

ОБМЕЖЕННЯ ІМУНІТЕТІВ МОРСЬКИХ ТА ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

Переверзєва О.С.,

кандидат юридичних наук, старший дослідник,

старший науковий співробітник

відділу міжнародного права та права Європейського Союзу,

Інститут держави і права імені В.М. Корецького НАН України

ORCID: 0000-0002-4857-6469

Переверзєва О.С. Обмеження імунітетів морських та повітряних суден.

Метою статті є визначення правової природи обмеження імунітету морських та повітряних суден. Це передбачає вирішення ряду завдань: дослідити понятійний апарат імунітету держави, імунітету морського судна, імунітету повітряного судна; проаналізувати міжнародно-правове регулювання імунітету морських та повітряних суден; визначити причини та виклики, з якими стикаються державні морські та повітряні судна щодо обмеження їхнього імунітету відповідно до міжнародного права; розглянути практику спорів у трибуналах щодо обмеження імунітету державних морських суден; обмеження імунітету повітряних суден у контексті перевезення нелегальних мігрантів. Комплексне вивчення принципу міжнародного права – імунітету держави в контексті морських та повітряних суден дозволило розкрити правову природу імунітету морських та повітряних суден, види імунітету держав, проаналізувати міжнародно-правове регулювання імунітету морських та повітряних суден, висвітлена практика розглядів спорів стосовно обмеження імунітету морських та повітряних суден. Імунітет морських і повітряних суден як принцип міжнародного права забезпечує захист державного флоту та авіації від юрисдикції іноземних держав. При цьому абсолютний імунітет характерний для морських і повітряних суден, що використовуються виключно для державних цілей (військові літаки, рятувальні операції), вони не підлягають затриманню, арешту чи іншим формам юрисдикції. Водночас обмежений імунітет стосується морських та повітряних суден в тому випадку, коли використовуються для комерційних перевезень, а також у разі порушення принципів і норм міжнародного морського та повітряного права.

Важливе значення також належить захисту суверенітету держави; забезпеченню свободи морських та авіаперевезень, їх безпеки; дипломатичних та гуманітарних місій. Проте, в сучасних умовах обмеження імунітету морських та повітряних суден поступово зіштовхується з сучасними викликами через відповідальність за екологічну шкоду, судових прецедентів, боротьби з незаконною діяльністю на морі та в повітрі, санаційних обмежень та політичного тиску, зміну політичної ситуації на міжнародній арені, тому ці виклики демонструють актуальність дослідження.

Ключові слова: імунітет держави, міжнародне морське право, міжнародне повітряне право, цивільна авіація, перевезення, ІКАО, ІМО, ООН, обмеження імунітету морського та повітряного судна, відповідальність держав, контроль, безпека мореплавства, юрисдикція, міграція, тимчасові заходи, держава, міжнародний трибунал з морського права, міжнародний суд ООН.

Pereverzyeva O.S. Limitation of immunities of sea and aircraft vessels.

The legal nature of the immunity of sea and aircraft vessels, the types of immunity of states are studied, the international legal regulation on the immunity of sea and aircraft vessels is analyzed, the practice of disputes regarding the limitation of the immunity of sea and aircraft vessels is highlighted. Immunity of ships and aircraft is a principle of international law, as it provides protection of the state fleet and aviation from the jurisdiction of foreign states. Important importance also depends on the protection of the sovereignty of the state; ensuring freedom of sea and air transportation and security; diplomatic and humanitarian missions. However, in modern conditions, the limitation of the immunity of sea and aircraft vessels is gradually faced with modern challenges due to liability for environmental damage, judicial precedents, the fight against illegal activities at sea and in the air, remedial restrictions and political pressure, changes in the political situation in the international arena, therefore, these challenges demonstrate the relevance of research. Restriction of aircraft immunity is carried out when there is a risk of transporting illegal migrants or a threat to national security. The immunity of state aircraft is not absolute – it can be limited in cases where the aircraft is used for actions that are contrary to international law or violate the sovereignty of another state.

The function of states is to ensure the legal status of sea and aircraft, protect their immunity and comply with international obligations regarding security and law and order. The issue of state immunity

in international law has been relevant for many years, because the practice of non-subordination of one state to the legal order of another has been developed since ancient times and is based on the principle "equal has no power over equal". But at a certain time, theories began to arise regarding the fact that it is worth distinguishing the activities of the state as the bearer of sovereign power from those cases when it acts as a private person, that is, within the limits of private law. Jurisdiction regarding the latter actions was carried out according to the law of the place of the court deciding the case, and therefore the immunity of the state ceased to be absolute.

Key words: state immunity, international maritime law, international air law, civil aviation, transportation, ICAO, IMO, UN, limitation of immunity of sea and aircraft, responsibility of states, control, maritime safety, jurisdiction, migration, provisional measures, state, international tribunal on the law of the sea, international court of the United Nations.

Постановка проблеми. Обмеження імунітету морських суден у сучасних умовах зумовлене необхідністю забезпечення екологічної безпеки, боротьби з незаконною діяльністю та відповідальністю держав за шкоду морському середовищу, спричинену їхніми суднами. Хоча військові та державні судна користуються захистом, судовою практика та міжнародні угоди поступово звужують сферу їхнього імунітету. Основні сучасні тенденції обмеження імунітету залежать від відповідальності за екологічні порушення, за боротьбу з незаконною діяльністю (піратство, контрабанда, нелегальна міграція), судових прецедентів щодо арешту державних суден, посилення контролю за військовими кораблями у мирний час тощо.

Обмеження імунітету повітряних суден у сучасних умовах пов'язане з боротьбою проти тероризму, санкціями, екологічними нормами та судовими процесами щодо державних боргів. Хоча державні повітряні судна користуються імунітетом, зростає кількість винятків, коли цей імунітет може бути обмежений в силу різних причин зокрема у випадках порушення принципів та норм міжнародного права.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Питанням обмеження імунітету морських та повітряних суден присвячено праці таких вітчизняних та зарубіжних учених: О. Борщевська, М. Буроменський, О. Буткевич, О. Григоров, О. Задорожний, В. Денисов, Н. Камінська, Н. Малишева, О. Переверзева, Т. Сироїд, С. Бро, У. Кёлер, С. Мюрфи, С. Росенн, Д. Стюарт, К. Тамс, С. Форест, Р. Хіггінс, Г. Хафнер та ін. У науковій літературі бракує досліджень щодо практики розгляду спорів щодо обмежень імунітетів морських та повітряних суден.

Формування мети і завдань статті. Мета статті полягає у визначенні правової природи обмеження імунітету морських та повітряних суден.

Для досягнення означеної мети необхідно вирішити такі завдання:

дослідити понятійний апарат імунітету держави, імунітету морського судна, імунітету повітряного судна;

проаналізувати міжнародно-правове регулювання щодо імунітету морських та повітряних суден;

визначити причини та виклики, з якими стикаються державні морські та повітряні судна щодо обмеження їхнього імунітету відповідно до міжнародного права;

розглянути практику спорів у трибуналах щодо обмеження імунітету державних морських суден;

обмеження імунітету повітряних суден у контексті перевезення нелегальних мігрантів.

Вони сприятимуть комплексному вивченню принципу міжнародного права – імунітету держави в контексті морських та повітряних суден.

Виклад основного матеріалу. Вперше концепцію державного імунітету було закріплено в Брюссельській конвенції для уніфікації деяких правил щодо імунітету державних суден від 10 квітня 1926 року з наступними доповненнями. З неї випливає, що абсолютний державний імунітет – це право держави користуватися своїм суверенітетом у повному обсязі, включаючи всі державні, в тому числі майнові, інституції [1, с. 78].

В енциклопедії міжнародного права В.Н. Денисов зазначив, що імунітет держави – це звільнення від повинності, недоторканість – принцип міжнародного права, який полягає у звільненні іноземної держави від юрисдикції іншої держави; впливає із засад суверенітету державного [2, с. 514].

Питання імунітету держави в міжнародному праві є актуальним уже протягом багатьох років, адже практика непідпорядкування однієї держави правопорядку іншої склалася ще в давні часи і засновується на принципі «рівний немає влади над рівним». Та в певний час почали виникати теорії стосовно того, що варто відрізняти діяльність держави як носія суверенної влади від тих випадків, коли вона діє як приватна особа, тобто в межах приватного права. Судочинство щодо ос-

танніх дій здійснювалося згідно з правом місця суду, що вирішує справу, а отже, імунітет держави припинив бути абсолютним [12, с. 1].

Імунітет держави у широкому застосуванні – це принцип, згідно з яким до держави або її органів не може бути заявлений позов в іноземному суді без її згоди. Будь-яка держава, як суверен, не може бути підпорядкована судовій юрисдикції іншого суверена (іншої держави) окрім випадків, коли держава з власної волі погодилась підпорядкувати себе юрисдикції іноземних судів. У міжнародному праві цей принцип сформульований як «*par in parem non habet imperium*» – рівний над рівним не має влади. Цей принцип знаходить своє певне відображення у Віденській конвенції про представництво держав і їх відносини з міжнародними організаціями універсального характеру від 14 березня 1975 р., Віденській конвенції про консульські зносини від 24 квітня 1963 р., Віденській конвенції про дипломатичні зносини від 18 квітня 1961 р., Конвенції про спеціальні місії 1969 р. Загальний принцип міжнародного права «рівний над рівним не має влади і юрисдикції» ґрунтується на суверенітеті кожної держави. Види (теорії) розуміння судового імунітету держави: абсолютний імунітет передбачає, що пред'явлення позову до іноземної держави, забезпечення позову і звернення стягнення на майно іноземної держави може бути допущено виключно за згодою цієї держави; функціональний (обмежений) імунітет передбачає, втрату судового імунітету державою у випадках, коли вона є стороною правовідносин, як приватна особа. Здебільшого це договірні правовідносини зовнішньоекономічної діяльності. Однак, у випадках діяльності держави як суверена зберігається абсолютний імунітет [3].

Імунітет морських і повітряних суден стосується їхньої захищеності від примусового виконання або судового переслідування в іноземних державах. Ці питання регулюється міжнародним правом та національним законодавством, зокрема міжнародними конвенціями та звичаєвими нормами. Водночас існують обмеження цього імунітету, які залежно від обставин можуть застосовуватись на морські та повітряні судна. Визначимо правову природу імунітету морських суден – це принцип міжнародного права, згідно з яким військові та державні судна, користуються захистом від юрисдикції іноземних судів та органів влади.

Проаналізуємо основні види імунітету згідно принципам і нормам міжнародного морського права, зокрема абсолютний (повний) імунітет – повний захист від юрисдикції, незалежно від характеру діяльності судна та функціональний (обмежений) імунітет – застосовується лише до дій, пов'язаних з виконанням суверенних функцій держави. В міжнародному морському праві абсолютний імунітет стосується морських суден, які належать державам і використовуються для некомерційних цілей (державні або військові судна), зазвичай мають повний імунітет. Судна не підлягають арешту, обшуку чи конфіскації в іноземних портах, а обмежений імунітет, стосується державних суден, які використовуються для комерційних цілей (перевезення вантажів, пасажирів), його імунітет може бути обмеженим. Це закріплено в положеннях Конвенції ООН про юрисдикційні імунітети держав та їх власності від 2004 р. [4]. Імунітет може бути знятий, якщо позови стосуються права власності чи фінансових зобов'язань судна. У випадку зіткнення чи іншої шкоди, завданої судном, обмеження імунітету застосовуються згідно з Конвенцією ООН з морського права 1982 р. [5].

Відповідно до статті 95 та 96 Конвенції ООН з морського права від 1982 р. встановлюють імунітет для військових кораблів у відкритому морі та імунітет для суден, які перебувають на некомерційній державній службі. Відповідно п. 2 статті 16 Конвенції ООН про юрисдикційні імунітети держав та їх власності від 2004 р. закріплено п.1. не застосовується щодо військових, допоміжних кораблів або інших суден, що належать державі або експлуатованих ним і використовуваних на цьому етапі, виключно на державній некомерційній службі. Резолюції Міжнародної морської організації (ІМО) посилюють вимоги до державних суден у сфері екологічного контролю та безпеки мореплавства.

Цікавою з погляду міжнародного правосуддя є справа «ARA Libertad» від 15 грудня 2012 р. (Аргентина проти Гани). Фрегат «ARA Libertad» Аргентини був затриманий у Гані через борговий спір, але Міжнародний трибунал з морського права (далі – Трибунал) своїм рішенням визнав його імунітет [6].

Так, 15 грудня 2012 р. відбулося засідання Трибуналу, який виніс рішення по справі «ARA Libertad» (Аргентина проти Гани). 1 жовтня 2012 р. фрегат «ARA Libertad» прибув у порт м. Теми, поблизу м. Аккри (Гана). Відхід судна з цього порту, який був заплановано на 4 жовтня 2012 року не здійснився, тому що був затриманий органами влади Гани відповідно до рішення Вищого суду м. Аккри.

30 жовтня 2012 року Аргентина порушила арбітражне провадження проти Гани щодо затримання фрегата. 14 листопада 2012 р. Аргентина подала запит про призначення тимчасових заходів згідно пункт 5 статті 290 Конвенції ООН з морського права 1982 р. до Трибуналу.

Держави можуть також обрати врегулювання спорів в Міжнародному суді ООН, шляхом формування *ad hoc* арбітражу для розгляду міжнародних спорів згідно з Додатком VII Конвенції ООН з

морського права або «спеціального» арбітражу згідно з Додатком VIII Конвенції ООН з морського права [7, с. 188]. Крім того, Палата із спорів щодо морського дна володіє виключною юрисдикцією щодо спорів, пов'язаних із діяльністю в Районі морського дна, більш детальна категоризація яких, закріплена в статті 187 Конвенції [8, с. 45].

І Гана, і Аргентина є державами-учасницями Конвенції ООН з морського права від 1982 р. однак ці держави не обрали однакову процедуру вирішення спорів. Відповідно до Розділу 2 частини XV розглядається як основа системи врегулювання спорів, утвореної Конвенцією. Пункт 1 статті 287 Конвенції передбачає, що держава, яка підписує, ратифікує Конвенцію або приєднується до неї, може шляхом письмової заяви обрати один або кілька судових органів для врегулювання спорів щодо тлумачення або застосування Конвенції.

Конвенція передбачає, що сторони спору мають прийняти арбітраж відповідно до Додатку VII Конвенції. Створення арбітражного суду може зайняти деякий час і очікувати створення такого арбітражного суду, тому будь-яка сторона спору може, відповідно до умов, встановлених Конвенцією, звернутись до Міжнародного трибуналу з морського права та призначити тимчасові заходи відповідно до пункту 5 статті 290 Конвенції «До формування арбітражу, до якого спір передається на підставі цього розділу, будь-який суд або арбітраж за домовленістю сторін або, якщо такої домовленості не було досягнуто протягом двох тижнів з моменту подання запиту на тимчасові заходи, Міжнародний трибунал з морського права, а стосовно діяльності в Районі – палата зі спорів, пов'язаних з морським дном, можуть призначити, змінити або скасувати тимчасові заходи відповідно до цієї статті, якщо вони вважають, що *prima facie* арбітраж, який повинен бути сформований, володітиме юрисдикцією і що цього вимагає терміновість ситуації. Після свого формування арбітраж, на розгляд якого передано спір, може змінити, скасувати або підтвердити ці тимчасові заходи, діючи відповідно до пунктів 1–4» [9, с. 216].

15 грудня 2012 року Трибунал постановив, що «на цій стадії провадження Трибуналу не потрібно остаточно встановлювати існування прав, на які претендує Аргентина, і все ж, перш ніж призначити тимчасові заходи, Трибунал повинен переконатися, що положення, на які посилається сторона спору, є *prima facie*, щоб забезпечити підставу, на якій може базуватися юрисдикція арбітражу згідно з Додатком VII (параграф 60).

Виявивши, що «арбітражний суд за Додатком VII *prima facie* матиме юрисдикцію» (параграф 67), Трибунал перевіряє, чи терміновість ситуація потребує вжиття тимчасових заходів. У цьому контексті Трибунал вважає, зокрема, що «відповідно до загального міжнародного права, а військовий корабель користується імунітетом» (параграф 95) і що «будь-який акт, який перешкоджає силою, а військовий корабель є джерелом конфлікту, який може ставити загрозу дружнім відносинам між державами» (параграф 97).

Трибунал доходить висновку, що «за обставин цієї справи, відповідно до п. 5 статті 290 Конвенції терміновість ситуації вимагає призначення Трибуналом тимчасових заходів, які забезпечать повне дотримання застосовних норм міжнародного права, таким чином зберігаючи відповідні права сторін» (параграф 100).

Таким чином, у постанові від 15 грудня 2012 року Трибунал, прийняв рішення відповідно до Додатку VII щодо застосування тимчасових заходів відповідно до п. 5 статті 290 Конвенції, таким чином Гана повинна негайно звільнити фрегат «ARA Libertad» та забезпечити, щоб командир і екіпаж залишили порт у м. Теми та морські райони, які знаходяться під юрисдикцією Гани; надання Аргентиною та Ганою первинного звіту не пізніше 22 грудня 2012 року до Трибуналу згідно параграфу 103; рішення про те, що кожна сторона несе власні витрати.

Можна зробити висновок про те, що Трибунал визнав, що Гана порушила суверені права Аргентини, і зобов'язав Гану виконати його рішення. Після цього, фрегат «ARA Libertad» був звільнений і повернувся до Аргентини. Затримання фрегату призвело до порушення принципів та норм міжнародного права, але військові кораблі мають імунітет від затримання відповідно статті 32 Конвенції ООН з морського права від 1982 року.

Проаналізуємо правову природу імунітету повітряних суден – це принцип міжнародного права, згідно з яким певні категорії повітряних суден, зокрема військові та державні, звільняються від юрисдикції іноземних держав.

Відповідно до статті 3 Чиказької конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 1944 р. (ІКАО) цивільні та державні повітряні судна чітко розмежовані. Державні (військові, митні, поліцейські) судна не можуть літати над територією іншої держави без її дозволу [10]. Отже, державні літаки не підлягають арешту чи затриманню, якщо вони виконують державні функції. Відповідно п.3.стаття 3 Конвенції ООН про юрисдикційні імунітети держав та їх власності від 2004 р. конвенція не завдає шкоди імунітетам, якими відповідно до міжнародного права користується держава щодо повітряних суден чи космічних об'єктів, що належать державі. Монреальська конвенція про боротьбу з неза-

конними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації від 1971 р. дозволяє затримання повітряних суден, якщо вони використовуються для незаконної діяльності (перевезення зброї, терористів чи санаційних товарів та нелегальних мігрантів) та ін. [11].

При розгляді спорів про компенсацію за шкоду або порушення міжнародних авіаційних правил, імунітет повітряного судна може бути обмежений відповідно до положень Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 1944 р. та Монреальської конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 1999 р.

Якщо досліджувати обмеження імунітету повітряних суден у контексті перевезення нелегальних мігрантів, то можна зазначити, що держави мають право відмовити у в'їзді повітряному судну, якщо є ризик перевезення нелегальних мігрантів або загрози національній безпеці. Імунітет державних повітряних суден не є абсолютним – він може бути обмежений у випадках, коли літак використовується для дій, що суперечать міжнародному праву або порушують суверенітет іншої держави. Держава може відмовити у доступі до повітряного простору або посадці, якщо рейс порушує імміграційне законодавство або міжнародні угоди. Депортаційні місії можуть призводити до дипломатичних конфліктів, якщо вони здійснюються без належного узгодження з державою, яка приймає мігрантів. Міжнародні організації та міжнародні суди можуть розглядати такі випадки як порушення прав людини, що може спричинити санкції або обмеження щодо держав, які здійснюють примусові депортації.

У випадку перевезення пасажирів із підробленими документами або без віз, держави можуть вимагати депортації пасажирів за рахунок авіакомпанії (такі норми діють у ЄС, США та інших країнах). Якщо авіакомпанія перевозить нелегальних мігрантів, держава прибуття може вимагати від авіакомпанії депортувати пасажирів та накласти штрафи або санкції на перевізника. У випадку гуманітарних криз держави можуть відмовитися від імміграційних обмежень та надавати тимчасовий притулок мігрантам (наприклад, у випадку воєнних конфліктів).

Можна зробити висновок про те, що абсолютний імунітет повітряного судна не підлягає затриманню, арешту чи іншим формам юрисдикції, а обмежений імунітет на повітряні судна застосовується лише тоді, коли судно виконує комерційні функції або порушуються принципи й норми міжнародного повітряного права.

Висновки. Правовий статус морських та повітряних суден є важливою складовою міжнародного морського та повітряного права. Морські та повітряні судна, що використовуються виключно для державних цілей (військові літаки, рятувальні операції) мають абсолютний імунітет. Обмежений імунітет стосується морських та повітряних суден в тому випадку, коли використовуються для комерційних перевезень.

Обмеження імунітету залежить від функціонального підходу, зокрема імунітет залежить від мети використання морського та повітряного судна – державна чи комерційна; від згоди держав, за умов, якщо держава судна добровільно відмовляється від нього та у разі порушення принципів і норм міжнародного права. Зокрема, це стосується незаконного використання військових кораблів та літаків, порушень екологічних норм і стандартів, що становлять підстави для обмеження імунітету.

Функція держави полягає саме у забезпеченні належного правового статусу морських та повітряних суден, захисту їх імунітету та дотримання міжнародних зобов'язань щодо гарантій безпеки і правопорядку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Борщевська О. Судовий імунітет держави в розгляді приватноправових спорів за участю іноземних осіб. *Господарське право та процес*. № 3. 2021. С. 78.
2. Денисов В.Н. Імунітет держави. *Енциклопедія міжнародного права*. Академперіодика. К. 2017. Т. 2. С. 514.
3. Ступак О. Судовий імунітет держави. К. 2022. URL: https://supreme.court.gov.ua/userfiles/media/new_folder_for_uploads/supreme/2022_prezent/Prezentatsiia_15_16_09_2022_Stupak.pdf.
4. Конвенція ООН про юрисдикційні імунітети держав та їх власність від 02 грудня 2004 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_e50#text.
5. Конвенція ООН з морського права від 1982 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua>.
6. "Ara libertad" case (Argentina v. Ghana). International tribunal for the law of the sea Tribunal international du droit de la mer itlos/press 188 15 december 2012 URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press_releases_english/pr_188_e.pdf.
7. Murphy S. International judicial bodies for resolving disputes between states. The Oxford handbook of international adjudication / Romano C.P.R., Karen J.A., Shany Y. (eds.). Oxford: Oxford university press, 2013. P. 182–207.

8. Rosenne Sh. Provisional Measures in International Law: The International Court of Justice and the International Tribunal for the Law of the Sea. New York: Oxford University Press, 2004. 241 p.
9. Галімурка П.І. Механізм призначення тимчасових заходів у спорах щодо тлумачення або застосування конвенції ООН з морського права. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія ПРАВО. 2023 Вип. 76: част. 2. С. 216.
10. Chicago Convention on International Civil Aviation of 1944 (ICAO) URL: https://www.icao.int/publications/documents/7300_orig.pdf.
11. Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation (with Final Act of the International Conference on Air Law held under the auspices of the International Civil Aviation Organization at Montreal in September 1971). URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-14118-english.pdf>.
12. Ведькал В.А., Гадірлі Т.А. Імунітет держави, його види та концепції реалізації. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 9. С. 1.