

## МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ СПІВРОБІТНИЦТВО ДЕРЖАВ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ ВАРШАВСЬКОЇ СИСТЕМИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВІАПЕРЕВІЗНИКА



Бурхливий розвиток цивільної авіації на початку 20-х років минулого століття, спричинив виникнення цілого ряду питань пов'язаних, з правовим регулюванням функціонування цивільної авіації. Однією з найбільш важливих і складних проблем, які цивільна авіація поставила перед наукою міжнародного права була проблема відповідальності перевізника за шкоду заподіяну пасажиром.

Це сприяло поглибленню міжнародного співробітництва держав у сфері вироблення міжнародно-правових норм, щодо врегулювання питань відповідальності авіаперевізника в міжнародному повітряному праві.

Уже 26 жовтня 1925 року в Парижі відкрилася перша міжнародна конференція з міжнародного повітряного права. На конференції Уряд Франції запропонував до розгляду конвенцію, яка складалася лише з 12 статей та була присвячена питанням відповідальності повітряного перевізника. Текст цієї конвенції згодом було інкорпоровано до тексту Варшавської конвенції 1929 року. Також було створено спеціальний комітет з дослідження проблем, пов'язаних з міжнародним повітряним правом та для розробки проекту нової конвенції, який отримав назву (СІТЕЖЕ), та відіграв важливу роль у розробці норм міжнародного повітряного права, аж до його ліквідації в 1947 році та передачі його функцій Міжнародній організації цивільної авіації<sup>1</sup>.

Друга конференція з міжнародного повітряного права відбулася в Варшаві 1929 році. На конференції 12 жовтня 1929 року було прийнято та підписано Конвенцію для уніфікації деяких правил, які стосуються міжнародних повітряних перевезень, відома як Варшавська конвенція. Делегація Радянського Союзу також прийняла участь у роботі цієї конференції.

МАЛОВАЦЬКИЙ О. В.,  
здобувач

*Інститут Законодавства  
Верховної Ради України*

Варшавська конвенція вступила в силу 13 лютого 1933 року, а для Радянського Союзу конвенція вступила в силу 18 листопада 1934 року.

Варшавська конвенція була першим багатостороннім міжнародним договором, присвяченим питанням правового регулювання перевезень, яка встановлювала універсальне визначення поняття міжнародне повітряне перевезення, визначала вимоги до договору міжнародного перевезення та основні принципи відповідальності перевізника за шкоду заподіяну пасажиру чи вантажовідправнику, а також встановила основні міжнародно-правові зобов'язання держави, у галузі правового регулювання міжнародного повітряного сполучення.

Держави-учасниці Варшавської конвенції підписуючи її виходили з нагальної потреби в регулюванні в універсальному порядку умов міжнародних повітряних перевезень та питань відповідальності перевізника. Текст Варшавської конвенції містить 41 статтю, які згуртовані в п'ять глав: Глава I Предмет – Визначення, Глава II – Перевізні документи, Глава III – Відповідальність перевізника, Глава IV – Положення, які торкаються комбінованих перевезень, Глава V – Загальна та заключні положення.

У статті 1 Варшавської конвенції встановлено, що міжнародне перевезення – це будь-яке перевезення, за визначенням її сторін, місце відправлення та місце призначення якого знаходяться на території двох Договірних Сторін, або на території однієї й тієї ж Договірної Сторони, якщо зупинка передбачена на території іншої держави, навіть якщо така держава не є Договірною Стороною.

Під дію норм Варшавської конвенції також підпадали перевезення, які здійснювалися декількома перевізниками, при чому перевезення не обов'язково повинні були здійснюватися повітряним транспортом, а могли виконуватися морським, річковим чи автомобільним транспортом, але з обов'язковим застереженням, про те що положення Варшавської конвенції регулюють такі перевезення. Зі сфери правового регулювання положень Варшавської конвенції виключалися перевезення, які виконувалися на підставі міжнародних поштових конвенцій.

Глава III “Відповідальність перевізника” ввела міжнародно-правові норми, якими упорядковувалися питання відповідальності авіаційного перевізника за завдану шкоду під час виконання повітряного перевезення. Підставами відповідальності перевізника було завдання шкоди пасажиру, багажу пасажирів, вантажу або запізнення під час виконання повітряного перевезення. Умовою настання відповідальності – є вина повітряного перевізника за завдання шкоди, при чому наводилися обставини, які виключали відповідальність повітряного перевізника за завдання шкоди, а саме: доведення того факту, що перевізник або його службові особи вжили

всіх заходів, щоб запобігти завданню шкоди, винні дії особи, які спричинили завдання їй шкоди, та помилка в пілотуванні та водінні повітряного судна при перевезенні товарів та багажу, а також виконанні міжнародного повітряного сполучення поза всякими нормальними умовами експлуатації повітряного судна.

Положення статті 22 Варшавської конвенції чітко визначали обмеження сум, які повинен був відшкодувати перевізник завданням шкоди пасажиру, товарам та вантажу. У разі завдання шкоди пасажиру відповідальність повітряного перевізника обмежувалася сумою 125 000 тисяч франків за завдання шкоди кожному пасажирові. Сумою в розмірі 250 франків, обмежувалася шкода за завдання шкоди, за кожен кілограм зареєстрованого багажу або товарів, та 5 000 франків за предмети залишені пасажиром при собі.

Жорсткі обмеження сум грошових відшкодувань, застосовувані положеннями статті 22 Варшавської конвенції могли бути збільшені добровільно за письмовою угодою між перевізником та пасажиром або декларуванням відправником про особливу зацікавленість у перевезенні товару чи багажу, та об'явленні вартості товару чи багажу. Примусове збільшення сум грошових відшкодувань, встановлених статтею 22 Варшавської конвенції, могло бути накладено на повітряного перевізника, якщо судом було встановлено, що перевізник діяв з умислом завдати шкоду пасажиру, товарам, вантажу або предметам, належним пасажиру. Умисел у діях повітряного перевізника також позбавляв його можливості посилатися на обставини, які виключали настання його відповідальності, передбачені у Варшавській конвенції.

Варшавська конвенція, імперативною нормою статті 32, вводила заборону на виключення дії положень конвенції відсиланням до іншого правопорядку чи зміни підсудності з метою виключення дії положень Варшавської конвенції. У зв'язку з чим держави, які приймали участь у Варшавській конвенції, зобов'язувалися вважати будь-які застереження, якими сторони виключали дію положень Варшавської конвенції по відношенню до міжнародного повітряного перевезення, недійсними.

Додатковий протокол до Статті 2 Варшавської конвенції передбачав можливість держави-учасниці внести застереження, яким виключити дію конвенції стосовно міжнародних повітряних перевезень, які виконувалися державами-учасницями конвенції.

У цілому Варшавська конвенція відіграла позитивну роль у розвитку норм міжнародного повітряного права та ввела узгоджені міжнародно-правові норми, яким вирішила важливі питання правового регулювання міжнародного повітряного сполучення, зокрема – відповідальності авіаційного перевізника.

Варшавська конвенція містила прогресивні наукові надбання у сфері міжнародного повітряного права, підтвердженням чого є значна кількість країн, які ратифікували конвенцію та інкорпоровали її положення в свої національні законодавства. За станом на 30 червня 2000 року, кількість держав, які ратифікували Варшавську конвенцію становила 149 країн світу, у тому числі й Україна.

У процесі застосування положень Варшавської конвенції стало зрозумілим, що її положення не брали до уваги ряд нових факторів, які були пов'язані з розвитком цивільної авіації, збільшенням кількості перевезень по міжнародним авіалініям. Тому, уже в 1938 році почалося обговорення можливості внесення змін до положень Варшавської конвенції.

25 вересня 1955 року в Гаазі представниками 27 країн, у тому числі представниками Радянського союзу, був підписаний Протокол про поправки до Конвенції для уніфікації деяких правил, які стосувалися міжнародних повітряних перевезень, яка була підписана у Варшаві 12 жовтня 1929 року.

Гаазький протокол складався з 3 Глав та 27 статей. Положення Гаазького протоколу уточнили визначення міжнародного повітряного перевезення, введеного статтею 1 Варшавської конвенції, спростили вимоги до білета та перевізного документа на вантаж. Більшість змін введених Гаазьким протоколом торкнулися інституту відповідальності повітряного перевізника. Повністю була замінена редакція статті 22 Варшавської конвенції, в якій була збільшена “верхня” межа відповідальності перевізника за шкоду завдану пасажиру з 125 000 до 250 000 франків. Обмеження відповідальності перевізника за шкоду завдану пошкодженням вантажу чи багажу та особистих речей пасажирів не змінилися, але встановлювалася відповідальність за ушкодження частини багажу чи товарів, які займали декілька місць, як за знищення всього багажу чи його частини.

Гаазьким протоколом було зменшено перелік обставин, які виключали відповідальність перевізника, з тексту Варшавської конвенції було видалено частину 2 статті 20 на підставі якої, перевізник звільнявся від відповідальності у випадку допущення помилки в пілотуванні, у керуванні повітряним судном чи в його навігації<sup>2</sup>. Було введено обмеження відповідальності персоналу перевізника, до якого застосовувалися ті ж самі обмеження розміру відповідальності, що і до самого перевізника.

Статтею XVI Гаазького протоколу була змінена стаття 34 Варшавської конвенції, в якій було зазначено, що Варшавська конвенція не буде застосовуватися до експериментальних перевезень, які здійснюються в цілях встановлення міжнародного повітряного сполучення.

Новим було формулювання статті 25 Варшавської конвенції викладене в Статті XII Гаазь-

кого Протоколу, за правилами якої, обмеження відповідальності перевізника чи його поставленої особи не застосовувалися, якщо буде доведено, що шкода була спричинена в результаті дій чи упущення перевізника, яке було вчинено через умисел або необережність, але з розумінням того що може виникнути шкода. У попередній редакції цієї статті вина повинна бути умисною або схожою на умисну, якщо це встановлює національний суд. Положеннями Гаазького протоколу було введено спеціальну форму вини, без відсилання до внутрішнього законодавства країни-учасниці Варшавської конвенції. І в цьому відобразилася особливість рис відповідальності повітряного перевізника в нормах міжнародного повітряного права.

Варшавська конвенція та Гаазький протокол 1955 року застосовувалися, як єдиний міжнародний договір, а держави, які ратифікували Гаазький протокол ставали учасниками Варшавської конвенції. Гаазький Протокол не допускав внесення застережень, окрім застережень, про те, що його положення не будуть застосовуватися до перевезень які виконуються військовими органами влади, договірних держав. (Стаття XXV)<sup>3</sup>.

Гаазький Протокол 1955 року був результатом тривалої роботи юридичного комітету ІКАО, яка не припинялася з ухвалення Варшавської конвенції 1929 року, та удосконалив її положення, при чому основні зміни торкалися питань унормування відповідальності повітряного перевізника з метою підвищення його відповідальності. Гаазький протокол набрав чинності 1 серпня 1963 року та був ратифікований 131 країною.

18 вересня 1961 року була прийнята Конвенція “Додаткова до Варшавської конвенції для уніфікації деяких правил, що стосується, міжнародних повітряних перевезень, які здійснюються особами, які “не є перевізниками по договору”, відома під назвою – Гваделахарська конвенція, яка набрала чинності 1 травня 1964 року, учасниками цієї конвенції стало 82 країни<sup>4</sup>. Радянський союз приєднався до Гваделахарської конвенції в 1983 році<sup>5</sup>.

Гваделахарська конвенція містила вісімнадцять статей. Головною метою прийняття Гваделахарської конвенції було встановлення спеціальних правил, які не були врегульовані Варшавською конвенцією, щодо міжнародних повітряних перевезень здійснюваних особами, які не є перевізниками за договором про перевезення. Положення конвенції визначали, що перевізник який підписав договір перевезення визначався, як перевізник за договором, а перевізник який виконує перевезення на замовлення перевізника по договору є фактичним перевізником. Цілий ряд статей Гваделахарської конвенції було присвячено питанням розподілу відповідальності між перевізником по договору та фактичним перевізником за завдання шкоди пасажиру, затримкою під час перевезення

та пошкодженням багажу, вантажу. Гваделакхарською конвенцією було закріплено обмеження майнової відповідальності фактичного перевізника, на рівні обмежень перевізника за договором, встановлених Варшавською конвенцією. Майже повністю в тексті Гваделакхарської конвенції було інкорпоровано положення Варшавської конвенції щодо недійсності будь-яких угод на підставі яких, або виключалась дія Гваделакхарської конвенції, або змінювалась юрисдикція в якій не діяла Гваделакхарська конвенція.

Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосується міжнародних повітряних перевезень, які здійснюються особами, які не є перевізниками по договору 1961 року, включила у сферу правового регулювання Варшавської конвенції – відносини, які виникли у зв'язку з ускладненням міжнародного повітряного сполучення, пов'язані з об'єктивними причинами, оскільки цивільна авіація могла здійснювати сполучення тільки по встановленим повітряним лініям, але дуже часто виникали потреби здійснювати перевезення між двома країнами через третю країну, при чому між якими не завжди було встановлене пряме повітряне сполучення, що призводило до того, що повітряне сполучення виконувалося декількома перевізниками.

Але, критики не оминули і положення Гваделакхарської конвенції. Шведський юрист В. Сундберг наголошував на тому, що основний принцип Гваделакхарської конвенції суттєво відрізнявся від положень національних законодавств ряду країн, які прийняли стару французьку систему, згідно з якою учасник, який фактично виконує договірні відносини замість сторони таких відносин міг бути звільнений від відповідальності на тій підставі, що він не укладав такий договір<sup>6</sup>.

Починаючи з кінця 50-х – початку 60-х років минулого століття була розгорнута широка кампанія з критики Варшавської конвенції. Садіков О.М. зазначав, що технічний прогрес цивільної авіації, підвищення безпеки польотів, укріплення економічної самостійності авіакомпаній, зміна вартості життя – це були основні фактори, які породжували погляди на необхідність підвищення відповідальності авіаційного перевізника перед пасажиром<sup>7</sup>. Найбільшу активність у сфері підвищення стандартів відповідальності перевізника в міжнародному повітряному сполученні проявляли Сполучені штати Америки. В основі такого прагнення США була економічна зацікавленість в обмеженні доступу на ринок міжнародних перевезень на територію США – авіакомпаній інших держав. І в результаті 4 травня 1966 року була скликана конференція перевізників, у рамках Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА), на якій була підписана Угода між перевізниками членами (ІАТА) та управлінням цивільної авіації США (САВ), відома як Монреальська угода.

В основу Монреальської угоди було покладено посилання на положення п. 1 статті 22 Варшавської конвенції, відповідно до положень якої, перевізник та пасажир можуть домовитися про встановлення рівня відповідальності перевізника більшого, ніж встановлений у Варшавській конвенції. Авіакомпанії, які приймали участь в угоді, встановили обмеження відповідальності перевізника в розмірі 75 000 доларів США, при виконанні міжнародних перевезень над територією, з території та через територію США. Також, авіакомпанії зобов'язувалися не посилалися на положення статті 20 Варшавської конвенції, якою виключалася відповідальність повітряного перевізника. Поряд з цим Монреальською угодою було передбачено звільнення від відповідальності повітряного перевізника у випадку грубої вини пасажирів.

До теперішнього часу не існує єдності в поглядах фахівців з міжнародного повітряного права ні щодо нормативності Монреальської угоди, ні щодо її правової природи. У вітчизняній літературі набув поширення погляд на Монреальську угоду, як документа, який суперечить положенням статті 32 Варшавської конвенції, в якій чітко було заборонено будь-яке відхилення від положень Варшавської конвенції<sup>8</sup>. Натомість положення Монреальської угоди були повністю інкорпоровані в законодавство США та стали обов'язковою умовою для отримання дозволу органів цивільної авіації США для можливості здійснення міжнародного повітряного сполучення між іноземними державами та територією США<sup>9</sup>. Правова природа Монреальської угоди, розкрита Дежкеним В.М., який стверджував, що цей договір є недержавним договором, а тому не має відношення до Варшавської системи – з чим безперечно не можна не погодитися<sup>10</sup>. Однак Монреальська угода стала одним з послідовних кроків, на шляху модифікації системи норм міжнародного права щодо відповідальності повітряного перевізника, якою була окреслена фактична готовність більшості авіакомпаній на підвищення відповідальності перевізника на міжнародних повітряних сполученнях.

Вищевказана тенденція знайшла відображення в діяльності ІКАО, за ініціативою якої 8 березня 1971 року була скликана в Гватемалі конференція, результатом якої було підписання Протоколу, про внесення ряду змін до Варшавської конвенції та Гватемальського протоколу<sup>11</sup>.

У Гватемальському протоколі межі відповідальності перевізника значно збільшувалися порівняно з Варшавською конвенцією, а саме: за спричинення смерті чи пошкодження пасажирів відповідальність перевізника обмежувалася сумою в розмірі 1,5 мільйонів франків, що порівняно з обмеженнями введеними Гаазьким протоколом 1951 року, було збільшено в 6 разів. Шкода, завдана затримкою в перевезенні пасажирів, обмежувалася сумою в розмірі 62 500 франків, а шкода за-

вдана втратою, пошкодженням чи знищенням багажу була обмежена розміром в 15 000 франків на одного пасажера. У випадку пошкодження вантажу відповідальність повітряного перевізника становила 250 000 франків за кілограм вантажу.

Уперше в Гватемальському протоколі перевізник був зобов'язаний нести відповідальність за завдання шкоди здоров'ю пасажера чи незбереження вантажу без вини. Вина – як умова відповідальності повітряного перевізника була збережена, у разі завдання шкоди затримкою під час міжнародного повітряного перевезення. Новим у Гватемальському протоколі був механізм збільшення граничного розміру обмеження відповідальності повітряного перевізника, кожні 5 років на 10% відсотків. Новації, введені Гватемальським протоколом, у тому числі значне збільшення обмежень відповідальності, стало тією причиною, через яку Гватемальський протокол 1971 року був ратифікований лише 12 країнами через що не набрав чинності<sup>12</sup>.

У 1974 році декілька західноєвропейських країн підписали неформальний міжнародний договір під назвою Мальтійський договір<sup>13</sup>. Основною рисою Мальтійського договору стало те, що порівняно з Монреальською угодою 1966 року він встановлював тотожні межі відповідальності перевізника, але авіаперевізники, учасники Мальтійського договору, зберегли право посилення на статтю 20 Варшавської конвенції 1929 року.

Невдача в ухваленні Гватемальського протоколу та регіональні намагання деяких західних країн внести зміни до Варшавської конвенції, призвели до розробки в рамках Міжнародної організації цивільної авіації чотирьох додаткових протоколів про внесення змін до Варшавської конвенції. Ці протоколи були позначені в порядку черговості їх прийняття №1, №2, №3, №4, згодом були названі Монреальські протоколи<sup>14</sup>.

Протокол №1 та протокол №2 вступили в силу 15 лютого 1996 року та були ратифіковані відповідно 46 та 48 країнами. Протокол №3 був ратифікований 24 країнами, але не набрав чинності. Монреальські протоколи №1, №2 та №3, вносили зміни у Варшавську конвенцію, у частині одиниць вираження відповідальності авіаційного перевізника. Золотий франк – франк Пуанкаре, був замінений на умовну перемінну одиницю – спеціальні права запозичення (СПЗ). СПЗ здобули своє заснування та розвиток у практиці проведення розрахунків між державами-членами Міжнародного валютного фонду. Зміна франка на СПЗ було мотивоване встановленням нового світового порядку та за старіння золотовалютної системи відносин. І чим створювалися труднощі в переведенні золотого франка у валюту яка не мала вираження в золоті.

Монреальський протокол №4 набрав чинності 24 квітня 1991 року та був ратифікований 49 країнами.

Основною новелою Монреальського протоколу №4 було використання електронних накопичувачів для оформлення вантажів, для чого, у новій редакції було викладено статті з 6 до 15 Варшавської конвенції. У таких випадках замість оформлення авіавантажної накладної допускалося занесення електронного запису про перевезення, а на вимогу вантажовідправника перевізник видавав квитанцію на вантаж.

Статтею IV Монреальського протоколу №4 були внесені зміни до статті 18 Варшавської конвенції, які встановлювали обставини, якими авіаційний перевізник міг обґрунтувати звільнення від відповідальності, до яких входили, обставини, що торкалися наявності внутрішнього дефекту вантажу, неправильне пакування вантажу, виникнення акту війни та акта державної влади, які створювали перешкоди в доставлянні вантажу.

Стосовно шкоди завданої пасажиру, Монреальський протокол №4 у статті 21 закріпив, що перевізник може бути звільнений від відповідальності, якщо доведе, що дії пасажера були причиною виникнення шкоди.

Але, основним нововведенням Монреальського протоколу було закріплення принципу об'єктивної відповідальності повітряного перевізника, тобто факт наявності чи відсутності вини перевізника до уваги не повинен був прийматися<sup>15</sup>. Щодо іншого – Монреальський протокол №4 не вносив змін, однак, також як і Гаазький протокол 1955 року, вводив зобов'язання держав, які ставали його учасниками, визнавати положення Варшавської конвенції та не відступати від них.

Після прийняття Монреальських протоколів була створена дуже складна для застосування система норм міжнародного повітряного права, якою врегульовувалися питання відповідальності перевізника за шкоду завдану під час міжнародного повітряного перевезення, яка складалася з двох конвенцій Варшавської та Гватемальської та шести протоколів – Гаазького, Гватемальського та чотирьох Монреальських протоколів. Ще більшою проблемою Варшавської системи була одночасна дія всіх її міжнародних договорів, при чому кожен з них мав своє коло учасників.

Громіздкість та складність Варшавської системи вже в 1975 році була визнана на дипломатичній конференції проведеної Організацією цивільної авіації, за результатами якої було ухвалено резолюцію, в якій зазначалося, що юридичному комітету ІКАО необхідно вжити всі необхідні заходи для вивчення та підготування зведеного тексту, який би не відрізнявся за своєю суттю від міжнародних договорів Варшавської системи. У травні 1976 року юридичний комітет ІКАО підготував зведений проект документів Варшавської конвенції, який в основному базувався на положеннях Гватемальського протоко-

лу та Монреальського протоколу №4. Однак, така кодифікація не знайшла підтримки в багатьох країнах, в основному через те, що деякі країни вважали, що вона повинна ґрунтуватися на загальноєвропейських нормах Варшавської конвенції 1929 року та Гаазького протоколу 1955 року<sup>16</sup>.

У зв'язку з чим, у 1979 році на 24-й сесії Юридичного комітету ІКАО було прийнято рішення про зміну способу удосконалення Варшавської конвенції, і в програмі діяльності комітету було включено першочергове питання – «Юридичний комітет повинен не тільки розробити зведений проект документів Варшавської системи, але і здійснити загальне дослідження статутного застосування та можливого доопрацювання та оновлення всіх документів цієї системи, включаючи питання чому деякі документи цієї системи не вступили в силу»<sup>17</sup>.

Подальші спроби внесення змін до Варшавської системи міжнародних договорів лише ускладнювали врегулювання та погодження питань відповідальності повітряного перевізника, але не зважаючи на постійну роботу ІКАО та співробітництво країн, не вдавалося прийти до згоди та виробити універсальний міжнародний договір, який міг бистати альтернативою Варшавській системі.

У подальшому норми міжнародного права щодо відповідальності перевізника перед пасажиром та вантажовідправником розроблялися на регіональному рівні.

9 жовтня 1997 року в рамках Європейського союзу Радою ЄС було прийнято Директиву за №2027/97 про відповідальність повітряного перевізника в разі нещасного випадку.

У преамбулі до Директиви зазначалося, що вона прийнята з метою, встановлення єдиної європейської політики щодо відповідальності авіаційного перевізника, для підвищення відповідальності перевізника перед пасажиром, та у зв'язку з тим, що положення Варшавської конвенції не відповідають сучасним стандартам життя. Директива складалася з 8 статей. Статтею 3 було закріплено, що в разі завдання шкоди пасажиру, тілесних ушкоджень чи у випадку загибелі йому смерті, відповідальність перевізника не може бути обмежена ніякими національними законами, конвенціями чи контрактами. Повітряний перевізник також не міг бути звільнений від відповідальності, посилаючись на те, що він вчинив всі необхідні дії для запобігання завданню шкоди, якщо розмір відшкодування не перевищував 100 000 СДР. Директивою вводився механізм виплати попередньої компенсації пасажиру без будь-яких судових розглядів, у межах до 15 000 СДР, однак вчинення такої виплати не є підтвердженням вини повітряного перевізника. Перевізник міг бути звільнений від будь-якої відповідальності, якщо шкода була завдана пасажиру через його недбалість або хворобу.

Директива вводила міжнародно-правове зобов'язання держав членів ЄС трансформувати її положення до правил перевезення своїх національних перевізників та визнавати директиву як обов'язкову для всіх країн членів ЄС<sup>18</sup>.

Потягом 1995-1997 років у Сполучених Штатах Америки за участю Американської асоціації повітряного транспорту та Міжнародної асоціації повітряного транспорту активізувалася робота з внесення змін до Монреальської угоди 1966 року. Зміни були внесені двома договорами: Договором між перевізниками щодо відповідальності перед пасажиром (ПА) 1995 року та Договором про заходи щодо імплементації Договору ІАТА щодо відповідальності перед пасажиром (МІА) 1996 року. Згодом МІА були включені до Умов торгівлі товарами та послугами (ГАТТ) названі (ІРА)<sup>19</sup>. Ці два договори, як і Монреальський протокол №4, закріпили об'єктивну відповідальність повітряних перевізників та зобов'язали їх не посилалися на будь-які обставини, зазначені в статті 20 Варшавської конвенції, для звільнення від відповідальності, у розмірі до 100 000 СДР. У цих договорах також була презумпція повної відповідальності перевізника – без будь-яких обмежень, якщо шкода була завдана винними діями перевізників. Договори 1995-1997 року та Монреальська угода 1966 року не вносили змін до Варшавської конвенції, а лише за їх допомогою була здійснена спроба на підставі статті 22 Варшавської конвенції збільшити рівень обмежень відповідальності перевізників<sup>20</sup>.

В останні 10 років у міжнародних відносинах спостерігалось поступове загострення проблеми конкуренції між авіалініями розвинутих країн світу, повсякчасно виникали проблеми допуску іноземних перевізників на ринки перевезень розвинутих країн. У цій боротьбі, одне з основних місць відводилося питанням відповідності правил перевезень, чинній у тій чи іншій країні стандартам відповідальності повітряного перевізника на міжнародних повітряних лініях. Достатньо жорстко використовувався механізм ліцензування з метою обмеження допуску до здійснення регулярного повітряного сполучення та механізм обов'язкового повідомлення пасажирів, про те що на іноземних авіалініях діють інші стандарти відповідальності перевізника. Перший спосіб характерний для ринку повітряних перевезень США, другий – для Європейського Союзу.

Така ситуація не тільки уповільнювала розвиток цивільної авіації у світі та суперечила тенденціям до глобалізації економічних відносин, але й несла загрозу подальшому міжнародному співробітництву в галузі повітряного сполучення.

А тому, у 1995 році на 31 сесії Асамблеї ІКАО було вирішено провести докорінну ревізію положень міжнародних договорів Варшавської системи і розробити новий міжнародний договір, який би міг замінити в цілому Варшавську систему.

9 травня 1997 року на погоджувальній комісії з розробки нової конвенції було представлено проєкт нової конвенції. Робота по узгодженню конвенції продовжувалася аж до 10 травня 1999 року, коли було прийнято рішення про скликання в Монреалі міжнародної конференції з проблем міжнародного повітряного права. І вже 28 травня 1999 року було прийнято нову конвенцію “Щодо уніфікації деяких правил, міжнародних повітряних перевезень”. У конференції приймали участь делегації з 121 країни – членів ІКАО та представники одинадцяти міжнародних організацій.

Нову конвенцію підписали 52 країни. Головним завданням нової конвенції було спростити Варшавську систему та запровадити стійкий компроміс між США та Європейським Союзом у питаннях міжнародного співробітництва щодо стандартів відповідальності повітряного перевізника.

Отже, у міжнародних відносинах з перших днів встановлення регулярного повітряного сполучення по повітряним лініям виникла проблема відповідальності перевізника при здійсненні міжнародних перевезень, яка була значно ускладнена різними правовими традиціями щодо відповідальності в національних правових системах, а також кардинально новим явищем – міжнародним повітряним перевезенням, яке потребувало негайного правового врегулювання, з огляду на бурхливий розвиток цивільної авіації. І за таких умов, єдиною можливістю врегулювати питання відповідальності перевізника в

міжнародних сполученнях було прийняття окремого міжнародного договору спеціально присвяченого регулюванню питання відповідальності повітряного перевізника – Варшавською конвенцією. Але стрімкий рух у напрямку удосконалення регулярних повітряних сполучень вимагав зміни принципів відповідальності перевізника, і спочатку він був спрямований на підвищення лімітів відповідальності перевізника – Гаазький протокол 1955 року. Згодом принцип вини перевізника за завдання шкоди був поставлений під сумнів та видозмінений на принцип відповідальності перевізника без вини – Гватемальський протокол 1971 року, але з обмеженням розміру максимально можливої суми відшкодування шкоди. І на кінець, був встановлений принцип відповідальності перевізника без вини за завдання шкоди та без будь-якого лімітування розміру відшкодування шкоди.

Однак, для значної кількості країн світу, які володіють парком повітряних суден така зміна була не прийнятною, хоча певні авіакомпанії і стали учасниками приватно-правових договорів – Монреальська угода 1966 року та Договори 1995-1997 років, але більшість країн світу так і не визнали ці договори обов’язковими для них, що в цілому призвело до переважання двосторонніх міжнародних договорів над багатосторонніми в галузі впорядкування відповідальності повітряного перевізника, що і породило проблеми різноманітності регіональних правових норм у міжнародному повітряному праві.

#### ПОСИЛАННЯ

- 1 Грязнов В.С. Международные авиатранспорты (правовые вопросы) – М.: Юрид. лит., 1982. – С. 99.
- 2 Мовчан А.П., Садиков О.Н. Международное воздушное право. – Книга 2. – Приложение 1. – М.: Издат. Наука, 1981. – С. 351.
- 3 Там само. – С. 355.
- 4 Додаткова Конвенція до Конвенції” Для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, які здійснюються особами які не є перевізниками за договором” 1 травня 1964 року. Система “ПРАВО” – 1998-2002 ІАЦ “Біт”. Розробка – Коноваленко А., Ясенів.
- 5 Дежкін В.Н. Правовое регулирование международных воздушных сообщений – М.: Юрид. лит., 1987. – С. 92.
- 6 Там само. – С. 17.
- 7 Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. – М.: Юрид. Лит., 1981. – С. 179.
- 8 Там само. – С. 180.
- 9 Federal aviation Act 1958 Sec. 403 q. 2. Compilation of selected aviation laws. U.S. Government printing office. Washington 1991. – P. 403.
- 10 Дежкін В.Н. Правовое регулирование международных воздушных сообщений – М.: Юрид. лит., 1987. – С. 117.
- 11 Текст Протоколу: International Legal Materials, 1971, №3, pp. 613-616.
- 12 Condon & Forsyth LLP. The liability Report February 2002 // ICAO. Docs. – Montreal (Canada). – 2003. – P. 2-30.
- 13 [www.aita.org/legal/index.html](http://www.aita.org/legal/index.html)
- 14 Mankiewicz R.H. The liability Regime of the International Air Carrier. – Kluwer. Netherlands, 1981. – P. XXV.
- 15 Грязнов В.С. Международные авиатранспорты (правовые вопросы) – М.: Юрид. лит., 1982. – С. 107.
- 16 Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. – М.: Юрид. Лит., 1981. – С. 182 -183.
- 17 Дежкін В.Н. Правовое регулирование международных воздушных сообщений – М.: Юрид. лит., 1987. – С. 115.
- 18 Official Journal of European Communities L. 285, 17/10/1997 p. 0001-0003.
- 19 The Montreal Convention // ICAO Docs. – Discussion Paper. – 2001. – Vol. 9. – P. 12 -15.
- 20 Thomas J. Whalen, The New Warsaw Convention: The Montreal Convention. // Air and Space Law Journal. – Vol. XXV. – Number 1, 2000. – P. 13-14.

Надійшла до редакції 21.09.2007