», і її застосовують до договорів міжнародного перевезення вантажу за допомогою

повітряного судна – і за сплату, і без такої (пункт 1 статті 1). Під юрисдикцію Конвенції підпадає будь-який договір повітряного перевезення в процесі виконання однієї з двох основних умов (пункт 2 статті 1):

- пункт відправлення і пункт призначення розташовані на території двох держав, і обидві беруть участь в Монреальській конвенції;

- пункт відправлення і пункт призначення знаходяться на території однієї й тієї ж держави – учасниці Конвенції, але передбачена договором зупинка (перерва в русі, перевантаження) знаходиться на території іншої держави, може і не брати участь в Конвенції

Під час виконання однієї з двох названих умов Конвенцію застосовують, якщо договір перевезення виконують послідовні перевізники не обов'язково за одним договором, але в межах однієї операції з доставки вантажу (пункт 3 статті 1), або якщо договір перевезення виконується особою, яка не є стороною договору перевезення, тобто фактичним перевізником (пункт 4 статті 1, стаття 39). Отже, згідно з угодою й вантаж перевозять на повітряному судні, повинен перетнути державний кордон країни – учасниці Конвенції. Конвенція "закритий" характер, оскільки під її юрисдикцію потрапляють тільки [52] перевезення, в яких і пункт відправлення, і пункт призначення розташовані в державах-учасницях Конвенції.

Конвенція допускає, що договір перевезення можуть реалізовувати держава або юридичні особи публічного права (пункт 1 статті 2) її, однак, не застосовують при перевезенні поштових відправлень (пункт 3 статті 2).

Отже, слід підкреслити, що цим не було внесено нічого нового, що відрізняло б її сферу застосування від сфери застосування Варшавської конвенції і по суті, і за змістом тексти документів тощо практично ідентичні, в порівнянні з Варшавської конвенції, зміненої Гаазьким протоколом. А положення щодо фактичного перевізника і перевізника за договором для цілей застосування.

ВИСНОВКИ

Регулювання міжнародних транспортних перевезень відбувається на різних рівнях. Одним з провідних напрямків регулювання міжнародних транспортних перевезень є правове регулювання. Перевезення повітряним транспортом як і кожним з міжнародного виду транспортів дотримується тих чи інших міжнародних договорів та конвенцій, які регулюють в тій чи іншій мірі міжнародні транспортні перевезення, також існують міжнародні організації, які розробляють політику регулювання міжнародних транспортних відносин.

Важливість міжнародного повітряного простору, а також національного повітряного простору полягає в його інтенсивному використанні в транспортних цілях, що об'єктивно потребує точної регламентації такої діяльності як на національному, так і міжнародному рівні й обумовлює розробку технічних вимог до неї. На міжнародному рівні регламентовано регулярні, транзитні польоти повітряних суден, спільні міжнародні польоти з території однієї на територію іншої держави, із транзитом через територію третьої держави або без такого з використанням міжнародного повітряного простору.

Правовий режим міжнародних повітряних перевезень – це система норм міжнародного приватного і цивільного права, що регулюють відносини, що виникають між повітряними перевізниками, з одного боку, і пасажирями, вантажовідправниками – з іншого, при укладанні, виконанні, зміні та розірванні договору міжнародного повітряного перевезення, відповідальність сторін за невиконання або неналежне виконання зобов'язань, порядок відшкодування заподіяної шкоди і пред'явлення вимог. Дане визначення, максимально відображає юридичну і економічну природу виникаючих правовідносин, відповідає дійсному стану, що склався в області правового регулювання міжнародного повітряного сполучення.

Доведено, що в кінці ХХ століття правове регулювання міжнародних повітряних перевезень вступило в протиріччя з розвитком повітряно–транспортної індустрії, яка набула глобального характеру і стала однією з

провідних галузей сучасної світової економіки. Складна система документів Варшавської конвенції перестала відповідати сучасним реаліям та уявленням про справедливої та оперативної компенсації за заподіяну шкоду і багато в чому втратила своє значення. Це породжувало нездорову конкуренцію на повітряному транспорті, дискримінацію щодо окремих груп перевізників, гальмувало розвиток міжнародного співробітництва та кооперації в галузі міжнародних повітряних перевезень.

Встановлений Монреальської конвенції новий режим відповідальності перевізника, в рамках якого потерпілі зможуть у спрощеному порядку отримати адекватну компенсацію заподіяної шкоди, виключає необхідність пред'явлення позовів до осіб іншим, ніж перевізник. Він полегшує об'єктивне і справедливе розгляд всіх суперечок по суті, оскільки події мають місце в процесі експлуатації транспортних засобів, що здійснюється перевізниками, які відповідають за їх технічний стан і безпеку, несуть пряму відповідальність за життя і здоров'я пасажирів, збереження вантажів і багажу під час перевезення. Концепція суворої відповідальності авіаперевізника, закладена Монреальської конвенції, орієнтує авіакомпанії на розвиток системи авіаційної безпеки, підвищення безпеки польотів.

Варшавська конвенція зі збільшенням учасників Монреальської конвенції, втрачає своє значення, і міжнародне співтовариство успішно долає кризу правового режиму міжнародних повітряних перевезень.

Основними напрямками вдосконалення правового режиму міжнародних повітряних перевезень є: лібералізація і уніфікація вимог до змісту договірних відносин, спрощення порядку оформлення транспортної документації; скасування обмежень і спрощення порядку компенсації заподіяної шкоди життю і здоров'ю пасажирів; жорсткість умов відповідальності повітряного перевізника за життя і здоров'я пасажира, незбереження багажу і вантажу; визнання вини перевізника як підстави його відповідальності за недотримання термінів перевезення в якості найважливішого принципу правового регулювання повітряного сполучення; спрощення механізму відшкодування збитків, системи меж відповідальності

перевізника та їх перегляду в залежності від рівня інфляції; відмова в задоволенні вимог, що не відносяться до компенсації заподіяної шкоди; відхід від традиційного принципу транспортного права, що позбавляє перевізника можливості посилатися на обмеження відповідальності за незбереження або прострочення доставки вантажу (але не багажу) у разі наміру або грубої необережності з його боку; розширення до розумних меж територіальної підсудності спорів, пов'язаних з відшкодуванням шкоди, заподіяної життю і здоров'ю пасажирів; визнання вимоги про обов'язкове страхування відповідальності перевізника в якості принципу міжнародного повітряного права.

Відносно України в даний час в сфері регулювання міжнародних повітряних перевезень чинними є акти Варшавської системи. Національне законодавство держав стосовно міжнародних перевезень має переважно матеріально-правові норми.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. What you should know about Louis Bleriot, the pilot behind the first ever overseas flight. [Electronic resource]. – Access mode: <https://economictimes.indiatimes.com/magazines/panache/what-you-should-know-about-louis-bleriot-the-pilot-behind-the-first-ever-overseas-flight/articleshow/59714501.cms?from=mdr>
2. Evolution of Aviation (air) laws. [Electronic resource]. – Access mode: <https://blog.ipleaders.in/evolution-aviation-air-laws/>
3. Розвиток міжнародного повітряного права в системі Ліги Націй [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij_jurnal/2018/statji_n4_49_2018/5.pdf
4. Остроумов Н. Н. Правовой режим международных воздушных перевозок : моногр. / Н. Н. Остроумов. – М.: Статут, 2015. – 396 с.
5. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ВРУ. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text
6. Международное частное право. Учебник 2-е изд., испр. и доп. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://lawlibrary.ru/izdanie45750.html>
7. Международное частное право. Учебник 2-е изд., испр. и доп. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://lawlibrary.ru/izdanie45750.html>
8. Артемьев. С. П. Развитие и организация. Международных автомобильных перевозок /. СП. Артемьев, В. М. Донской –. М, 1984 р.
9. Cheng B. A New Era in the Law of International Carriage by Air: From Warsaw (1929) to Montreal (1999) / B. Cheng // International and Comparative Law. Quarterly. – 2004. – Vol. 59. – № 4.
10. Оніщенко О. В. Договір перевезення повітряним транспортом: деякі цивільно-правові аспекти / О. В. Оніщенко // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. – 2009. – № 4. – С. 49–53.

11. Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень [Електронний ресурс] //Офіційний сайт ВРУ. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/685-17#Text>
12. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень [Електронний ресурс] //Офіційний сайт ВРУ. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_181#Text
13. Hoyt E. C. The Unanimity Rule in the Revision of Treaties a Re-Examination. Springer Science & Business Media. 2012. P. 40.
14. Гурков. ИМ. Страхование грузов и ответственность перевозчика /. И. М. Гурков,. И. В. Исаев –. СПб, 1999 г.
15. Сидорченко. В. Ф. Правовое регулирование морских споров / Ф. Сидорченко С. –Пб, 2002 г.
16. Карлов. О. О. Правовое регулирование перевозок грузов автомобильным транспортом /. О. О. Карлов –. К, 1974 г.
17. Плужников. К. И. Транспортное экспедированию: учебник /. К. И. Плужников – М., 1999 г.
18. Харитонов. Е. О. Гражданское право Украины: учебник /. Е. О. Харитонов,. Н. А. Саниахметова .– Х, 2004 г.
19. Гуревич. Г. Е. Коммерческая эксплуатация судна /. Г. Е. Гуревич,. Э.. Л. Лимонов –. М, 1988 г.
20. Грачев. Ю. Н. Транспортировка товаров при экспортно–импортных операциях /. Ю. Н. Грачев –. М, 1995 г.
21. Дягтяренко. В. Н. Организация перевозок грузов /. В. Н. Дягтяренко,. В. В. Зимин,. А. И. Костенко –. М, 1997 г.
22. Пиринилов. К. И. Транспортно–экспедиционное обслуживание /. К. И. Пиринилов –. М, 1996 г.
23. Савичев. Г. П. Проблемы эффективности законодательства и транс портных обязательствах /. Г. П. Савичев – М., 1979 г.

24. Григоров О. Правовой статус "національного повітряного перевізника: законодавча та договірна практика України / О. Григоров // Вісн. Київ, ун-ту. – 2002. – Вип. 21–24 (Сер. «Міжнар. Відносини»).
25. Авчинкин. Д. В. Международные перевозки / Д. В. Авчинкин – Мн, 1999 г.
26. Андреев. В. К. Трассово-экспедиционное обслуживание: правовые вопросы / В. К. Андреев – М, 1977 г.
27. Дозорець О. Договір перевезення вантажу різними видами транспорту: правова характеристика / О. Дозорець // Підприємництво, господарство, право. – 2001. – № 7.
28. Харитонов. Е. О. Гражданское право Украины: учебник / Е. О. Харитонов, Н. А. Саниахметова. – Х, 2004 г.
29. Артемьев. С. П. Развитие и организация. Международных автомобильных перевозок / С. П. Артемьев, В. М. Донской – М, 1984 г.
30. Быков. А. Г. Основы автотранспортного права / А. Г. Быков, Д. И. Половинчик – М, 1980 г.
31. Гинзбург. А. З. Международные автомобильные перевозки грузов / А. З. Гинзбург – СПб, 1999 г.
32. Маковский. А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов / А. Л. Маковский – М, 1961 г.
33. Гуреев. С. А. Международное транспортное право / С. А. Гуреев, М. Н. Копылов – М, 1989 г.
34. Артемьев. С. П. Международные перевозки автомобильным транспортом: справочник / С. П. Артемьев, О. С. Смирнов, О. В. Шаронов – М, 1977 г.
35. Вопросы международного морского и воздушного права – М, 1979 г.
36. Грязное. В. С. Правовые основы международного воздушного сообщения / В. С. Грязной, Ю. Н. Малеев – М, 1987 г.
37. Дозорный. О. Договор перевозки груза различными видами транспорта: правовая характеристика / О. Дозорный // Предпринимательство, хозяйство, право – 2001 – № 7.

38. Кокин. А. С товарораспорядительные бумаги п торговом обороте / С. Кокин –. М, 2000 г.
39. Повітряний кодекс України. [Електронний ресурс] / Сайт ВРУ. - <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>
40. Савичев. Г. П. Проблемы эффективности законодательства и транс портных обязательствах /. Г. П. Савичев –. М, 1979 г.
41. Муха. С. Управление буксировкой и юридическая ответствен ность /. С. Н. Муха. Таможенное дело –. Л, 2003 г.
42. Страхование при. Международных автомобильных перевозках –. М, 1997 г.
43. Уваров. С. А. Логистика Общая концепция"теория, практика /А. Уваров –. С– Пб, 1996 г.
44. Алахвердов М. А. Договоры о перевозках грузов / М. А. Алах перлов, Г. П. Савичев. – М., 1967.
45. Алиев Э. Л. Проблемы развития транспортной деятельности государств в доктрине международного частного права / Э. Л. Алиев // Международное публичное и частное право. – 2006. – № 4 (31). – С. 18–22.
46. Бордунов В. Д. Международное воздушное право: учебное пособие. – М.: НОУ ВКШ Авиабизнес; Изд-во «Научная книга», 2006. – 464 с.
47. Kolisnichenko K. S. Liga Natsiy u rozvitku mizhnarodnogo prava: mnogorafiya / K.S. Kolisnichenko; za nauk. red. d. yu. n. prof. A. I. Dmitrieva. –Odesa: Feniks, 2011. – 234 s.
48. Монреальський протокол 1975 року. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://lex.uz/docs/2640795>
49. Дмитрієв Ф. І. Історія міжнародного права / Ф. І. Дмитрієв, Ю. А. Дмитрієва, О. В. Задорожний. – К., 2008. – 383 с.
50. Сигал К.А. Ответственность перевозчика по Варшавской и Монреальской конвенции об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок: сравнительно–правовой анализ [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

https://aerohelp.com/sites/default/files/sigal_otvetstvennost_perevozhchika_po_vars_havskoi_i_monrealskoi_konvencii.pdf

51. Dooley v. Korean Air Lines Co., 524 U.S. 116 (1998) [Electronic resource]. – Access mode: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/524/116/>
52. Шевчук Д.А. Гражданское право [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://law.wikireading.ru/51121>