



УДК 341.226

ORCID ID 0000-0002-9035-144X

DOI <https://doi.org/10.32703/2663-6352/2020-2-7-87-96>

Філіппов Артем Валерійович,

кандидат юридичних наук, доцент,

доцент кафедри господарського та

транспортного права

юридичного факультету

Інституту управління, технологій та права

Державного університету інфраструктури та технологій,

м. Київ, Україна

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ ТРЕТІМ ОСОБАМ: ПРОБЛЕМИ УНІФІКАЦІЇ ТА МОДЕРНІЗАЦІЇ

Анотація: Стаття присвячена проблемі уніфікації та модернізації міжнародно-правового механізму відшкодування шкоди, завданої повітряними суднами третім особам. В статті проводиться порівняльний аналіз міжнародно-правових механізмів відшкодування: чинного Римського, що базується на Конвенції про збитки, завдані іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні 1952 р. та Протоколі 1978 р. до неї, та нового Монреальського, який враховує положення двох нових Монреальських конвенцій 2009 р., і буде запроваджений між державами-учасницями після набрання ними чинності. Автор обґрунтовує доцільність підписання та ратифікації Україною усіх розглянутих міжнародних документів.

Ключові слова: відповідальність експлуатанта повітряного судна, відшкодування шкоди, завданої повітряними суднами третім особам, відшкодування шкоди третім особам, завданої в результаті актів незаконного втручання за участю повітряних суден.

Annotation. The article devoted to the problem of compensation for damages, caused by aircraft to third parties. The article gives the comparative analysis of rules of the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, done at Rome in 1952; Montreal Protocol 1978, and the Montreal Conventions, signed at Montréal on 2 May 2009: the Convention on compensation for damage caused by aircraft to third parties and the Convention on compensation for damage to third parties, resulting from acts of unlawful interference involving aircraft. The author notes that despite repeated persistent calls from ICAO, Ukraine has not yet acceded to any of the named international treaties. Thus, Ukrainian aircraft operators today are not protected by any limits of compensation for damage in case of damage caused by their aircraft to third parties abroad.

The author states that the new Montreal Conventions of 2009 do not solve the problem of unification, but only exacerbate the problem. Instead of unification by adopting a single convention, the states were able to agree only on the modernization of the provisions of old international documents (The Rome Convention 1952;

Montreal Protocol 1978) with two new Montreal Conventions of 2009. Thus, the number of legal regimes for compensation for damage has increased from two to four. Therefore, for the effective regulation of international relations in this area, the state must be a party to all four documents.

The author draws the reader's attention to the fact that neither the old Rome nor the new Montreal Conventions apply to cases of compensation for damage caused by a state aircraft. Any attempts to extend the rules of the conventions to compensate for damage caused by state aircraft have never met with widespread support from States.

A progressive feature of the 2009 Montreal Conventions is the responsibility of the operator, not the owner of the aircraft. However, the negative experience of the signing and ratification of the Montreal Protocol 1978 by states indicates the states' unwillingness to support this timely innovation. Therefore, there is no reason to believe that a similar approach of the Montreal Conventions of 2009 will find great support from states.

The new Montreal Conventions of 2009 establish a two-tier mechanism for compensation for damage to third parties, like the rules of the Montreal Convention 1999 on compensation for damage caused by death or personal injury of a passenger. This indicates the existence of a unified approach to solving the problem of compensation for damage associated with risks in civil aviation. At the same time, the author agrees with the point of view of his colleagues, who are skeptical about the new mechanism of compensation for damage in 2009, not considering it optimal. The author notes with regret that even these far from ideal norms have not entered into force and it is not known when they will. States are extremely reluctant to join even the old Rome Convention of 1952, and the situation is even worse with the Montreal Protocol of 1978. There is no reason for optimism in the case of the new Montreal Conventions of 2009 either.

Nevertheless, the author notes that despite all the shortcomings of the international documents we have considered, today there is no alternative. The author shares the point of view that, overall, the rules of the Montreal Conventions of 2009 correspond to today's challenges and joining them is in the interests of Ukraine. So, the author argues for the advisability of signature and ratification by Ukraine all this documents: The Rome Convention 1952, Montreal Protocol 1978, and the Montreal Conventions 2009. Ukraine's accession to these international treaties will make it possible to settle the limits of compensation of Ukrainian aircraft operators for damage caused abroad.

Key words: liability of the operator of the aircraft, damage caused by foreign aircraft to third parties, compensation for damage to third parties, resulting from acts of unlawful interference involving aircraft.

Постановка проблеми. Конституція України покладає на державу обов'язок захищати людське життя (ч. 1 ст. 27), а також здоров'я, недоторканність і безпеку, які визнаються найвищою соціальною цінністю (ч. 1 ст. 3) [1]. Експлуатація транспорту, в тому числі повітряного, становить джерело підвищеної небезпеки для населення (ст. 1187 Цивільного кодексу України [2]), що підтверджує статистика авіакатастроф. Тому на

підприємства транспорту Законом України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР (ч. 1 ст. 16) покладено обов'язок забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян [3]. Обов'язок забезпечити безпеку польоту, а також відповідальність за шкоду, завдану повітряним судном під час польоту, і міжнародне, і національне право покладають на власника та експлуатанта повітряного судна. Наразі повністю виключити ризик авіакатастрофи не можуть жодні заходи безпеки, тому завжди **актуальною** у міжнародному та вітчизняному праві залишається проблема відшкодування шкоди, завданої під час польоту іноземними повітряними суднами третім особам. Порядок відшкодування таких збитків наразі регулюють: Конвенція про збитки, завдані іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні, вчинена в Римі 7 жовтня 1952 р. [4] (далі по тексту – Римська конвенція 1952 р.), набрала чинності 4 лютого 1958 р.; та Протокол 1978 р. [5]. Римська конвенція 1952 р. – не перший міжнародний документ в даній сфері – вона, як вказано в ст. 29 [4], заміняє Римську конвенцію, підписану 29 травня 1933 р. Крім цих чинних документів, після терактів 11 вересня 2001 р. в США під егідою ІКАО були розроблені і в 2009 р. підписані окремими державами, однак поки не набрали чинності дві нові конвенції, які покликані актуалізувати, або, як зазначено в Преамбулі до однієї з них [6], модернізувати «Римський» конвенційний механізм. Так, ст. 25 Конвенції про відшкодування шкоди, завданої повітряними суднами третім особам (відома також як Конвенція про загальні ризики 2009 р.) [6] та ст. 44 Конвенції про відшкодування шкоди третім особам, завданої в результаті актів незаконного втручання за участю повітряних суден [7] вказують, що положення цих конвенцій мають переважну силу перед правилами Римської конвенції 1952 р. та Протоколу 1978 р. Нажаль, незважаючи на неодноразові заклики ІКАО, поки що в жодному з зазначених міжнародних договорів Україна участі не взяла [8], тобто відносини між Україною та іншими державами в цій сфері залишаються неврегульованими. В резолюції А40-28 від 4 жовтня 2019 р. (додаток С) Асамблея ІКАО вкотре підкреслила важливість та актуальність вказаних конвенцій для сталого розвитку міжнародної цивільної авіації та наполегливо закликала усі держави, які ще цього не зробили, до їх ратифікації [9]. Україна, як член ІКАО, має відповідні міжнародні зобов'язання щодо міжнародного співробітництва в галузі міжнародної цивільної авіації, тому не може просто ігнорувати ці резолюції, хоч вони і носять поки що характер рекомендацій. Тому доцільно вже зараз визначитись з тим, чи відповідає інтересам України приєднання до цих конвенцій взагалі; а якщо відповідає, то чи тільки до чинного нині Римського, чи також до модернізованого конвенційного механізму відшкодування шкоди, завданої повітряними суднами третім особам. Відповідь на це питання частково лежить у площині юридичних наук, які повинні зробити свій внесок у розв'язання проблеми.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема відшкодування шкоди, завданої повітряними суднами третім особам у науці міжнародного права неодноразово ставала предметом досліджень зарубіжних (А.А. Абусава, А. Антоніо, М.Т. Лауре, Давід І. Левін, Х.П. Дидерикс-Вершор, М. Лемуан, Карел Дж. Дж. Столкер, М. Танселін, Н.Е. Хессе та ін.), в тому числі російських (Агуассэ-Данхо Леллу Ів, К.В. Баурін, А.М. Брилов, В.С. Грязнов,

М. Катеренчук, Ю.М. Колосов, А.С. Конюхова, М.М. Копылов, Ю. М. Малєєв, В.П. Овчінніков, Л.В. Савельєва, О.М. Садіков та ін.) вчених, однак у вітчизняній науці малодосліджена. Винятком є публікації Г. В. Цірат 2011-12 років [10; 11], кожна з яких присвячена одній з двох нових конвенцій. Ми також досліджували вказану проблему в своїй публікації 2015 р. [12], але в іншому аспекті. Певною мірою таку ситуацію можна пояснити тим, що Україна не є учасником жодної з міжнародних конвенцій в даній сфері (щоправда, Україною підписано Монреальський протокол від 23 вересня 1978 р. [5] про зміну Римської конвенції 1952 р. (далі по тексту – Протокол 1978 р.), однак він так і не був ратифікований). В 1982 році Римська конвенція була ратифікована СРСР. Для УРСР просто не було потреби також приєднуватись до документа, оскільки цивільна авіація знаходилась у загальносоюзному підпорядкуванні, Міністерства цивільної авіації СРСР. Однак, проголошення Україною незалежності у 1991 році кардинально змінило ситуацію – адже Україна не визнала себе правонаступником СРСР, отже й міжнародні договори СРСР не набули для неї чинності автоматично, вони потребують ратифікації Верховною радою України. Втім, з Римською конвенцією 1952 р. [4], як і з Протоколом 1978 р. до неї [5] цього так і не відбулося, що призвело до певної неврегульованості відповідних відносин між Україною та іншими державами.

Мета даної статті – на основі аналізу норм міжнародного права показати основні недоліки та переваги чинного та модернізованого міжнародно-правового механізмів відшкодування шкоди, завданої повітряними суднами третім особам і обґрунтувати висновки щодо доцільності приєднання України до відповідних міжнародних конвенцій. В цілому вищезазначене покликане сприяти заповненню «вакууму», що утворився в даній сфері вітчизняної правової науки. Ми також прагнемо привернути увагу наукової громадськості та юристів-практиків до зазначеної проблематики.

Виклад основного матеріалу. Як ми вже зазначали на початку статті, наразі чинним є міжнародно-правовий механізм відшкодування шкоди, завданої іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні – умовно назовемо його «Римський» – за місцем укладення конвенції 1952 р. [4], що складає його основу. Наряду з вказаною конвенцією, важливою частиною механізму є Протокол 1978 р. [5], що змінює Римську конвенцію [4] і по-суті створює для держав-учасниць проблему множинності міжнародно-правових режимів в цій сфері. Особливості Римського механізму ми аналізували в окремій науковій статті [12], тому наразі до цих питань без нагальної потреби повертатись не будемо. Але в 2009 р. під егідою ІКАО було укладено дві нові Монреальські конвенції [6; 7], що «модернізують» положення старих документів 1952 [4] та 1978 [5] років. Ці конвенції разом зі старими документами з моменту набуття чинності утворюють для держав-учасниць новий, модернізований міжнародно-правовий механізм відшкодування шкоди, завданої повітряними суднами третім особам – умовно назовемо його «Монреальський» – за місцем укладення конвенцій 2009 р. [6; 7]. Важливо ще раз наголосити, що нові Монреальські конвенції, як зазначено в ст. 25 [6] та ст. 44 [7], не замінюють попередні документи в цій сфері, а саме модернізують, встановлюючи переважну силу

перед правилами Римської конвенції 1952 р. та Протоколу 1978 р. Тобто замість *уніфікації* шляхом прийняття єдиної конвенції, яка б замінила застарілий Римський механізм новим, держави під егідою ІКАО змогли домовитись лише про *модернізацію* окремих положень цього механізму нормами двох (!) додаткових конвенцій 2009 р. До того ж, навіть після набрання чинності Монреальськими конвенціями 2009 р., залишиться значна кількість держав, які не взяли участі в нових конвенціях, але є учасниками старої Римської конвенції 1952 р., або також і Протоколу 1978 р. Таким чином, з набранням чинності новими Монреальськими конвенціями 2009 р. замість уніфікації правил відшкодування шкоди, завданої повітряними суднами третім особам, існуюча ситуація з множинністю режимів такого відшкодування (зараз їх два: Римської конвенції 1952 р. та Протоколу 1978 р.) ускладниться рівно в два рази (завдяки двом новим конвенціям). Це означає, що для ефективного регулювання цих відносин з різними країнами, держава повинна бути учасником і старих [4; 5], і нових [6; 7] документів. Власне, ці нові, модернізовані норми вважаємо за доцільне розглянути в цій статті.

Одне з найважливіших питань, яке слід вирішити юристу при застосуванні того чи іншого міжнародного документу – це його сфера дії. Сфера застосування Римської конвенції 1952 р. визначена не в одній, а в декількох її статтях, які треба тлумачити у комплексі. При цьому ці статті знаходяться не на початку документу, а розпорошені по всьому тексту, що значно утруднює його розуміння. Треба відзначити, що Римська конвенція 1952 р. є, на нашу думку, одним з найбільш складних та заплутаних документів в міжнародному повітряному праві. Не дуже вдала, на наш погляд, структура документу ускладнює його тлумачення та застосування.

Римська конвенція 1952 р. застосовується до випадків завдання шкоди на території будь-якої договірної держави повітряним судном, зареєстрованим у іншій договірній державі (п. 1 ст. 23 – тут і далі в дужках наведені статті Римської конвенції 1952 р.), при цьому морське або повітряне судно у відкритому морі розглядаються як частина території держави, в якій воно зареєстроване (п. 2 ст. 23). Така прив'язка національності повітряного судна та відповідальності за завдану ним шкоду до держави реєстрації, а останньої – до власника повітряного судна, ґрунтується на морально застарілих положеннях Чиказької конвенції 1944 р. Про міжнародну цивільну авіацію. Ця прив'язка цілком обґрунтовано багато років піддається критиці в науці міжнародного повітряного права [13, с. 8-9; 14, с. 8-9; 15, с. 29-30], оскільки абсолютно застаріла і не відповідає сучасності, коли значна частина парку повітряних суден десятки років експлуатуються згідно договорів оренди (лізингу) в інших державах, ніж держава реєстрації. Сьогодні ж маємо ситуацію, коли досить якісна Римська конвенція 1952 р. не може ефективно регулювати відповідні правовідносини, оскільки не застосовується до випадків завдання шкоди в країні реєстрації повітряного судна, не зважаючи на те, що це судно може багато років перебувати в експлуатації іноземного експлуатанта. Для вирішення цієї проблеми і був укладений Протокол від 23 вересня 1978 р. про зміну конвенції, який набрав чинності лише 25 липня 2002 р., але проблема залишається,

оскільки з 12 учасників цього протоколу більшість держав, в тому числі і Україна, його так і не ратифікували. Тому мабуть найважливішою і найпрогресивнішою рисою Монреальських конвенцій 2009 р. [6; 7] є закріплений у них аналогічно Протоколу 1978 р. принцип прив'язки відповідальності до експлуатанта, а не до власника повітряного судна.

Нові Монреальські конвенції 2009 р. (пункт 4 ст. 2), так само як і стара Римська 1952 р. (ст. 26), не застосовується стосовно шкоди, завданої військовими, митними або поліцейськими повітряними суднами. Пропозиція включити їх у сферу дії Римської конвенції 1952 р. окремим факультативним протоколом [13, с. 11-12], не є, на наш погляд, достатньо обґрунтованою та зваженою. Сьогодні відповідальність за державне повітряне судно повністю покладена на державу реєстрації та ґрунтується на абсолютно інших принципах, ніж ті, на яких базується Римська конвенція 1952 р. Поширювати ж на державні повітряні судна обмеження відповідальності за завдану шкоду не є доцільним, оскільки держава, на відміну від приватної особи, має достатньо можливостей відшкодовувати збитки в повному обсязі. Тим більше викликає подив пропозиція застосовувати до державних повітряних суден «пільговий» порівняно з цивільними «принцип доведення вини» [13, с. 11-12], при тому що і Римська конвенція, і національне законодавство багатьох країн передбачає протилежний принцип об'єктивної відповідальності за шкоду, завдану повітряним судном третім особам на поверхні. Посилання на зацікавленість у цьому «африканських» країн [13, с. 12] не виглядає переконливим аргументом на користь запровадження такого диспропорційного режиму відповідальності для держав за завдану їх повітряними суднами шкоду, та навряд чи знайде підтримку та розуміння в провідних авіаційних країн. З цієї ж причини малоімовірним видається нам прийняття в найближчому майбутньому нової конвенції в цій сфері, яка регулювала б відповідальність за шкоду, завдану і цивільними, і державними повітряними суднами.

Право на відшкодування має будь-яка особа, фізична чи юридична (в тому числі держава), якій повітряним судном завдана шкода на території держави-учасниці. При цьому під особою і старі, і нові документи однаково розуміють фізичну або юридичну особу, в тому числі державу (ст. 30 Римської [4], пункт g) ст. 1 Монреальських конвенцій 2009 р. [6; 7]). Свого часу ст. 1 Римської конвенції слушно критикували за вислів «на поверхні» не досить точний: не уточнюється навіть, яка поверхня мається на увазі [14, с. 3]? Зі змісту Римської конвенції 1952 р. випливає, що це може бути як поверхня суходолу, так і моря. Треба також погодитись з висловленою в науці міжнародного права думкою, що під терміном «на поверхні» слід розуміти не тільки поверхню землі чи води, а й дах будинку, палубу судна, морську платформу тощо [13, с. 9]. Але, як правильно вказує К. В. Баурін, шкода може бути завдана й під поверхнею суходолу чи води [14, с. 3]. Римська конвенція 1952 р. на такі випадки не розповсюджується, що є її недоліком. В той же час, уточнення К. В. Бауріна «в межах Землі» [14, с. 3] надто широке. Більшість вбачали доцільним просто прибрати з назви і тексту Римської конвенції 1952 р. вислів «на поверхні» та встановити на міжнародному рівні відповідальність за шкоду, завдану

іноземним повітряним судном третім особам «*на території держави-учасниці*», не обмежуючи сферу відповідальності лише поверхнею Землі – що зрештою знайшло закріплення в остаточному тексті обох Монреальських конвенцій [6; 7]. Така відповідальність охоплює випадки завдання шкоди третім особам на землі, під землею, на поверхні води та під водою, а також у повітрі. При цьому збережено підхід Римської конвенції 1952 р., що судно договірної держави, в тому числі повітряне, розглядається як територія цієї держави. При такому підході сфера відповідальності була розширена і включила випадки, які Римська конвенція 1952 р. наразі не охоплює.

Нові Монреальські конвенції 2009 р., так само як і стара Римська 1952 р. виходять з досить прогресивного принципу об'єктивної відповідальності експлуатанта, тобто незалежно від його вини. З цього принципу ст. 6 передбачає класичний у міжнародному праві виняток: експлуатант не відповідає за шкоду, завдану повітряним судном, якщо та в тій мірі, в якій він доведе, що шкода спричинена з *вини особи, якій завдана шкода*, або її службовців чи агентів (втім це правило не застосовується, якщо постраждала особа доведе, що її службовці чи агенти діяли поза межами своїх повноважень). Не підлягає відшкодуванню також шкода, завдана повітряним судном третім особам в результаті: збройного конфлікту та громадських заворушень. Також експлуатант не відповідає за шкоду, завдану повітряним судном, якщо він був позбавлений можливості використовувати повітряне судно актом державної влади.

Відповідальність експлуатанта за новими Монреальськими конвенціями 2009 р. [6; 7], так само як і за Римською конвенцією 1952 р. за загальним правилом є обмеженою та не перевищує на кожне повітряне судно та кожну подію суму, встановлену залежно від максимальної злітної ваги повітряного судна (виключаючи вплив газу на вагу для повітряних суден легших за повітря) в п. 1 ст. 11. Римська конвенція 1952 р. передбачала необмежену відповідальність експлуатанта тільки у двох спеціальних випадках, про які ми зазначали вище.

Такий підхід у науці давно й обґрунтовано піддається критиці як застарілий. Зрештою у нових Монреальських конвенціях 2009 р. [6; 7] знайшла закріплення позиція тих вчених [14, с. 16; 15, с. 30], які виступали за перегляд принципів відповідальності експлуатанта за таку шкоду аналогічно режиму відповідальності авіаперевізника за смерть або тілесне ушкодження пасажира в Монреальській конвенції 1999 р. Про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. Інакше кажучи, новий Монреальський механізм відповідальності експлуатанта 2009 р. є дворівневим. Перший рівень відповідальності – обмежена, але об'єктивна відповідальність – незалежно від вини експлуатанта. Другий рівень – необмежена відповідальність (або, у випадку з шкодою, завданою актами незаконного втручання, додатковий механізм відшкодування з безпрецедентно високим лімітом відповідальності) з презумпцією вини експлуатанта, тобто тягар доведення відсутності вини покладається на експлуатанта.

Питання позовної давності, підсудності та виконання судових рішень іноземних судів у нових Монреальських конвенціях 2009 р. [6; 7] вирішуються ідентично положенням Римської конвенції 1952 р.

Висновки. Нові Монреальські конвенції 2009 р., нажаль, не сприяють уніфікації норм міжнародного права, оскільки не замінюють попередні документи в цій сфері, а саме модернізують, встановлюючи переважну силу перед правилами Римської конвенції 1952 р. та Протоколу 1978 р. Тобто замість уніфікації шляхом прийняття єдиної конвенції, яка б замінила застарілий Римський механізм новим, держави під егідою ІКАО змогли домовитись лише про модернізацію окремих положень цього механізму нормами двох (!) додаткових конвенцій 2009 р. Після набрання чинності Монреальськими конвенціями 2009 р., залишиться значна кількість держав, які не взяли участі в нових конвенціях, але є учасниками старої Римської конвенції 1952 р., або також і Протоколу 1978 р. Таким чином, з набранням чинності новими Монреальськими конвенціями 2009 р. замість уніфікації правил відшкодування шкоди, завданої повітряними суднами третім особам, існуюча ситуація з множинністю режимів такого відшкодування (зараз їх два: Римської конвенції 1952 р. та Протоколу 1978 р.) ускладниться рівно в два рази (завдяки двом новим конвенціям). Це означає, що для ефективного регулювання цих відносин з різними країнами, держава повинна бути учасником і старих [4; 5], і нових [6; 7] документів.

Прогресивним у Монреальських конвенціях 2009 р. [6; 7], на наш погляд, є закріплений них аналогічно Протоколу 1978 р. сучасний принцип прив'язки відповідальності до експлуатанта, а не до власника повітряного судна. Але негативний досвід підписання та ратифікації Монреальського Протоколу 1978 р. свідчить, що переважна більшість держав-учасниць Римської конвенції 1952 р. не виявили зацікавленості в такій модернізації. Тому немає підстав вважати, що аналогічний підхід нових Монреальських конвенцій 2009 р. знайде більше прихильників серед держав.

Давно на часі був перегляд режиму відповідальності експлуатанта іноземного повітряного судна за шкоду, завдану на території держави, в бік його посилення. Зрештою, у нових Монреальських конвенціях 2009 р. [6; 7] закріплено компромісний варіант, який враховує інтереси як великих, так і інших країн: встановлено дворівневий механізм відшкодування шкоди третім особам аналогічний режиму відповідальності авіаперевізника за смерть або тілесне ушкодження пасажирів в Монреальській конвенції 1999 р., що свідчить про існування єдиного підходу до правового регулювання питань майнової відповідальності, а саме відшкодування шкоди, пов'язаної з ризиками в авіації.

Попри зазначені позитивні зміни, змушені погодитись з скептичними висновками А.С. Конюхової: Монреальські конвенції 2009 р. після набрання ними чинності не змінять кардинально існуючий Римський механізм відшкодування шкоди третім особам в результаті актів незаконного втручання [16, с. 56], а запропонований Монреальський механізм відшкодування не є оптимальним [17, с. 135].

Також треба розуміти, що усі розглянуті нами вище новели 2009 р. – справа майбутнього, оскільки держави дуже неохоче приєднуються навіть до положень

чинної Римської конвенції. Ще гірша ситуація з Протоколом від 23 вересня 1978 р. про зміни до неї. Виходячи з цього негативного досвіду, не варто розраховувати й на швидке набрання чинності новими Монреальськими конвенціями 2009 р. [6; 7]. Так, незважаючи на обмежену сферу застосування, будь-яке розширення сьогодні сфери дії Римської конвенції 1952 р. в просторі чи за рахунок поширення її положень на державні повітряні судна, в факультативних протоколах до неї чи шляхом укладення нової конвенції не знаходить необхідної підтримки серед авіаційних держав, отже, не має реальних перспектив.

Втім, незважаючи на усі недоліки Римської конвенції 1952 р. та Протоколу від 23 вересня 1978 р., а також Монреальських конвенцій 2009 р. [6; 7] – альтернативи їм у міжнародному праві наразі немає та в найближчій перспективі не очікується. Згадаємо відомий кожному юристу вислів: «Краще поганий закон, ніж жодного закону». Безумовно, законодавство України регулює дане питання, і його положення більш вигідні для України у випадку відшкодування шкоди, завданої на нашій території, однак Римська конвенція захищає інтереси експлуатантів українських повітряних суден у випадку завдання ними шкоди за кордоном. Сьогодні, оскільки Україна так і не взяла участь у жодному з міжнародних договорів в даній сфері, наші експлуатанти юридично не захищені і несуть практично необмежену відповідальність за шкоду, завдану ними на території іноземної держави. Зокрема, ми цілком погоджуємось з висновками Г.В. Цірат щодо того, що Монреальські конвенції 2009 р. відповідають вимогам сьогодення, приєднання України до них є доцільним [10, с. 206], оскільки вирішує ряд важливих проблем [11, с. 141]. Якщо Україна планує і надалі залишатись серед авіаційних держав, їй треба обрати один з правових режимів: або морально застарілий режим Римської конвенції 1952 р., або більш прогресивний режим Протоколу від 23 вересня 1978 р. (підписання останнього свідчить, що наша держава обрала шлях поступу, тепер справа за ратифікацією), а в перспективі – приєднатись також до нових Монреальських конвенцій 2009 р. [6; 7], що, на нашу думку, дасть Україні у підсумку більше переваг, ніж негативних наслідків.

Література:

1. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141.
2. Цивільний кодекс України: Прийнятий Верховною Радою України 16 січня 2003 р. / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 2003. №№ 40-44. Ст. 356.
3. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 1994. № 51. Ст. 446.
4. Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанная в Риме 7 октября 1952 г. / Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_231#Text (дата звернення: 20.09.2020).
5. Протокол от 23 сентября 1978 года об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности,

- подписанной в Риме 7 октября 1952 года / Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_001#Text (дата звернення: 20.09.2020).
6. Конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам / Веб-сайт ICAO. URL: https://www.icao.int/secretariat/legal/DCCD2009/doc/DCCD_doc_42_ru.pdf (дата звернення: 20.09.2020).
7. Конвенция о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов, подписана в Монреале 2 мая 2009 года / Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: <http://docs.cntd.ru/document/550849915> (дата звернення: 20.09.2020).
8. Статус Украины в отношении документов международного воздушного права / Веб-сайт ICAO. URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/Status%20of%20individual%20States/ukraine_ru.pdf
9. Справка для государств по вопросам ратификации. (по состоянию на 4 октября 2019 года) / Веб-сайт ICAO. URL: https://www.icao.int/secretariat/legal/LEB%20Treaty%20Collection%20Documents/recommendations_ru.pdf
10. Цірат Г. В. Чи варто Україні приєднуватися до конвенції про незаконне втручання 2009 року? Вісник Академії адвокатури України. 2011. Число 3. С. 203-207. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vaau_2011_3_30
11. Цірат Г. В. Конвенція про загальні ризики 2009 року. Вісник Академії адвокатури України. 2012. Число 3. С. 137-142. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vaau_2012_3_23.
12. Філіппов А.В. Відповідальність експлуатанта повітряного судна за Римською конвенцією 1952 р. Підприємництво, господарство і право. 2015. № 3. С. 62-66.
13. Агуассэ-Данхо Леллу Ив. Международно-правовые вопросы ответственности за вред, причиненный иностранным воздушным судном третьим лицам на поверхности: автореф. дис. на соискание степени кандидата юридических наук: спец. 12.00.10 «Международное право». М., 1998. 14 с.
14. Баурин Константин Владимирович. Международно-правовые вопросы ответственности за вред, причиняемый иностранным летательным аппаратом третьим лицам в пределах Земли : автореф. дис. на соискание степени кандидата юридических наук: спец. 12.00.10 «Международное право». Москва, 2009. 19 с.
15. Катеренчук М.А. Ответственность за ущерб, причиненный воздушными судами третьим лицам на поверхности: международно-правовые вопросы. Транспортное право. 2005. №2. С. 26-30.
16. Конюхова А.С. Международно-правовые механизмы возмещения ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Евразийская адвокатура. 2016. № 3 (22). С. 52-57.
17. Монреальские конвенции 2009 г. о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам: критический анализ. Matters of Russian and International Law. 2016. № 3. 126-141.