

## ПРАВОВІ ЗАСАДИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА НАЦІОНАЛЬНИМ ТА МІЖНАРОДНИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ

*В даній статті зроблена спроба проаналізувати зміст міжнародних конвенцій та протоколів, пов'язаних з безпекою авіації, які ратифікувала Україна (СРСП) та пов'язані з цим проблеми національного законодавства у галузі безпеки польотів.*

**Ключові слова:** безпека авіації, міжнародні конвенції, міжнародні протоколи, відповідальність перевізника, цивільна авіація.

Розвиток цивільної авіації, зростання її місця та ролі у світовій транспортній системі визначає необхідність внесення регулярних коректив в забезпечення безпеки польотів.

Питання підвищення відповідальності перевізника на авіаційному транспорті і пов'язані з цим проблеми піднімаються авіаційною спільнотою по мірі виникнення потенційних загроз.

Обговорення провідними авіаційними державами світу нагальних питань безпеки польотів реалізуються у відповідних міжнародних правових угодах, які на сьогодні являють собою досить повну правову базу, покликану максимально захистити авіаперевезення.

Отже, з метою створення та вдосконалення системи безпеки цивільної авіації були прийняті такі міжнародно-правові акти: "Конвенція про злочини і деякі інші дії на борті повітряного судна", підписана 14 вересня 1963 р. у Токіо (Токійська конвенція); "Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден", підписана 16 грудня 1970 р. у Гаазі (Гаазька конвенція); "Конвенція про боротьбу з незаконними актами проти безпеки цивільної авіації", підписана 23 вересня 1971 р. у Монреалі (Монреальська конвенція); "Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію", підписаний 24 лютого 1988 р. у Монреалі (Монреальський протокол).

Однак, першим міжнародним документом, що містить окремі норми, які стосуються безпеки повітряного судна, є "Женевська конвенція про відкрите море" 1958р. Конвенція визначає піратство як будь-які неправомірні акти насильства, затримання або грабсжу, вчинені в особистих цілях скіпажем або пасажиром одного при-

ватного судна або літального апарата стосовно іншого судна або літального апарата й осіб, що знаходяться на борту. Мова йде про дії скіпажу або пасажирів піратських морських або повітряних суден. При цьому такі акти, за змістом Женевської конвенції, можуть кваліфікуватися як "піратство" тільки у разі їхнього здійснення у відкритому морі або в повітряному просторі над ним.

Токійська конвенція 1963 р. уперше включила визначення незаконного захоплення цивільного судна, "коли особа, що знаходиться на борту повітряного судна, незаконно, за допомогою сили або погрози застосування сили, вчинила акт втручання, захоплення або іншим способом несправомірно здійснює контроль над повітряним судном у польоті або коли планується здійснення такого акту", значно розширивши період, коли для повітряного судна може існувати загроза і перед польотом. У цьому визначенні виділяється факт несправомірного здійснення контролю над повітряним судном у польоті незалежно від мети особи, що знаходиться на його борту. Однак, Конвенція не кваліфікує подібні дії як злочин, обмежуючись вказівкою на те, що держави зобов'язуються вживати заходів для відновлення або збереження контролю "законного командира" над повітряним судном.

Гаазька конвенція 1970 р. розширила поняття незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, визнала ці дії злочинними і запровадила інститут співучасті в протиправних діях, що посягають на безпеку повітряних суден.

Монреальська конвенція 1971 р. акцентувала, що злочинними визнаються дії особи, яка здійснює акт насильства стосовно особи, що знаходиться на борту повітряного судна в по-

льоті, якщо такий акт може загрожувати безпеці повітряного судна; руйнує повітряне судно, що знаходиться в експлуатації, або заподіє цьому повітряному судну пошкодження, котрі виводять його з ладу або можуть загрожувати його безпеці в польоті; вчиняє дії, що призводять до розміщення на повітряному судні або знаходиться в експлуатації, яким би то не було способом пристроїв або речей, які можуть зруйнувати таке повітряне судно чи заподіяти йому шкоду або вивести його з ладу, що може загрожувати його безпеці в польоті; руйнує чи пошкоджує аеронавігаційне обладнання або втручається в його експлуатацію, якщо будь-який такий акт може загрожувати безпеці повітряних суден у польоті; повідомляє завідомо неправдиві дані, що створюють загрозу безпеці повітряного судна в польоті. [1, с.57]

Токійську, Гаазьку і Монреальську конвенції застосовують у всіх тих випадках, коли повітряне судно знаходиться в польоті над іншою територією, ніж територія держави реєстрації повітряного судна.

При цьому положення Токійської конвенції застосовують "з моменту включення двигуна з метою зльоту до моменту закінчення пробігу при посадці", а Гаазьку і Монреальську - "з моменту закриття всіх зовнішніх дверей після завантаження і до моменту відкриття кожних з таких дверей для вивантаження".

Монреальську конвенцію 1971 р. застосовують також у період перебування повітряного судна "в експлуатації". Цей період визначається з початку передпольотної підготовки і продовжується протягом 24 годин після здійснення повітряним судном посадки. Необхідність введення в Монреальську конвенцію поняття "перебування повітряного судна в експлуатації" пов'язана з випадками диверсійних актів проти літаків під час їхнього перебування в аеропортах або в інших місцях стоянок.

Усі три конвенції не застосовують щодо повітряних суден, задіяних на військовій, митній і поліцейській службах, тобто до державних повітряних суден.

Особливістю Токійської конвенції є те, що вона визначає право держави реєстрації повітряного судна здійснювати юрисдикцію стосовно всіх актів незаконного втручання. Однак при цьому Конвенція допускає юрисдикцію будь-якої іншої держави, якщо дії на борту літака

спрямовані проти громадянина такої держави, якщо злочин створює наслідки на її території чи загрожує її безпеці або якщо втручання держави в політ необхідне для виконання нею зобов'язань за багатосторонньою міжнародною угодою.

У Гаазькій і Монреальській конвенціях закріплений принцип конкуруючої юрисдикції - встановлювати юрисдикцію стосовно злочинів можуть: держава реєстрації повітряного судна; держава основного місця діяльності або постійного місця перебування орндаря повітряного судна, що здане в оренду без екіпажу; держава, на території якої здійснює посадку повітряне судно і на борту якого вчинений злочин і ще знаходиться злочинець; будь-яка інша держава, на території якої знаходиться злочинець або передбачуваний злочинець.

Монреальський протокол 1988р. доповнив Монреальську конвенцію 1971 р., включивши такі акти до визначення злочинів: акт насилля щодо особи в міжнародному аеропорту; акт руйнування або пошкодження споруджень міжнародного аеропорту; акт порушення роботи служб міжнародного аеропорту. Згідно з Протоколом, держави-учасниці зобов'язані встановити свою юрисдикцію над подібними злочинами у випадку, коли злочинець знаходиться на їх території і вони не можуть видати його державі, на території якої було вчинено певний злочин. Протокол доповнив правову базу, необхідну для запобігання незаконним актам проти безпеки цивільної авіації.

Поряд з цими універсальними міжнародно-правовими актами існують й угоди регіонального характеру. Так, 26 травня 1995 р. у межах СНД була підписана Угода про співробітництво з забезпечення захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. У цій Угоді разом з Україною беруть участь 12 держав. В основному вона дублює положення універсального конвенційного механізму, однак до певних її новацій потрібно віднести трактування "авіаційної безпеки" як комплексу заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. Крім того, ст. 3, 4, 5 передбачають узгодженість дій сторін із запобігання і припинення актів втручання в діяльність цивільної авіації, надання всіх видів допомоги членам екіпажу і пасажиром повітряного судна, забезпечення до-

ступу представників уповноважених (конвенціями) установ. Відповідно до ст. 6 Угоди, питання юрисдикції (у тому числі й видачі) стосовно правопорушників, які намагалися здійснити або здійснили акт незаконного втручання, вирішують учасники Угоди в межах положень міждержавних угод. Для підвищення якості узгоджених дій сторін при Міждержавному авіаційному комітеті СНД створюється Координаційна рада з авіаційної безпеки.

Щодо національно-правових заходів гарантування безпеки цивільної авіації в Україні, то варто згадати певну активізацію нормотворчого процесу у сфері боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. У лютому 2003 р. було затверджено Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації. Програма розроблена відповідно до Чиказької конвенції 1944 р., її метою є створення організаційно-правових засад щодо гарантування авіаційної безпеки та ефективної діяльності цивільної авіації. Виконання визначених цією Програмою заходів забезпечує спеціально уповноважений орган із питань авіаційної безпеки цивільної авіації – урядовий орган державного управління діяльністю цивільної авіації у складі центрального органу виконавчої влади з питань транспорту.

У Повітряному кодексі України 1993 р. цій проблемі присвячено розділ XIII, який називається "Захист авіації від актів незаконного втручання". У ньому визначено порядок організації авіаційної безпеки (ст. 71), основні заходи щодо захисту від актів незаконного втручання (ст. 72), контроль за безпекою (ст. 73) та гарантування виконання вимог авіаційної безпеки (ст. 74). [2, с.36]

Окремої уваги заслуговує проблема відповідальності в міжнародному повітряному праві, регламентація якої стосується відповідальності авіаперевізника перед пасажирами та вантажовласниками, а також відповідальності за шкоду, завдану третім особам.

Першим міжнародним документом, що встановив відповідальність авіаперевізника, є Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил щодо міжнародних повітряних перевезень 1929р. Нею встановлено: перевізник несе відповідальність за шкоду, завдану пасажиру і вантажу в період повітряного перевезення (ст. 17,18); відповідальність перевізника настає при наявності

його вини (ст. 20); визначено максимальну межу відповідальності перевізника (ст. 22); відповідальність перевізника в повному обсязі (ст. 25).

Додатковий Гаазький протокол 1965 р. до Варшавської конвенції 1929 р. збільшив удвічі межу відповідальності перевізника.

Додатковий Гватемальський протокол 1971 р. до Варшавської конвенції 1929 р. запровадив принцип об'єктивної відповідальності перевізника та встановив межу відповідальності в 100 тис. дол. США.

У травні 1999 р. була прийнята Монреальська конвенція для уніфікації деяких правил щодо міжнародних повітряних перевезень. Вона консолідувала документи Варшавської системи та встановила дворівневу систему відповідальності. Перший рівень встановлює об'єктивну відповідальність у розмірі до 100 тис. спеціальних прав взаємопозик (близько 135 тис. дол. США) незалежно від вини перевізника. Другий рівень базується на презумпції вини перевізника і не передбачає обмеження відповідальності. [1]

Щодо відповідальності за шкоду, завдану третім особам, то в міжнародному повітряному праві це регулюється Римською конвенцією про відшкодування шкоди, завданої іноземним повітряним судном третім особам на поверхні, 1952 р. і Монреальським протоколом 1978 р.

Римська конвенція 1952 р. встановила, що відповідальність за шкоду, завдану третім особам на поверхні, несе особа, що використовує судно в момент завдання шкоди (експлуатант повітряного судна). Відповідальність настає незалежно від вини експлуатанта, який володіє лише обмеженими засобами правового захисту. Конвенція передбачає, що "будь-яка особа, якій завдана шкода на поверхні, якщо вона доведе, що ця шкода була завдана повітряним судном у польоті або іншою особою чи предметом, що випав з повітряного судна, має право на відшкодування" (ст. 1).

Однак сфера дії Конвенції не охоплює всі можливі випадки завдання такої шкоди. Конвенцію не застосовують щодо шкоди: яка завдана повітряному судну, що знаходиться в польоті, а також щодо осіб і вантажу на борту такого повітряного судна; яка завдана на поверхні, якщо відповідальність за таку шкоду регулюється договором між особою, котрій завдана шкода, й експлуатантом; яка завдана військовим, митним або поліцейським повітряним судном.

Монрсальський протокол 1978 р. збільшив межі відповідальності та заміняв золотий франк Пуанкаре на умовну одиницю "спеціальні права взаємопозики". Максимальна сума відповідальності у зв'язку зі смертю або тілесним ушкодженням була обмежена 125 тис. спеціальних прав взаємопозики (близько 158 тис. дол. США) за кожну особу, що загинула або зазнала тілесних ушкоджень. Однак з часом ці межі були визнані недостатніми, а Протокол так і не отримав широкого визнання.

Дослідження інституту відповідальності перевізника ускладнює міжнародний характер діяльності у сфері перевезень. Оскільки перевезення вантажу здійснюються в міжнародному сполученні, тобто коли повітряні судна, вилітаючи з однієї країни, здійснюють комерційну посадку в іншій країні, а сторонами договору міжнародного перевезення частіше за все є представники різних країн, питання відповідальності перевізника регулюється не тільки національним законодавством, але й міжнародними нормативними актами (багатосторонніми та двосторонніми угодами) у сфері цивільної авіації. Юридична відповідальність як одна із форм соціальної відповідальності, згідно з фундаментальними положеннями національного права, полягає в передбаченому законом застосуванні до правопорушника з боку держави деяких санкцій за скоєне ним правопорушення. [3, с.25]. Оскільки правовідносини з приводу перевезення виникають на основі договору, до сторін договору застосовується договірна відповідальність. Вона настає для сторони договору з моменту невиконання нею своїх обов'язків, тобто порушення умов договору та настання для порушника негативних наслідків.

Міжнародні конвенції та протоколи є базою якою керуються органи державної влади при винесенні ухвал чи рішень, враховуючи національне законодавство. Зміни в Кодексі України про адміністративні правопорушення обов'язково вносяться після рішень які закріплюються у міжнародних угодах.

Так, на сьогодні існує значна кількість органів, уповноважених розглядати справи про адміністративні правопорушення проти безпеки польотів. [4, с.80] Для підвищення спеціалізації та ефективності доцільно чітко розмежувати в КУпАП їх адміністративну юрисдикцію, по можливості звузивши їх коло. За порушення

правил безпеки польотів доцільно крім попередження і штрафу, застосовувати інші види адміністративних стягнень, зокрема оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; конфіскація: предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; грошей, одержаних внаслідок вчинення адміністративного правопорушення, виправні роботи, адміністративний арешт, позбавлення членів сім'ї свідомості на право здійснювати професійну діяльність (анулювання сертифікату), позбавлення права керування повітряним судном [5, с.93].

Стягнення, встановлені чинним КУпАП за адміністративні правопорушення правил безпеки польотів, явно не відповідають шкідливості даних діянь та можливій вигоді для правопорушника від порушення відповідних правил, а тому є неефективними з точки зору профілактики. Доцільно посилити адміністративну відповідальність за ці види правопорушень шляхом внесення відповідних змін до КУпАП.

Отже, разом з розвитком цивільної авіації ІКАО ініціювало ряд міжнародно-правових угод, які покликані вдосконалювати систему безпеки польотів. Міжнародні конвенції та протоколи до них вносили зміни, що були продиктовані як суто технічними факторами, так і антропогенними. Відповідно національна правова система повинна реагувати на зміни в міжнародних угодах.

#### *Література*

1. *Авиационная безопасность : Международные конвенции и Приложение 17 / [сост. : А. Г. Корченко, С. В. Корсунко, Е. В. Пашира]. – К. : НАУ, 2004. – 166 с.*
2. *Повітряний кодекс України : текст із змінами та допов. станом на 11 травня 2009 року / Мін-во юстиції України. – Офіц. вид. – К. : Ін Юре, 2009. – 90 с.*
3. *Развадовський В.Й.* Місце законодавства, яке містить норми адміністративного права, у транспортному законодавстві / В.Й. Развадовський // *Наше право.* – 2004. – № 2. – С. 38-45.
4. *Кодекс України про адміністративні правопорушення: текст із змінами та допов. станом на 7 травня 2010 року.* – К.: Велес, 2010. – 184 с.
5. *Бичков А.С.* Адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки польотів, ав-

тореферат на здобуття наук. ступеня канд. юр.  
наук: спец. 12.00.07.– Адміністративне право та

процес; фінансове право; інформаційне право /  
А.С.Бичков.– К.: 2010.– 20 с.

**И.Я. Козачок**

Правовые основы ответственности перевозчика за национальным и международным законодательством

В данной статье сделана попытка проанализировать содержание международных конвенций и протоколов, связанных с безопасностью авиации, ратифицировала Украина (СССР) и связанные с этим проблемы национального законодательства в области безопасности полетов.

**I.Y. Kozachok**

Legal basis liability for national and international legislation

This article attempts to analyze the content of the international conventions and protocols related to aviation safety, which Ukraine (USSR) and the related issues of national legislation in the field of safety.