

МНОЖИННІСТЬ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИХ

РЕЖИМІВ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВІАПЕРЕВІЗНИКА ЗА ЗАГИБЕЛЬ АБО ТІЛЕСНЕ УШКОДЖЕННЯ ПАСАЖИРА



А. В. Філіппов

кандидат юридичних наук, доцент кафедри транспортного права юридичного факультету Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

Стаття присвячена проблемі множинності міжнародно-правових режимів відповідальності авіаперевізника за шкоду, заподіяну в результаті загибелі або тілесного ушкодження пасажирів. Проводиться порівняльний аналіз таких режимів, а саме закріплених у Варшавській конвенції 1929 р. та додаткових до неї документах, з одного боку, та Монреальської конвенції 1999 р., з іншого. Автор аналізує переваги останньої та обґрунтовує доцільність найшвидшого переходу всіх задіяних у міжнародних повітряних сполученнях держав на єдиний правовий режим відповідальності авіаперевізника згідно з нормами Монреальської конвенції 1999 р.

Ключові слова: відповідальність авіаперевізника, шкода, заподіяна в результаті загибелі або тілесного ушкодження пасажирів, Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р.

Стаття посвящена проблеме множественности международно-правовых режимов ответственности авиаперевозчика за вред, произошедший в результате смерти или телесного повреждения пассажира. Проводится сравнительный анализ таких режимов, а именно закрепленных в Варшавской конвенции 1929 г. и дополнительных к ней

документах, с одной стороны, и Монреальской конвенции 1999 г., с другой. Автор анализирует преимущества последней и обосновывает целесообразность скорейшего перехода всех задействованных в воздушных сообщениях государств на единый правовой режим ответственности авиаперевозчика в соответствии с нормами Монреальской конвенции 1999 г.

Ключевые слова: ответственность авиаперевозчика, вред, произошедший в результате смерти или телесного повреждения пассажира, Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г.

The article devoted to the problem of plurality international law regimes of the liability of the aircarrier for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger. The article gives the comparative analysis of such regimes of the Warsaw Convention 1929 and the supplementary documents, and The Montreal Convention 1999. The author gives the analysis of advantages of the latter and argues for the advisability of quick transfer to the unified regime of the aircarrier's liability by the rules of The Montreal Convention 1999.

Keywords: liability of the aircarrier, damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger, The convention for the unification of certain rules for international carriage by air 1999.

Конституція України [1] розглядає життя і здоров'я, недоторканність і безпеку людини (ч. 1 ст. 3), закріплює обов'язок держави захищати життя людини (ч. 1 ст. 27), а відповідно до ч. 1 ст. 16 Закону України «Про транспорт», підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати безпеку життя та здоров'я громадян [2]. Експлуатація авіаційного транспорту взагалі та здійснення авіаперевезень зокрема, виходячи зі змісту

ст. 1187 Цивільного кодексу України [3], становить джерело підвищеної небезпеки для населення, отже, потребує посиленого регулювання з боку держави. Однак жодні заходи безпеки не спроможні цілковито виключити ризик авіакатастрофи. Обов'язок забезпечити безпеку людей на борту повітряного судна під час польоту, а також відповідальність за їх загибель або тілесне ушкодження і міжнародне право, і законодавство України покладають на авіаперевізника (тобто особу, яка названа перевізником у договорі повітряного перевезення пасажирів – як правило, договір існує в усній формі, але квиток виступає документом, що підтверджує існування та умови договору).

17 грудня 2008 року Україна приєдналась [4] до Конвенції 1999 р. про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень [5] (далі – Монреальська конвенція 1999 р.), тим самим взявши на себе міжнародні зобов'язання, що випливають з цього документа. Монреальська конвенція набрала чинності для України 6 травня 2009 р. На сьогодні як в Україні, так і за кордоном існує чимало наукових досліджень, присвячених відповідальності авіаперевізника за загибель або тілесне ушкодження пасажирів та новаціям Монреальської конвенції 1999 р. Так, цю проблематику досліджували: О. І. Аксаментов, О. О. Баталов, В. Д. Бордунов, О. В. Вигодянський, І. А. Діковська, Я. О. Добідовська, Ю. М. Малеев, В. В. Молчанов, М. М. Остроумов, А. Є. Смірнов, О. В. Столярський, К. В. Холопов та ін. Але це питання продовжує залишатись одним з найбільш заплутаних.

Сьогодні в міжнародному праві фактично паралельно співіснує два різних правових режими відповідальності авіаперевізника: Варшавський (заснований на Варшавській конвенції 1929 р. для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень [6] та цій системі додаткових протоколів і кон-

венцій до неї) та Монреальський (заснований на Монреальській конвенції 1999 р. [5]). Така ситуація склалась через те, що не всі держави-учасниці Варшавської конвенції 1929 р. підписали й ратифікували Монреальську конвенцію 1999 р., яка замінює Варшавську. А положення зазначених конвенцій застосовуються до авіап перевезень між країнами тільки за умови, що ці країни є учасниками відповідної конвенції. Отже, якщо одна з країн, на територію якої відбувається авіап перевезення, не є учасником Монреальської конвенції 1999 р., до перевезення застосовується міжнародно-правовий режим Варшавської конвенції 1929 р.

Більше того, Варшавський режим відповідальності авіап перевізника де-факто є не одним, а декількома міжнародно-правовими режимами. Адже не всі країни-учасники Варшавської конвенції 1929 р. ратифікували зміни, що вносились до неї протягом ХХ ст., а велика кількість учасників ратифікували частину змін. На практиці це означає, що «Варшавських» режимів відповідальності авіап перевізника у міжнародному праві стільки, скільки є різних документів про зміни і доповнення до Варшавської конвенції.

Це власне утруднює міжнародно-правове регулювання відповідальності авіап перевізника. До того ж, між Варшавським та Монреальським режимами відповідальності авіап перевізника є принципові відмінності, які ми й розглянемо далі в цій статті.

Відповідно до норм міжнародного права авіап перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок: загибелі або тілесного ушкодження пасажирів; знищення, втрати або пошкодження багажу та вантажу; затримки в повітряному перевезенні пасажирів, багажу або вантажу. Більшість новацій Монреальської конвенції 1999 р. [5] стосуються якраз відповідальності авіап перевізника за шкоду, заподіяну в результаті загибелі або тілесного ушкодження пасажирів. Так, на відміну

від Варшавської, Монреальська конвенція (у п.1 ст. 21) запроваджує т. зв. «дворівневу» відповідальність авіап перевізника за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажирів. Перший рівень – це «абсолютна відповідальність» авіап перевізника за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажирів, «компенсація якої не перевищує 100 000 спеціальних прав запозичення (близько 135000 дол. США) на кожного пасажирів» – у такому випадку перевізник не може виключити або обмежити свою відповідальність. Єдину підставу для повного або часткового звільнення авіап перевізника від відповідальності тут передбачає ст. 20 Монреальської конвенції 1999 р. [5]: це недбалість, неправильні дії або бездіяльність самого пасажирів (особи, що вимагає відшкодування, або особи, від якої походять права позивача, якщо саме вони призвели або сприяли спричиненню шкоди. При цьому тягар доведення таких обставин конвенція повністю покладає на самого перевізника. Інакше кажучи, перевізник може бути повністю або частково звільнений від відповідальності лише якщо доведе, що пасажир сам винен у своїй загибелі або тілесному ушкодженні).

Є всі підстави стверджувати, що на сьогодні в галузі пасажирських перевезень Монреальська конвенція 1999 р. [5] запровадила найбільш суворий режим відповідальності перевізника з усіх існуючих на різних видах транспорту. Адже перевізник несе відповідальність навіть без наявності його вини, в т. ч. тоді, коли загибель або тілесне ушкодження пасажирів спричинені подіями, що не залежать від перевізника, які не можливо було передбачити й відвернути – наприклад, у випадку, коли пасажирів нанесена шкода в результаті дії непереборної сили. Для порівняння, за Варшавською конвенцією 1929 р. [6] (ст. 20), авіап перевізник несе відповідальність за загибель або тілесне ушкодження пасажирів

ра лише за умови наявності вини перевізника у завданій шкоді (якщо він доведе, що вжив всіх необхідних заходів для того, щоб уникнути шкоди, або, що неможливо було вжити таких заходів). До того ж, ця відповідальність є обмеженою сумою, вказаною в п. 1 ст. 22 Варшавської конвенції (250000 золотих франків), що навіть в найбільш прогресивних документах, які вносили зміни до Варшавської конвенції, ніколи не сягала 100000 спеціальних прав запозичення. Повна відповідальність перевізника за Варшавською конвенцією 1929 р. [6] можлива лише в двох випадках: 1) якщо позивач доведе, що шкода завдана навмисними діями перевізника (ст. 25); 2) якщо перевізник не вказав у перевізному документі (в нашому випадку, в квитку) про обмеження своєї відповідальності або взагалі прийняв на борт пасажира без квитка (п. 2 ст. 3). Навпаки, за положеннями п. 5 ст. 3 Монреальської конвенції 1999 р., остання обставина ніяк не впливає на чинність обмеження відповідальності перевізника.

Також, на відміну від Варшавської конвенції 1929 р., за правилами Монреальської конвенції 1999 р. (п. 2 ст. 21), щоб уникнути повної відповідальності за загибель або тілесне ушкодження пасажира, вже сам перевізник повинен довести одну з двох підстав звільнення від повної відповідальності: 1) шкода настала не в результаті недбалості або іншої неправильної дії або бездіяльності перевізника або його службовців чи агентів; 2) шкода нанесена виключно через недбалість або іншу неправильну дію або бездіяльність третьої особи [5]. Якщо перевізник не зможе довести жодної з цих обставин, він буде нести необмежену відповідальність за загибель або тілесне ушкодження пасажира.

Дуже яскраво відмінність між двома режимами відповідальності можна проілюструвати на прикладі останньої авіакатастрофи малайзійського літака «Boeing-777» авіакомпанії Malaysia Airlines 17 липня

2014 р. Так, за Варшавською конвенцією, авіаперевізнику Malaysia Airlines для уникнення матеріальної відповідальності перед пасажирями достатньо було б довести, що вони вжили всіх необхідних заходів для того, щоб уникнути шкоди, або, що неможливо було вжити таких заходів. Інакше кажучи, довівши факт терористичного акту і те, що авіакомпанія ніяк не могла передбачити його, щоб йому запобігти, Malaysia Airlines, за нормами Варшавської конвенції 1929 р., була б звільнена від будь-яких виплат сім'ям загиблих пасажирів. Для отримання відшкодування останнім довелося б звертатися з позовом проти... терористів і вимагати відшкодування безпосередньо у них! Очевидно, на практиці це завжди можливо зробити. Але навіть після того, як терористи постали перед судом, у них може просто не бути достатніх коштів для задоволення позовних вимог. До цього треба додати ще те, що слідство і суд можуть тривати роки!

Але Малайзія є учасником Монреальської конвенції 1999 р. (ратифікувала 31.12.2007 р., вступила для неї в силу 29.02.2008 р. [7]). Тому можна запевнити сім'ї загиблих хоча б у тому, що вони гарантовано і в найближчий час отримають відшкодування від авіакомпанії (а фактично від страховика) у сумі не менше ніж 100000 спеціальних прав запозичення за кожного загиблого пасажира. При цьому ст. 28 Монреальської конвенції 1999 р. зобов'язує авіакомпанію значну частину суми виплатити постраждалим негайно, до пред'явлення ними претензії чи позову, «для задоволення невідкладних економічних потреб таких осіб», «якщо це передбачено національним законодавством» [5]. В Україні прямо передбачено, що 16000 спеціальних прав запозичення (п. 3 гл.4 розд. XXVII Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу [8]), які сплачуються негайно, але, уточнюється, не пізніше 15 днів (п. 3 гл. 4 розд. XXVII вказаних правил [8]). На наведеному прикладі

видно, наскільки краще захищені права пасажирів та їх сімей за Монреальською конвенцією 1999 р. порівняно зі старою Варшавською конвенцією 1929 р. Безумовно, нова конвенція не є ідеальною, ІКАО вже рекомендувала своїм державам-членам підвищити гарантовану суму відшкодування до спеціальних прав запозичення, і Україна цю рекомендації відразу врахувала в Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу ще в 2010 р., а так само і в нині чинних [8].

Дуже цікавим є також положення п. 6. ст. 22 Монреальської конвенції 1999 р., яке передбачає, що межі відповідальності не перешкоджають суду додатково ухвалити рішення відповідно до закону, який він застосовує, про відшкодування всіх або частини судових та інших, пов'язаних із судовим розглядом витрат, понесених позивачем, у т. ч. процентів [5]. При цьому таке положення не застосовується, якщо сума, присуджена в порядку відшкодування шкоди, за винятком судових та інших, пов'язаних із судовим розглядом витрат, не перевищує суми, яку перевізник письмово запропонував позивачу протягом шести місяців з дня заподіяння шкоди або до початку судового процесу, якщо ця дата є пізнішою [5]. На практиці, ця норма повинна стимулювати авіаперевізників та страховиків (страхові компанії) вирішувати питання відшкодування в досудовому порядку, тобто відшкодовувати шкоду, завдану внаслідок загибелі або тілесного ушкодження пасажирів, не чекаючи судового розгляду. У такому випадку перевізник чи страховик не повинні відшкодовувати позивачу судові витрати (які включають і оплату послуг адвоката), які в деяких країнах, наприклад США, можуть навіть перевищувати суму позову.

Існують також і інші, менш суттєві відмінності Варшавського та Монреальського режиму відповідальності авіаперевізника. Так, Монреальська конвенція 1999 р. розширила, порівняно з Варшавською

1929 р., коло судів, до яких можуть подавати позови щодо відповідальності авіаперевізників. За загальним правилом п. 1 ст. 33, позов повинен бути поданий, за вибором позивача, на території однієї з держав-сторін: або до суду за місцезнаходженням перевізника, або за місцем його основної діяльності, або за місцем, де знаходиться комерційне підприємство, через яке був укладений договір, або до суду місця призначення перевезення [5].

Стосовно шкоди, заподіяної в результаті загибелі або тілесного ушкодження пасажирів, позов про відповідальність може бути поданий до одного із судів, згаданих у п. 1 ст. 33, або на території держави-сторони, в якій пасажир на момент події має основне й постійне місце проживання й до якої або з якої перевізник надає послуги, пов'язані з повітряним перевезенням пасажирів на власних повітряних суднах або на повітряних суднах іншого перевізника на підставі комерційної угоди, і в якій цей перевізник здійснює діяльність, пов'язану з повітряним перевезенням пасажирів, використовуючи приміщення, орендовані самим перевізником чи іншим перевізником, з яким він має комерційну угоду, або які належать йому або такому іншому перевізнику [5]. Згідно з п. 3 ст. 33 при визначенні основного і постійного місця проживання пасажирів до уваги береться його одне зафіксоване і постійне місце проживання на момент авіаційної події [5]. При цьому громадянство пасажирів не є визначальним фактором. Що ж до процедури розгляду справи, то вона, як і за Варшавською конвенцією 1929 р., визначається законом, який застосовує суд, до якого подано позов (п. 4 ст. 33) [5].

Таким чином Монреальська конвенція 1999 р. в п. 2 ст. 33 фактично дозволила пред'явлення позовів про відшкодування шкоди, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажирів, за місцем проживання цих пасажирів, а отже, за закона-

ми країни, де вони проживають. Немає потреби зазначати, що це дуже суттєво полегшує для пасажирів чи їх родичів судовий захист своїх прав.

Знову ж таки, для кращого розуміння важливості цієї проблематики, звернемось до практичного прикладу, для України більш ніж актуального. Нещодавно з'явилась публікація авторитетного західного інформгентства [9], продубльована вітчизняними ЗМІ [10], про те, що родичі трьох загиблих на борту «Boeing-777» авіакомпанії Malaysia Airlines 17 липня 2014 р. громадян ФРН вирішили подавати позов до України до Європейського суду з прав людини. При цьому вони наполягають на компенсації 1 млн євро на кожного загиблого. Розглянемо цю ситуацію крізь призму норм міжнародного права. Як ми вже зазначали, Малайзія є учасником Монреальської конвенції 1999 р., так само, як Нідерланди [11] та ФРН [12], а отже, до цього перевезення будуть застосовуватись норми Монреальської конвенції. В першу чергу, слід визначити належного відповідача – ним згідно зі ст. 17 Монреальської конвенції може бути лише перевізник, тобто в нашому випадку Malaysia Airlines. Таким чином, Україна належним відповідачем за цим позовом бути не може. По-друге, потрібно вирішити питання підсудності такої справи – згідно зі ст. 33 Монреальської конвенції, це може бути або суд Малайзії (п. 1 ст. 33), або суд ФРН (п. 2 ст. 33), а от Європейський суд з прав людини Монреальська конвенція взагалі не передбачає в якості судового органу. Заради справедливості слід зазначити, що Україна, все-таки, може стати відповідачем у цій справі, але ніяк не за позовом членів сім'ї пасажира, а в порядку регресу за позовом перевізника Malaysia Airlines. На жаль, ця проблема вже виходить за межі предмета нашої статті – адже ст. 37 Монреальської конвенції спеціально підкреслює, що питання регресу в ній не вирішуються.

Однак, незважаючи на те, що Монреальська конвенція є досить прогресивною, проблема множинності режимів відповідальності авіаперевізників, створена документами Варшавської системи, на сьогодні так і залишається невиршеною. Як відзначав ще в 2006 р. один з найбільш відомих і авторитетних російських спеціалістів з міжнародного повітряного права В. Д. Бордунов, ситуація вирішиться зі збільшенням учасників Монреальської конвенції 1999 р. [13, с. 167]. Тут дозволимо собі не погодитись: для вирішення проблеми необхідно, щоб усі без винятку держави-учасниці Варшавської конвенції 1929 р. підписали та ратифікували Монреальську конвенцію 1999 р. Адже ця конвенція належить до т. зв. «закритого» типу, тобто застосовується лише тоді, коли обидві держави, між якими здійснюється перевезення, її ратифікували. Якби ця конвенція була «відкритого» типу, тобто застосовувалась до перевезень між країнами, хоча б одна з яких є учасницею (як, наприклад, на інших видах міжнародного транспорту: Міжнародна Конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р., Женевська конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів 1956 р. та ін.), проблема б дійсно поступово зникла сама собою. З 2006 р. учасників Монреальської конвенції стало набагато більше, але проблема залишається. Не всі держави бажають приєднатись до неї через занадто високі, на їх думку, межі відповідальності або з інших причин і продовжують користуватись Варшавськими документами. Наприклад, Росія неодноразово заявляла про намір ратифікувати Монреальську конвенцію 1999 р., але досі цього не зробила [14]. Останнє викликає подив навіть в російських науковців. Так, відомий російський спеціаліст з міжнародного повітряного права, М. М. Остроумов вважає положення Монреальської конвенції стосовно відповідальності авіаперевізника «дово-

лі виправданими та своєчасними», на відміну від норм Повітряного кодексу РФ, які, на думку вченого, суттєво розходяться з прийнятим міжнародним співтовариством підходом [15, с.157-162]. Безумовно, Росія є не єдиною державою, яка не ратифікувала Монреальську конвенцію, але точно єдиною значною авіаційною державою, яка контролює суттєву частку світового ринку авіаперевезень, при цьому досі не при-

єдналась до нових стандартів. З одного боку, це дає привід для оптимізму, оскільки свідчить про те, що за окремими винятками, світ сприйняв нову конвенцію та усвідомив необхідність уніфікованого підходу до правового режиму авіаперевезень. З іншого – поки хоча б одна держава не відмовиться від застарілої Варшавської системи, вона продовжуватиме діяти, а проблема залишиться невирішеною.

Список використаної літератури

1. Конституція України : прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
3. Цивільний кодекс України : прийнятий Верховною Радою України 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №№ 40-44. – Ст. 356.
4. Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень : Закон України від 17 грудня 2008 р. № 685-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2009. – № 15. – Ст. 201.
5. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, вчинена 28 травня 1999 р. в м. Монреалі (Монреальська конвенція 1999 р.) // Офіційний вісник України. – 2009. – № 33. – Ст. 1163.
6. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, укладена в Варшаві 12 жовтня 1929 р., зі змінами відповідно до гл. I Гаазького протоколу [Електронний ресурс]. – Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>
7. Status of Malaysia with regard to international air law instruments [Електронний ресурс]. – Офіційний веб-сайт ІКАО. – Режим доступу : <http://www.icao.int/secretariat/legal>
8. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу. Затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2012 р. №735 (чинний) // Офіційний вісник України. – 2013. – № 4. – Ст. 136.
9. Families of German MH17 victims to sue Ukraine : lawyer [Електронний ресурс]. – Веб-сайт Reuters. – Режим доступу : <http://www.reuters.com/article>
10. Родичі німецьких пасажирів Boeing 777, який розбився над Донецькою областю, планують подати в суд проти України [Електронний ресурс]. – Веб-сайт 24 телеканалу новин. – Режим доступу : <http://24tv.ua/home>
11. Status of Netherlands with regard to international air law instruments [Електронний ресурс]. – Офіційний веб-сайт ІКАО. – Режим доступу : <http://www.icao.int/secretariat/legal>
12. Status of Germany with regard to international air law instruments [Електронний ресурс]. – Офіційний веб-сайт ІКАО. – Режим доступу : <http://www.icao.int/secretariat/legal>
13. Бордунов В. Д. Международное воздушное право. Учеб. пособ. – М. : НОУ ВКШ «Авиабизнес» ; изд-во «Научная книга», 2006. – 464 с.
14. Статус Российской Федерации в отношении документов международного воздушного права [Електронний ресурс]. – Офіційний веб-сайт ІКАО. – Режим доступу : <http://www.icao.int/secretariat/legal>
15. Остроумов Н. Н. Новое законодательство о возмещении причиненного при воздушной перевозке вреда // Закон. – 2008. – №4. – С.151-162.