

В результаті приєднання України до Міжнародної організації цивільної авіації шляхом ратифікації Чиказької конвенції 10 серпня 1992 року, Україна взяла на себе зобов'язання імплементації міжнародних Стандартів в національне законодавство, в тому числі і щодо даної конвенції.

Прикладом імплементації Стандартів ІКАО є наказ Державної авіаційної адміністрації «Про затвердження Положення про національного координатора з провадження стандартів Міжнародної організації цивільної авіації з англійської мови» від 17 листопада 2008 р. № 792. Він був прийнятий з метою вдосконалення роботи щодо впровадження Стандартів Міжнародної організації цивільної авіації з англійської мови в Україні та відповідно до Резолюції 36-ої Сесії Асамблеї ІКАО А36-11 «Знання англійської мови для ведення радіотелефонного зв'язку».

Усе вищевикладене свідчить про те, що Стандарти Міжнародної організації цивільної авіації у сфері безпеки польотів відіграють суттєву роль відносно основних правил і вимог щодо роботи всієї міжнародної цивільної авіації в цілому.

Отже процес імплементації стандартів ІКАО у сфері безпеки польотів складається із організаційно-правової діяльності держав щодо реалізації своїх міжнародно-правових зобов'язань у галузі цивільної авіації, з метою вдосконалення чинного законодавства у сфері безпеки польотів. Механізм імплементації Стандартів в цій сфері включає в себе сукупність правових та інституційних засобів, що використовуються суб'єктами міжнародного права на міжнародному та національному рівнях. Міжнародна система імплементації в даному випадку складається із створеної на підставі міждержавної угоди універсальної міжнародної організації – ІКАО та її допоміжних органів. За їх допомогою стає можливим об'єднання зусиль держав та міжнародної організації у прийнятті Стандартів у сфері безпеки польотів і визнаних державами-членами зазначених стандартів обов'язковими. Національну систему імплементації становлять органи державної влади та інші органи держави, уповноважені забезпечувати виконання країною міжнародно-правових зобов'язань щодо імплементації стандартів у сфері безпеки польотів. Оскільки норми міжнародного права породжують правовідносини між суб'єктами міжнародного права і не породжують їх між суб'єктами внутрішнього права, необхідні додаткові внутрідержавні засоби для перетворення цілей, закладених у стандартах в реальні дії органів державної влади та авіаційних підприємств, що займаються авіаційною діяльністю.

Мануилова Е. В.

*Національний університет «Одеська юридическа академия»,
асистент кафедри міжнародного права и международных отношений*

УСЛОВИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЮ ПАССАЖИРОВ ПРИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ

Деятельность по осуществлению международных воздушных полетов представляет собой источник повышенной опасности, что таит в себе риск причинения значительного вреда, в частности нематериальным благам человека.

Одним из правовых последствий причинения указанного вреда в результате авиационного происшествия является гражданско-правовая (деликтная) ответственность виновных лиц. Условиями наступления гражданско-правовой ответственности по общему правилу выступают: противоправный характер поведения; наличие на стороне потерпевшего лица вреда или убытков; наличие причинной связи между противоправным действием или бездействием и наступившими вредоносными последствиями; наличие вины правонарушителя.

Одним из обязательных условий возложения ответственности на перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, считается наличие на стороне пассажира или других лиц, имеющих право на возмещение, этого самого вреда при условии, что таковой был причинен в результате происшествия, которое произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке (п. 1 ст. 17 Варшавской конвенции об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 12 октября 1929 г.; п. 1 ст. 17 Монреальской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, от 28 мая 1999 г.).

Наличие вреда на стороне потерпевшего лица, который был причинен в процессе полета или при посадке и высадке, – неперенное условие наступления ответственности в форме возмещения такого вреда. Иными словами, необходимо наличие причинной связи между наступившим вредом и соответствующим международным рейсом, отсутствие которой становится основанием для освобождения перевозчика от ответственности.

Повышенная опасность деятельности по осуществлению воздушных перевозок указывает на необходимость установления причинно-следственной связи, во-первых, между процессом полета или посадки и высадки и причинением увечья или смерти; во-вторых, между воздействием вредоносно-повышенных свойств источника повышенной опасности и вредом, т. е. вред должен быть вызван именно теми свойствами материального объекта, которые позволяют отнести его к числу источников повышенной опасности. Статья 17 Варшавской конвенции в качестве причины вреда, которая будет служить основанием его возмещения, называет «несчастный случай», статья 17 Монреальской конвенции – «происшествие».

Следующее условие, наличие которого считается основанием для привлечения лица к гражданско-правовой ответственности, – категория противоправности. Под противоправностью обычно понимается нарушение норм объективного права. Право на жизнь и на здоровье – это гражданские личные неимущественные естественные права человека, которые получили позитивное закрепление на международном уровне (Всеобщая декларация прав человека 1948 г., Международный пакт о гражданских и политических правах 1966 г., Международный пакт об экономических, социальных и культурных правах 1966 г.) и в национальных актах государств. Таким образом, при должной условности мы можем сказать, что противоправность действий авиаперевозчика при наступлении вреда на стороне пассажира при международной авиаперевозке заключается в нарушении им права человека на жизнь и здоровье.

Наряду с объективными элементами фактического состава гражданского правонарушения не менее важным элементом является субъективная сторона, которая раскрывается через категорию вины. Наличие вины – это общепризнанное условие на-

ступления юридической ответственности во всех отраслях права, всякое исключение из него должно быть выражено прямо и недвусмысленно, иными словами, закреплено непосредственно нормой права.

В силу того, что в настоящее время действуют два международных договора, регулирующих сферу гражданской авиации, которые содержат разное регулирование (Варшавская конвенция с соответствующими протоколами и Монреальская конвенция), создается поле для правовых конфликтов между этими Конвенциями, которые по-разному относятся к вине перевозчика.

Согласно Варшавской конвенции (п. 1 ст. 20) ответственность должна возлагаться на международного авиаперевозчика только при наличии его вины. При этом, что очень важно, вина перевозчика предполагается: он освобождается от ответственности, если докажет, «что им и поставленными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что им было невозможно их принять». Анализ положений Варшавской конвенции позволяет сделать вывод, что конвенция с точки зрения ответственности не рассматривает перевозчика ни как владельца источника повышенной опасности, ни как предпринимателя, осуществляющего коммерческую деятельность.

Монреальская конвенция устанавливает иной подход к вине перевозчика как к условию наступления ответственности. Согласно ее положениям ответственность за смерть или телесное повреждение пассажира наступает в соответствии с принципом причинения, т. е. независимо от вины перевозчика, если сумма возмещения составляет не более 100000 СПЗ. В этих рамках ответственность перевозчика по Монреальской конвенции близка к абсолютной. Конвенция устанавливает лишь одно условие, при наличии которого он может быть освобожден от ответственности, – вина самого пассажира.

Изложенное позволяет сделать вывод, что, несмотря на бурное развитие международной гражданской авиации, стандарты ответственности перевозчика за жизнь и здоровье пассажиров в отношении ее оснований не изменились. Однако в правовом регулировании условий наступления ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира при международной воздушной перевозке, можно выявить тенденцию к переходу от протекционистского отношения к перевозчику к сбалансированному положению сторон данного деликтного правоотношения.

Белогубова О. А.

*Национальный университет «Одесская юридическая академия»,
ассистент кафедры международного права и международных отношений*

МЕХАНИЗМ ЗАЩИТЫ ТРУДОВЫХ ПРАВ МОРЯКОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ ЧАСТНОМ ТРУДОВОМ ПРАВЕ

Определяя содержание защиты прав моряков в международном частном трудовом праве, которое, несомненно, обладает определенной спецификой в плане защиты трудовых прав в случае возникновения трудовых отношений с «иностранным элементом», необходимо определиться с понятием «защита» в теоретико-правовом