

УДК 347.341.(045)

О.О. Старицька,
асистент

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВОРУ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

У даній статті автор звертає увагу на поняття міжнародного договору у цивільній авіації та деякі особливості міжнародного договору перевезення, у тому числі й у авіації.

Ключові слова: міжнародний договір, перевезення, конвенція, авіація, зовнішньоекономічний договір, транспортна діяльність, договір повітряного перевезення.

Розвиток транспортної діяльності сучасних держав багато в чому визначений стратегією становлення їхніх зовнішньоекономічних зв'язків, які відображають загальний стан процесів і змін у системі міжнародних економічних відносин, регульованих нормами сучасного міжнародного права.

Так, норми міжнародного приватного права, які стосуються транспортної діяльності держав, розглядаються не тільки як частина системи цієї галузі права, але й відображають об'єктивні характеристики регульованих ними транспортних відносин, їх загальні й специфічні властивості і якості. По-друге, дані норми визначають також і єдність системи міжнародного приватного права, що проявляється у взаємозв'язку й взаємній обумовленості його інститутів, окремих структур. По-третє, норми, що регламентують транспортні правовідносини, які ускладнені іноземним елементом, можуть також сприяти становленню окремих підсистем міжнародного приватного права.

Правові положення, що регулюють транспортну діяльність держав, входять переважно в систему норм міжнародного приватного права остільки, оскільки вони призначені для регулювання в цьому випадку транспортних правовідносин, ускладнених іноземним елементом.

Одна з особливостей полягає в тому, що наявність даного елемента в складі приватноправового відношення держав, що беруть участь у транспортній діяльності, сприяє виникненню різних питань, наприклад про застосоване право, або компетентний органі, що покликаний визначити це право. У цьому випадку може виникнути питання про процесуальні форми й засоби розгляду певної справи за участю іноземного елемента, що в сукупності відноситься вже до питань міжнародного цивільного процесу, і т.п.

Актуальність обраної теми полягає у тому, що важливого значення набувають міжнародні перевезення, які виникають у процесі транспортної діяльності держав не тільки з пізнавальної точки зору, але й для вибору необхідної правової систе-

ми, що може бути досить компетентною для врегулювання різноманітних транспортних правовідносин. Природно, що при цьому, питання про вибір права може впливати тільки за умови, що перевезення вантажів або пасажирів має міжнародний характер, або відповідно до використовуваної в міжнародному приватному праві термінології, ускладнено присутністю іноземного елемента.

Саме тому метою даної наукової статті є окреслення особливостей правового регулювання договору міжнародного повітряного перевезення шляхом розв'язання таких завдань:

виокремити основні наукові теорії розуміння міжнародного повітряного перевезення;

надати визначення поняттю «договір міжнародного повітряного перевезення»;

виділити основні види договору міжнародного повітряного перевезення;

визначити співвідношення договору міжнародного перевезення та зовнішньоекономічного договору.

Розгляд вищезазначеної проблематики здійснюється автором на основі аналізу досліджень і наукових публікацій у цій сфері таких фахівців, як: Алієв Э.А., Гурєєв С.А., Копылов М.Н., Діковська І.А., Лукашук І.І., Мовчан А.П., Садиков О.Н., Чубарев В.Л. тощо.

Здійснення транспортної діяльності держав, особливо в умовах формування ринкових відносин, як у національній, так і у світовій економіці, з використанням різних форм і видів економічного співробітництва й партнерства, неможливе без встановлення транспортних зв'язків, які звичайно в доктрині міжнародного приватного права мають назву міжнародні перевезення. Тому для держав, з огляду на їх географічне положення, наявність різноманітних розвинених транспортних засобів для правового регулювання міжнародних перевезень має принципове значення [1, с. 18].

Відтак, цивільна авіація, яка стала в наші дні важливим засобом здійснення не тільки внутрішніх, а й міжнародних повітряних сполучень, відіграє

важливу роль в житті світового співтовариства і держав в цілому. Завдяки цивільній авіації сформувалася світова мережа міжнародних повітряних сполучень, які стали, по суті, невід'ємним елементом мирних відносин між державами. Тому сприяння подальшому розвитку міжнародних авіаційних сполучень тісно пов'язане із важливим завданням сучасності – підтриманням і укріпленням міжнародного миру. Міжнародний повітряний транспорт є предметом особливої уваги держав і міжнародних організацій, тому що сучасна держава практично не може нормально розвивати свої економічні і політичні зв'язки без надійно діючої системи міжнародних повітряних сполучень з іншими країнами.

У недалекому минулому транспортні перевезення між державами регулювалися переважно нормами внутрішньодержавного (національного) права. У випадках, коли транспортні умови у зв'язку з тим, що вони не були передбачені, наприклад, у перевізному документі (коносаменті, накладній, пасажирському квитку й т.д.), вони визначалися відповідно до внутрішньодержавного права країни, до якого відсилала колізійна норма, що підлягає застосуванню у відповідності, зокрема з умовами договору міжнародного транспортного перевезення.

Час і розвиток транспортної діяльності держав показали, що такий порядок регулювання міжнародних перевезень сприяв і створенню певних складностей. Особливо це мало місце в умовах розвитку та росту обсягу перевезень пасажирів і вантажів, особливо при сполученні території декількох країн, коли виникали труднощі, пов'язані з істотним розходженням колізійних норм і транспортного права відповідних держав. Тому з метою запобігання цих складностей і труднощів держави стали активно укладати міжнародні угоди, переважно у вигляді транспортних конвенцій [1, с. 19].

Вже в 1929 році було прийнято Конвенцію для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська конвенція 1929 р.). Ця конвенція була створена для врегулювання умов міжнародних повітряних перевезень по відношенню до документів, які використовуються для цих перевезень, і відповідальності перевізника.

Варшавська конвенція 1929 року (з подальшими поправками Гаазького протоколу 1955 року), Гвадалахарська конвенція 1961 року, Монреальська конвенція 1999 року встановили перелік і форми єдиних документів, які використовуються в міжнародних повітряних перевезеннях (пасажирські квитки, багажні квитанції і ін.), закріпили типові правила перевезення пасажирів і вантажів на міжнародних лініях, детально врегулювали питання відповідальності перевізника перед пасажирами і вантажовідправниками, а також відповідальності фактичного перевізника (не за договором).

Багато вітчизняних вчених, таких як Л.П. Ануфрієв, Ю.М. Малєєв, В.І. Рижий, В.А. Подберезний

та інші, досліджували дану тему і прийшли до єдиного висновку, який зазначає, що на нормативному (національному) рівні немає загального визначення поняття «міжнародні перевезення». Відтак, ми можемо зустріти в окремих конвенціях лише визначення міжнародних перевезень, що здійснюються тими чи іншими різновидами транспорту [6, с. 207].

Виокремивши в них спільне, ми можемо зробити узагальнення, що під договором міжнародного повітряного перевезення розуміється угода, за якою одна сторона (перевізник) бере на себе зобов'язання за обумовлену плату здійснити переміщення вантажу, пасажирів чи його багажу у зазначене в договорі місце. На відміну від цього визначення, яке є, безумовно, правильним з точки зору будь-якого національного законодавства, під міжнародним перевезенням розуміється перевезення вантажу, пасажирів або його багажу, що здійснюється між двома чи більше державами на умовах, встановлених укладеними між цими державами (чи за їх участю) міжнародними договорами.

Необхідно підкреслити, що зазвичай міжнародне перевезення пов'язане з переміщенням пасажирів, багажу або вантажу з території однієї держави на територію іншої, тобто – з перетинанням державних кордонів. Проте зазначене перетинання, за сучасними уявленнями, не є необхідною ознакою міжнародного перевезення: якщо таке переміщення здійснюється на умовах відповідної транспортної конвенції, проте вантаж було втрачено до початку перевезення або наслідком перевезення стало спричинення тілесного ушкодження пасажирів ще на території держави відправлення, ці перевезення не втрачають характеру міжнародних, хоча фактично перетинання вантажем або пасажиром державного кордону ще не мало місця. Тобто, як підкреслює Г. Ю. Федосєєва, «міжнародність» у таких випадках доводиться наявністю відповідних правових документів [8, с. 321].

Що стосується ролі та значення міжнародних договорів у сфері транспортної діяльності сучасних держав, то багатосторонні і двосторонні угоди, що регулюють міжнародні перевезення, дійсно, залишаються найпоширенішою формою закріплення всієї системи міждержавних правовідносин у транспортному процесі [1, с. 21].

Ці договори визначають право на польоти між державами-учасниками даного договору, тобто відкривають нову міжнародну лінію між ними, визначають конкретне проходження даної лінії, визначають національні авіапідприємства для експлуатації цієї авіалінії, а також містять положення щодо бортової документації повітряних суден, свідоцтв членів екіпажів, порядку експлуатації лінії, включаючи питання митних зборів, майна і обладнання, які використовуються для забезпечення польотів.

Хотілося б сконцентрувати увагу на співвідношенні таких понять, як «договір міжнародного перевезення» та «зовнішньоекономічний договір». Лише ті договори міжнародного перевезення за

своєю правовою природою є зовнішньоекономічними, за якими надаються транспортно-експедиційні послуги. У деяких транспортних конвенціях, присвячених міжнародним перевезенням вантажів тим чи іншим видом транспорту, безпосередньо зазначено, що їхні норми не поширюються на правовідносини, які випливають з укладення договорів стосовно перевезення обладнання, меблів з метою переїзду і таке інше.

Крім того, навіть договори міжнародного характеру із надання транспортно-експедиційних послуг мають істотну відмінність від інших зовнішньоекономічних договорів. Як з нормативного, так і з наукових визначень зовнішньоекономічного договору впливає, що його суб'єктами (сторонами) є комерційні підприємства, розміщені в різних країнах. Деякі вчені, моделюючи визначення тих чи інших різновидів договорів міжнародного перевезення, що мають зовнішньоекономічну природу, використовують саме цей критерій. Так, наприклад, І. А. Діковська при визначенні договору повітряного чартеру в міжнародному приватному праві зазначила, що показниками міжнародного характеру договору повітряного чартеру може бути різна національна належність сторін договору чи розташування на території різних країн пункту відправлення та пункту призначення чартерного перевезення або, якщо пункт відправлення та пункт призначення розміщені на території однієї країни, то узгоджена зупинка на території іншої країни.

Але вважається, що ознака національної належності сторін договору як для зовнішньоекономічних договорів на транспортне експедирування, так і для договорів щодо міжнародного перевезення пасажирів не має ніякого значення. Вирішальним у даній ситуації є факт укладення договору перевезення, який передбачає перетинання кордонів не менш як двох країн, та, відповідно до положень якого, пункт відправлення та пункт призначення розміщені на території різних країн або (та) передбачається транзитна зупинка на території іншої країни. Отже, лише юридичний факт – укладення договору відповідного змісту (безальтернативно) у даному випадку виступає як «іноземний елемент» [6, с. 208–209].

Також, міжнародні перевезення мають певні відмінності залежно від того, що саме перевозиться за відповідним договором – вантаж, пасажир чи його багаж. Окрім цієї класифікації, у МПрП використовуються і деякі інші умови, оскільки вони теж впливають на зміст договору перевезення.

По-перше, перевезення може здійснюватись лише одним перевізником, а може, особливо у випадках змішаних перевезень (тобто перевезень, що здійснюються за допомогою різних видів транспорту), бути здійсненим двома або декількома перевізниками. В останньому випадку розрізняють перевезення:

- у прямому сполученні;
- у непрямому сполученні та
- декількома послідовними перевізниками.

При перевезенні у прямому сполученні укладається один договір перевезення з одним перевізником, який є обов'язковим для всіх інших можливих співперевізників. При цьому, перевізником видається єдиний транспортний документ, а всі основні умови перевезення залишаються незмінними протягом всього перевезення. Оскільки це досить зручно для іншої сторони, подібні договори останнім часом набули широкого розповсюдження.

У випадках непрямого сполучення кожен із співперевізників, які необхідні для здійснення перевезення, укладає з відповідною стороною власний договір, застосовуючи свою транспортну документацію та встановлюючи свої умови перевезення. Це є незручним для пасажирів або особи, що відправляє вантаж, внаслідок чого практикою вироблено такий різновид договору про непряме перевезення, як сполучення з перевідправкою, коли інша сторона надає право першому з перевізників укласти всі необхідні у подальшому договори із співперевізниками.

Перевезення декількома послідовними перевізниками відрізняються від непрямого сполучення тим, що хоча кожен із співперевізників застосовує свою транспортну документацію і встановлює свої умови перевезення, це робиться в межах, так би мовити, «генеральної» угоди щодо перевезення в цілому, внаслідок чого деякі важливі умови, такі, наприклад, як відповідальність співперевізників, залишаються єдиними, чим власникам багажу або пасажирів надаються певні переваги. Так дане питання вирішено, наприклад, у ст. 30 Варшавської конвенції про міжнародні повітряні перевезення.

По-друге, деякі особливості властиві міжнародним перевезенням:

- у сусідському сполученні, тобто у сполученнях між державами, що мають спільні кордони;
- у транзитному сполученні (коли частина сполучення здійснюється територією однієї чи більше третіх країн);
- у наскрізному сполученні, тобто коли хоча і має місце перетинання території третьої країни, пункти відправлення та призначення знаходяться, все ж, на території однієї і тієї самої держави.

Нарешті, певне значення має розподіл перевезень на безпереса-дочні (безперевантажувальні) і такі, за якими на кордоні держави відправлення чи призначення мають місце пересадка пасажирів або перевантаження вантажу чи багажу [8, с. 322–324].

Структура договору становить єдину систему взаємопов'язаних норм. Тому він має розглядатись як єдине ціле, в якому всі постанови обов'язкові для сторін. Зазвичай структура договору складається з трьох головних елементів: преамбула (вступ) – вказує на мотиви, цілі та принципи укладання договору; центральна частина містить постанови по суті регуляторних відносин; заключна частина фіксує статті про порядок вираження згоди на обов'язковість договору, набуття ним

чинності та припинення його дії. Дедалі більшого значення набуває четверта, додаткова частина – додатки. Не всі елементи структури обов'язкові в кожному договорі, відсутність тих чи інших елементів не впливає на його юридичну силу.

Отже, на основі вищевикладеного можна зробити такі висновки:

по-перше, у зв'язку із розвитком цивільної авіації дедалі більшого значення набувають такі джерела права як договори, а особливо міжнародні;

по-друге, оскільки цивільній авіації на даному етапі її розвитку притаманне міжнародний характер, то повинні існувати й міжнародні документи, які регулюють авіаційну діяльність;

по-третє, розрізняють декілька видів міжнародних договорів у сфері цивільної авіації, які залежать від різних чинників, наприклад, таких як національна приналежність сторін договору, суб'єктний склад договору, вид перевезення та інше;

по-четверте, така правова форма як міжнародний договір перевезення сприяє прискоренню економічної стабільності й безпеки нових суверенних країн, у тому числі в здійсненні ними реформ перехідного на ринкові відносини періоду;

по-п'яте, різноманітна договірно-правова практика активно сприяє уніфікації умов перевезення і транспортування, визначаючи при цьому не тільки

їх територіальну сферу, але й приводячи їх у більшу відповідність із існуючими міжнародно-правовими нормами і стандартами, якими в остаточному підсумку обумовлені права та обов'язки сторін – учасниць транспортних правовідносин.

Література

1. Алиев Э.А. Проблемы развития транспортной деятельности государств в доктрине международного частного права // Международное публичное и частное право. – 2006. – № 4 (31). – С. 18–22.

2. Гуреев С.А., Копылов М.Н. Международное транспортное право: Сб. междунар.-правовых актов. – М.: Изд-во Ун-та дружбы народов, 1987г.

3. Діковська І.А. Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві: Автореф. Дис. – К.; 2002.

4. Лукашук І.І. Норми міжнародного права в міжнародній нормативній Системі., М., 1997р.

5. Международное воздушное право. Книга 2 / ответ. Ред. Доктор юридических наук А.П. Мовчан. – М.: «Наука», 1981г.

6. Міжнародне приватне право: Навч. посібник / За ред. В.М. Гайворонського, В. П. Душмана – К.: Юрнком Інтер, 2005. – 368 с.

7. Садиков О.Н. Правове регулювання міжнародних перевозок. – М.: Юрид. Лит., 1981.

8. Чубарев В.Л. Міжнародне приватне право: Навчальний посібник. – К.: Атіка, 2006. – 608 с.

О.А. Старицкая

Правовая регуляция договора международной воздушной перевозки.

В данной статье автор обращает внимание на понятие международного договора в гражданской авиации и на некоторые аспекты международного договора перевозки, в том числе и в авиации.

О.А. Starytskaya

Legal adjusting of agreement of international air shipment.

In this article an author takes into account the definition of international agreement in a civil aviation and in to some aspects of international transport agreement in a aviation sphere.