

АКТУАЛЬНІ АСПЕКТИ МІЖНАРОДНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

УДК 341.226+347.426

Мануїлова К. В., к.ю.н., доцент кафедри
міжнародного права та
міжнародних відносин НУ «ОЮА»

**Міжнародна уніфікація норм
про відповідальність за шкоду, заподіяну
під час повітряного перевезення**

В статті розглядається стан та зміст уніфікації норм про відповідальність за шкоду, заподіяну під час міжнародних повітряних перевезень. Висвітлюються основні положення уніфікованих норм про відповідальність авіаперевізника. Робиться висновок про необхідність подальшого вдосконалення правового регулювання відповідальності за шкоду, заподіяну під час авіаперевезення.

Ключові слова: повітряні перевезення, відповідальність перевізника, шкода, уніфікація, деликтна відповідальність, договірна відповідальність.

В статье рассматривается состояние и содержание унификации норм об ответственности за вред, причиненный при международных воздушных перевозках. Освещаются основные положения унифицированных норм об ответственности авиаперевозчика. Делается вывод о необходимости дальнейшего совершенствования правового регулирования ответственности за ущерб, причиненный во время авиаперевозок.

Ключевые слова: воздушные перевозки, ответственность перевозчика, вред, унификация, деликтная ответственность, договорная ответственность.

The article discusses the condition and maintenance of unification of the rules on liability for damage caused by international air traffic. The key provisions of the uniform rules on air carrier liability are highlighted. The conclusion about the need for further improving of the legal regulation on liability for damage caused during air travel is made.

Keywords: air transportation, the carrier's liability, damage, unification, tort liability, contractual liability.

Актуальність дослідження міжнародно-правового регулювання відповідальності за шкоду, заподіяну під час повітряних перевезень, зумовлюється постійним збільшенням їх обсягів, і, як наслідок, зростання числа випадків шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та майну потерпілих під авіаперевезень як джерела підвищеної небезпеки.

Правове регулювання відповідальності при міжнародному повітряному перевезенні стало предметом аналізу досить відомих досліджень Ю.Н. Малеева (Международное воздушное право: вопросы теории и практики. — М., 1986), О.Н. Садікова (Правовое регулирование международных перевозок. — М., 1981), а також колективних робіт В.Д. Бордунова, А.И. Котова та Ю.Н. Малеева (Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. — М., 1988; Международное воздушное право. Том 1-2. — М., 1980). Проте вони не вичерпують гостроту проблем, пов'язаних з спричиненням шкоди під час повітряного перевезення, що зумовлює значущість та важливість подальших доробок.

Ціллю є висвітлення стану та змісту уніфікації норм про відповідальність за шкоду, заподіяну під час міжнародних повітряних перевезень.

Перш за все зазначимо, що Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. (додаток 13) встановлює наступні випадки заподіяння шкоди в результаті авіаційних подій:

1) заподіяння тілесних ушкоджень зі смертельним результатом або серйозними тілесними ушкодженнями в результаті знаходження на повітряному судні, контакту з будь-якими його частинами, вибуху (за винятком випадків заподіяння шкоди пасажиру їм самим або іншим пасажиром, а також за винятком випадків заподіяння шкоди безквитковим пасажиром);

2) заподіяння шкоди повітряному судну у вигляді ушкоджень або руйнування конструкції, в результаті яких порушується міцність конструкції, погіршуються технічні або льотні характеристики повітряного судна, потрібний великий ремонт або заміна пошкодженого агрегату (за певними винятками);

3) пропажа повітряного судна або знаходження його в такому місці, де доступ до нього неможливий.

Отже, згідно з Чиказькою конвенцією авіаційна подія розглядається, як подія, яка завдала шкоду життю чи здоров'ю пасажирів та інших осіб, а також збиток повітряному судну і яке тягне у зв'язку з цим кримінальну та цивільно-правову відповідальність винних осіб.

Оскільки у рамках даної статті аналіз кримінальної відповідальності не проводиться, зупинимося на характеристиці цивільно-правової відповідальності за шкоду, заподіяну під час повітряного перевезення.

Як відомо, розрізняють два види цивільно-правової відповідальності: договірну і деліктну. Це розділення особливо важливо, оскільки одна і та ж дія або бездіяльність може являти собою порушення як договірних, так і позадоговірних зобов'язань. Теоретично розмежувати зазначені види відповідальності нескладно, однак на практиці таке розходження не завжди очевидно. Яскравим прикладом цього служить визначення відповідальності за заподіяння шкоди в результаті міжнародного перевезення пасажирів.

У зв'язку із значними відмінностями в правовому регулюванні договірної та деліктної відповідальності для потерпілого важливою є можливість самостійно визначити підставу свого позову (з договору або з делікту), що спричинює так звану проблему конкуренції позовів, відому праву ряду країн – Великобританії, США, ФРН. Проте на міжнародному рівні пануючої в даний час є тенденція уніфікації договірної та деліктної відповідальності, що проявилось, зокрема, у Варшавській конвенції про міжнародні повітряні перевезення 1929 р., яка підпорядкувала всі позови, незалежно від їх підстави, єдиними правилами.

Правову підставу відповідальності авіаперевізників при міжнародному повітряному перевезенні складають комплекс міжнародних договорів, відомих як Варшавська система, яка включає, крім самої Варшавської конвенції, Гаазький протокол 1955 р., Гватемальський протокол 1971 р. і чотири Монреальських протоколи 1975 р., а також Конвенцію, яка доповнює Варшавську конвенцію для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особами, які не є перевізниками за договором, прийняту у Гвадалахарі в 1961 р.

Варшавська конвенція 1929 р. застосовується, як це впливає з її назви, до міжнародного повітряного перевезення, під яким згідно з п. 2 ст. 1 розуміється всяке перевезення, при якому місце відправлення і місце призначення, незалежно

від того, є чи ні перерва у перевезенні або перевантаженні, розташовані на території двох Договірних держав або на території однієї і тієї ж Договірної сторони, якщо зупинка передбачена на території іншої держави, навіть якщо ця держава не є учасницею Конвенції. Варшавська конвенція уніфікувала правила, що стосуються документів, встановила загальний строк позовної давності — два роки, — а також вирішила проблему визначення суду, компетентного розглядати справи про нанесення збитку. Відповідно до ст. 28 Конвенції позов про відповідальність повинен бути поданий за вибором позивача, до суду за місцем проживання перевізника, за місцем знаходження головного управління його підприємства або за місцем, де він має контору, за допомогою якої був укладений договір, або в суді держави місця призначення.

Варшавська конвенція встановлює, що перевізник несе відповідальність за шкоду у випадку смерті або тілесного ушкодження пасажирів, а також у разі знищення, втрати чи пошкодження багажу та вантажу. Якщо відповідальність обумовлена помилкою авіаперевізника, його вина передбачається, і тягар доведення її відсутності лежить на ньому. Однак, якщо перевізник доведе, що ним були вжиті всі заходи для уникнення шкоди або що їх неможливо було зробити, він звільняється від відповідальності.

Окремо необхідно відзначити, що відповідно до ст. 17 Варшавської конвенції перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну пасажирів у разі смерті, поранення або всякого іншого тілесного ушкодження, якщо нещасний випадок, що заподіяв шкоду, стався на борту повітряного судна або під час операцій при посадці і висадці. Крім цього, він відповідальний за шкоду, заподіяну у випадку знищення, втрати чи пошкодження зареєстрованого багажу або вантажу, якщо подія, яка завдала шкоди, сталася під час повітряного перевезення.

Зарубіжна судова практика виробила такі підходи до визначення поняття «події», що міститься в ст. 17 Варшавської конвенції. Так, у справі *Air France v. Saks*, розглянутій Верховним судом США в 1985 р., було вирішено: «Відповідальність за статтю 17 Варшавської конвенції виникає лише у випадку, якщо шкода пасажирів було завдано несподіваною або незвичайною подією, яка є зовнішньою по відношенню до пасажирів. Це визначення має з відповідними змінами застосовуватися до оцінки всіх обставин заподіяння шкоди пасажирів» [1, р. 249].

Згідно з Варшавською конвенцією відшкодовується лише шкода, заподіяна пасажирів, тобто особі, яка уклала договір перевезення. Шкода або збитки, завдані безквітковому пасажирів, відшкодовується за загальними правилами цивільно-правової відповідальності, застосовуваними з урахуванням колізійних норм відповідної держави. Варшавська конвенція містить обмеження відповідальності перевізника щодо пасажирів, зареєстрованого багажу та вантажів¹. Ці обмеження не застосовуються, якщо буде доведено, що шкода чи збитки завдані внаслідок наміру або грубої необережності перевізника, його працівників

¹ Конвенція, що не змінена Гаазьким протоколом, передбачає наступні обмеження відповідальності перевізника: щодо кожного пасажирів — 125 тис. франків; щодо зареєстрованого багажу і товарів — 250 франків з кілограма; щодо предметів, що залишаються пасажирів при собі, — 5 тис. франків з пасажирів. Гаазький протокол збільшив межі відповідальності, встановлені Варшавською конвенцією, до 250 тис. франків у разі смерті або тілесного ушкодження пасажирів.

або агентів, що діяли в межах своїх службових обов'язків.

Останнім часом у практиці судів України також виникають випадки застосування положень Варшавської конвенції, а також внутрішнього права іноземних держав для вирішення спорів, що стосуються визначення розміру відповідальності авіаперевізника. Однак чітка і несуперечлива судова практика з різних питань відповідальності авіаперевізника та інших осіб за шкоду, заподіяну в результаті авіаційних подій, в Україні в даний час ще не склалася.

Як було зазначено, Варшавська конвенція застосовується до міжнародного перевезення пасажирів, багажу та вантажів, опосередкованої укладенням договору між сторонами. У зв'язку з цим постає важливе питання про те, хто є суб'єктом даного договору і, отже, хто повинен нести відповідальність у разі заподіяння шкоди.

Проте Варшавська конвенція не містить визначення перевізника і залишила нерегульованим питання здійснення міжнародних повітряних перевезень особою, яка не є стороною договору. У зв'язку з цим для заповнення відповідних прогалин у правовому регулюванні була прийнята Гвадалахарська конвенція, яка визначила і розмежувала правовий статус договірної і фактичного перевізників. У зарубіжній літературі визнається, що туристичні агентства, туроператори, експедитори, фрахтувальники та інші особи можуть бути перевізниками за договором, якщо вони прийняли на себе зобов'язання щодо здійснення перевезення, а не тільки уклали договір від імені третьої сторони, що діє в якості агента, менеджера з продажу або службовця [2, с. 201].

Стаття 3 Гвадалахарської конвенції передбачає, що дії або бездіяльність фактичного перевізника або уповноважених ним осіб, які діяли при виконанні ними своїх обов'язків, що відносяться до перевезення, що здійснюється фактичним перевізником, вважаються діями чи бездіяльністю перевізника за договором і навпаки. Однак в останньому випадку відповідальність фактичного перевізника також обмежена межами, передбаченими ст. 22 Варшавської конвенції. Встановлена також солідарна відповідальність фактичного і договірної перевізників за позовами про відшкодування шкоди, заподіяної при перевезенні, здійснюється фактичним перевізником.

Крім Гвадалахарської конвенції, відповідальність перевізника за договором міжнародного перевезення регламентують і інші міжнародні угоди: Монреальська угода 1966 р., угода Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) між перевізниками про відповідальність щодо пасажирів. У травні 1999 року в Монреалі була підписана Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, яка покликана надалі замінити Варшавську конвенцію.

У рамках Європейського союзу 9 жовтня 1998 був прийнятий Регламент 2027/97 «Про відповідальність авіаперевізника у разі події», який передбачає, що відповідальність авіаперевізника Співтовариства за шкоду, заподіяну пасажиром смертю, пораненням чи іншим тілесним ушкодженням, не повинна підлягати ніяким фінансовим обмеженням. У разі якщо договір міжнародного перевезення не підпадає під дію даних міжнародних угод, відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну при повітряному перевезенні життю або здоров'ю пасажирів повітряного судна, визначається за загальними правилами позадоговірної відповідальності, якщо договором перевезення або законом не

передбачена підвищена відповідальність перевізника.

Однак здійснення повітряних перевезень можливе не лише власним транспортом, але з використанням повітряних суден на підставі договорів оренди, лізингу або фрахтування — в цьому випадку, якщо відбувається авіаційна подія з заподіянням йому шкоди, постає проблема визначення особи, в обов'язок якого входить його відшкодування.

Традиційно розрізняються два види договору оренди: оренда з екіпажем та без екіпажу. Принципова відмінність даних договорів полягає в тому, що в першому випадку орендодавець надає орендареві послуги з управління і технічної експлуатації повітряного судна для забезпечення його нормальної та безпечної експлуатації, тоді як у другому — ці обов'язки покладаються на орендаря. Ці відмінності зумовлюють відмінності в режимах відповідальності за шкоду, заподіяну повітряному судну в результаті авіаційної події.

У разі укладення договору оренди без екіпажу відповідальність за шкоду, заподіяну повітряному судну, викликану обставинами, за які відповідальний орендар, несе останній, оскільки на нього відповідно до цивільного законодавства покладається обов'язок підтримувати належний стан повітряного судна, включаючи здійснення поточного та капітального ремонту. Орендодавець несе відповідальність за шкоду, заподіяну орендарю в результаті авіаційної події, якщо було встановлено, що його причиною з'явилися недоліки як явні, так і приховані, що проявилися в процесі експлуатації повітряного судна. Однак він не відповідальний за недоліки повітряного судна, про які він не міг знати при укладанні договору, а також за ті недоліки, про які орендар був повідомлений при укладенні договору.

Що стосується розмежування відповідальності орендодавця і орендаря за шкоду, заподіяну повітряному судну в результаті авіаційної події, то п. 1 (а) ст. 8 Конвенції УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг 1988 р. (далі — Оттавська конвенція) передбачає, що орендодавець звільняється від будь-якої відповідальності перед орендарем щодо обладнання, крім випадків, коли орендарю заподіяні збитки внаслідок того, що він покладався на досвід і думку орендодавця, а також внаслідок втручання останнього у вибір постачальника або специфікацій обладнання. Зазначені правила не застосовуються, якщо орендодавець виступає в якості, наприклад, власника майна. Спеціально передбачено, що орендодавець звільняється від відповідальності щодо третіх осіб у разі заподіяння обладнанням шкоди їх життю, здоров'ю або майну. Оскільки в обов'язок орендаря входить використання обладнання належним чином і підтримка його в стані, в якому воно було поставлене, то шкода, заподіяна в результаті авіаційної події і що стала наслідком порушення даного обов'язку, повинна бути їм відшкодовано.

Стаття 13 Оттавської конвенції передбачає, що у разі порушення договору орендарем орендодавець має право вимагати належні йому невикладені періодичні платежі з нарахуванням відсотків, а також відшкодування понесених збитків. Якщо ж порушення договору орендарем є суттєвим, то орендодавець має право вимагати дострокової виплати сум майбутніх періодичних платежів, якщо це передбачено договором лізингу, або може розірвати договір лізингу і після такого розірвання відновити володіння обладнанням і вимагати відшкодування збитків у таких сумах, які поставили б орендодавця в положення, в якому він знаходився б при виконанні орендарем договору лізингу відповідно до його умов.

Законодавство України передбачає, що якщо авіаційна подія викликана обставинами, відповідальність за які несе продавець, то при здійсненні лізингу лізингоодержувач має право пред'являти безпосередньо до цього продавця вимоги до якості і комплектності устаткування. Решта питань розподілу відповідальності лізингодавця і лізингоодержувача регулюються відповідно до загальних норм про договір оренди, закріпленими в ЦК України.

Ще однією правовою підставою володіння повітряним судном як джерелом підвищеної небезпеки є договір фрахтування. В українському законодавстві поняття оренди та фрахтування вживаються у ЦК як синоніми, що означають цивільно-правовий договір, за яким орендарю за плату надається транспортний засіб у тимчасове володіння і користування. Повітряний кодекс України містить дещо інше визначення даного договору. Згідно з п. 104 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України договір фрахтування повітряного судна (повітряного чартеру) — це договір, за яким авіаперевізник надає фрахтівнику або фрахтівникам за плату визначену кількість місць або всю місткість повітряного судна на один або декілька рейсів для перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, що зазначені фрахтівником.

Законодавство і судова практика зарубіжних держав, на відміну від українського, не настільки однакові у визначенні правової природи даного договору. Основною проблемою є відмежування даного договору від договору перевезення для вирішення питання про застосування положень Варшавської конвенції.

Англо-американська судова практика розглядає чартер як самостійний договір. Аналогічний підхід був сприйнятий судами ФРН і Франції. У законодавстві і правовій доктрині ФРН панує точка зору про визнання даного договору договором змішаного типу, що поєднує елементи найму і перевезення, в Італії — «договором про використання судна», в доктрині США і Великобританії — агентським договором.

Що стосується відповідальності за даним договором, то, оскільки технічна експлуатація повітряного судна, переданого за договором фрахтування, залишається під контролем фрахтувальника, він самостійно відчуває несприятливі наслідки авіаційної події, за винятком випадків, коли ці наслідки викликані неправильними діями фрахтувальника.

Таким чином, очевидно, що в даний час правове регулювання відповідальності за шкоду, заподіяну під час міжнародного перевезення, потребує вдосконалення, більш детальної регламентації, що має сприяти не тільки гармонізації законодавств держав і відображенню сучасних тенденцій у даній сфері, але і подальшому прогресивному розвитку міжнародної цивільної авіації.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Unmack T. Civil aviation: standards and liabilities. London / Tim Unmack. — Hong Kong: LLP, 1999.
2. Международное воздушное право: В 2 кн. / Отв. ред. О. Н. Садилов, А. П. Мовчан. Кн. 2. — М., 1981. — 365 с.
3. Садилов О.Н. Правовое регулирование международных перевозок / О.Н. Садилов. — М.: Юрид. лит., 1981. — 288 с.
4. Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12.10.1929 р.
5. Монреальська конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 29.05.1999 р.

6. Конвенція УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг від 28.05.1988 р.
7. Повітряний кодекс України від 04.05.1993 р. № 3167-XII // Відомості Верховної Ради України. – 22.06.1993. – 1993 р. – № 25. – Ст. 274.
8. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40. – Ст. 356.
9. Закон України «Про міжнародне приватне право України» від 23.06.2005 №2709-IV // Відомості Верховної Ради України. – 12.08.2005. – 2005. – № 32. – Ст. 1278, Ст. 422.
10. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені Наказом Державіаслужби № 187 від 14.03.2006 року // Офіційний вісник України. – 05.07.2006. – 2006. – № 25. – С. 285. – Ст. 1841.

УДК 347.451

Борт О. П., здобувач кафедри міжнародного права та міжнародних відносин НУ «ЮА»

Поняття та обсяг договірному статуту зовнішньоекономічної угоди

В статті досліджується поняття та обсяг договірному статуту як центрального інституту, що визначає правовий режим зовнішньоекономічної угоди. Встановлюється сфера дії права, що підлягає застосуванню до договору. Робиться висновок, що поняття договірному статуту, яке закріплюється діючим Законом України «Про міжнародне приватне право», відповідає як за змістом, так й за обсягом тим підходам, що склалися в світовій законодавчій практиці, та означає право, що застосовується до угоди для регулювання істоти договірних відносини. Підкреслюється роль в регулюванні договірних відносин імперативних норм, застосування яких розглядається як втручання з-поза договірному статуту.

Ключові слова: договірному статут, зовнішньоекономічний договір, автономія волі, колізійне регулювання, імперативні норми.

В статье исследуется понятие и объем договорного статута как центрального института, определяющего правовой режим внешнеэкономической сделки. Устанавливается сфера действия права, подлежащего применению к договору. Делается вывод, что понятие договорного статута, закрепляемое действующим Законом Украины «О международном частном праве», отвечает как по содержанию, так и по объему тем подходам, которые сложились в мировой законодательной практике, и означает право, применяемое к соглашению для регулирования существа договорных отношения. Подчеркивается роль в регулировании договорных отношений императивных норм, применение которых рассматривается как вмешательство извне договорного статута.

Ключевые слова: договорной статут, внешнеэкономический договор, автономия воли, коллизийное регулирование, императивные нормы.

The article explores the concept and scope of the statute of the contract as the central institute defining the legal status of foreign trade transactions. The scope of the law applicable to the contract is established. It is concluded that the concept of contractual statute, fixed by the Law of Ukraine "On International Private Law", fits both in content and in terms of the approaches which have emerged in the global legal practice, and means the law applicable to the agreement for regulating the existing contractual relations. The role of the mandatory norms in the legal regulation of contractual relations is emphasized, the use of which is considered as an outside the contractual statute interference.

Keywords: contract statute, foreign trade agreement, the autonomy of will, conflict of laws regulation, mandatory rules.