



Г.В. ЦІРАТ,
кандидат юридичних наук

ЧИ ВАРТО УКРАЇНІ ПРИЄДНУВАТИСЯ ДО КОНВЕНЦІЇ ПРО НЕЗАКОННЕ ВТРУЧАННЯ 2009 РОКУ?

Ключові слова: авіаційне страхування, адекватна компенсація, відшкодування шкоди, незаконне втручання, перевезення, подія.

Події 9 вересня 2001 року стали поштовхом, який зумовив прийняття низки нових міжнародних Конвенцій, направлених на розробку механізмів відшкодування шкоди повітряним судном третім особам на поверхні. Ці події відобразилися на авіаційній галузі в усьому світі, оскільки страховики направили авіакомпаніям та іншим страхувальникам в усьому світі 7-денне повідомлення про анулювання з 24 вересня 2011 року страхового покриття від воєнних ризиків. Зазначена подія поставила на межу банкрутства низку авіакомпаній та страхових компаній і дала зрозуміти, що літак може використовуватися як зброя масового знищення. Вона дала зрозуміти, що терористичний напад може стати «необмеженою» подією (подією, наслідки якої неможливо передбачити і щодо якої неможливо встановити ліміти відповідальності, в залежності від яких сплачується страховий платіж), що виходить за рамки можливостей страхового ринку або по крайній мірі не підлягає страхуванню за економічно доступними цінами [4, 4].

Однією з таких конвенцій є Конвенція про незаконне втручання, що вважається новаторським документом, в якому вперше на рівні міжнародного приватного повітряного права основна увага приділена не

стільки питанням вини або вини, що презюмується, скільки простому забезпеченню відшкодування шкоди потерпілим третім особам та справедливому поводженню з потерпілими в авіаційній галузі [1, 4]. Вона розглядається як така, що соціалізує ризики, а не реагує на правопорушення як коректуюче правосуддя [3, 68].

Оскільки основна сфера застосування Конвенції стосується шкоди, що виникла внаслідок незаконного втручання, ключовим є визначення такого незаконного втручання. Його поняття було взято з Конвенції про боротьбу з незаконним захватом повітряних суден 1970 р. та Конвенції № 2087 про боротьбу з незаконними актами, що направлені проти безпеки цивільної авіації 1971 р., де воно розглядається як злочин, з застереженням що будь-які зміни до зазначених Конвенцій будуть чинними на момент події, внаслідок якої нанесено шкоду. Україна є учасницею обох Конвенцій протягом тривалого часу.

10 вересня 2010 року в Пекіні було прийнято нову Конвенцію про боротьбу з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації (Пекінська Конвенція 2010), яка, після її вступу в силу, буде мати переважну силу над Конвенцією про боротьбу з незаконними актами, що направлені проти

безпеки цивільної авіації 1971 р. для її учасників. Пекінська Конвенція 2010 значно розширила визначення поняття «незаконне втручання», додавши до нього посилання на нові види зброї, з використанням яких може здійснюватися незаконне втручання. Там же в Пекіні було суттєво доповнено Конвенцію про боротьбу з незаконним захватом повітряних суден.

Конвенція про незаконне втручання дозволяє факультативне застосування режиму Конвенції до внутрішніх перевезень за наявності відповідної декларації держави-члена, оскільки внутрішні перевезення не менш уразливі для актів незаконного втручання, адже події 11 вересня виникли на внутрішніх перевезеннях. Наслідки цих подій були настільки катастрофічними, що стало зрозумілим, що коштів страховиків у випадку подібних подій може бути недостатньо. На думку розробників [6, 4], включення внутрішніх перевезень суттєво розширить базу фінансування коштів додаткового механізму відшкодування (ДМВ) [4, 4], передбаченого Конвенцією, та надасть можливість постраждалим отримати адекватну компенсацію.

Конвенція про незаконне втручання встановлює три рівні відшкодування для надання потерпілим повної компенсації при одночасному захисті інтересів інших сторін авіатранспортного сектору та сприянні стабільному та довгостроковому фінансовому благополуччю галузі:

(1) Перший (або початковий) рівень відповідає фіксованому обсягу доступного на ринку страхування, який забезпечується за рахунок страхування експлуатанта повітряного судна від воєнних ризиків щодо третіх осіб та є тотожним лімітам відповідальності, встановленим Конвенцією про загальні ризики. Лише в окремих випадках, при прийнятті відповідного рішення Конференцією сторін, яка може визначити, що страхування від шкоди повністю або частково не надається

щодо розмірів відшкодування чи ризиків, або надається за ціною, не сумісною з подальшим функціонуванням повітряного транспорту, Фонд може фактично виступити страхувальником щодо початкового рівня страхування (так зване застереження «drop down» [1, 3]);

(2) Другий рівень досягається за рахунок коштів ДМВ Фонду, який має дуже високий поріг ліміту – 3 мільярди спеціальних прав запозичень Міжнародного валютного фонду (СПЗ). ДМВ створюється для подій, які стали можливими в світі нападів 11 вересня 2001 р. та складається за рахунок внесків пасажирів та вантажовідправників, що нараховуються перевізниками. Розмір внеску встановлюється Конференцією договірних країн, проте він не може накладати надмірний тягар на експлуатантів та інших осіб, що здійснюють внески. Розмір внесків розраховується таким чином, щоб сума фінансових засобів Фонду протягом чотирьох років склала 3 мільярди СПЗ. На заборгованість по внесках нараховуються штрафні відсотки, передбачені регламентом Фонду. За галузевими дослідженнями, Фонд може бути життєздатним при внеску у розмірі одного СПЗ на пасажирів та вантаж, навіть якщо Конвенція не отримає широкого міжнародного визнання [1, 5]. Для досягнення цілей Конвенції щодо захисту жертв та галузі у випадку зникнення або суттєвого обмеження страхування від воєнних ризиків ДМВ повинен працювати за такими принципами: (1) використання ДМВ повинно відповідати об'єктивному критерію, бути імперативним, а не дискреційним; (2) запуск ДМВ повинен мати на меті *pro tanto* зменшення відпо-

відальності експлуатанта, радше ніж надання йому «фінансової підтримки» за його (незастрахованими) зобов'язаннями. Такий підхід важливий, оскільки ДМВ може мати недостатнє фінансування і відповідно така фінансова підтримка не перешкодить з'явленню позовів проти експлуатанта і, за відсутності втручання уряду, його фінансова неспроможність є неминучою і близькою, у випадку схожості з подією 11 вересня; (3) для надання жертвам адекватної компенсації ДМВ повинен належним чином фінансуватися та підтримуватися урядами, оскільки в деяких випадках такої підтримки не вдасться уникнути [6, 3]. Для зменшення тягаря урядів Фонду дозволено брати кредити в фінансових установах для виплати відшкодування та надавати забезпечення під такі кредити;

- (3) Третій рівень не є встановленим та обов'язковим, його можуть встановлювати заінтересовані уряди та інші уряди в дусі солідарності відповідно до їхніх законів та політики і розрахований на події, які неможливо передбачити та які є малоймовірними [1, 4].

Деякі науковці вважають за неправильне встановлення відповідальності експлуатанта, оскільки відповідальною повинна бути держава, проти якої спрямовано терористичний акт (концепція, за якою держава є відповідальною за свою неспроможність попередити або відвернути терористичний акт – теорія співучасті та теорія терплячості) [2]. Тим більше, що відповідні компенсаційні фонди жертвам міжнародних злочинів створені в багатьох державах.

У зв'язку із зазначеним виникає питання, чи доцільно Україні, як члену ІКАО, приєднатися до зазначеної Конвенції і розповсюджувати її захист і на українських

громадян? Для відповіді на це питання нам необхідно проаналізувати наслідки подій 9 вересня 2001 р., коли страховики відмовилися від надання відшкодування за воєнними ризиками, та наявність відповідних механізмів в Україні, які б дозволили зреагувати на такий розвиток подій.

Безпосередньо після 11 вересня 2001 р. уряд та Конгрес США прийняв Закон щодо безпеки повітряного транспортування та стабілізації системи «Air Transportation Safety and System Stabilization Act» (Public Law 107-42-Sept. 22, 2001), який запровадив базові принципи та регулювання щодо:

- 1) стабілізації авіакомпаній – була створена структура, яка сплатила 427 авіакомпаніям Сполучених Штатів за перерву у здійсненні діяльності завдяки подіям 11 вересня суму у розмірі біля 5 мільйонів доларів США;
- 2) авіаційного страхування – уряд надав за прийнятими преміями авіаційне страхування в розмірі 100 мільйонів доларів США. Було створено спеціальну програму Федеральної Авіаційної Установи (ФАУ), яка починаючи з 16 грудня 2002 р. розповсюдила свою дію на відповідальність перед третіми особами, страхування літаків, пасажирів та членів екіпажів у зв'язку з воєнними ризиками. Тому авіаперевізники могли придбавати через ФАУ страхове покриття від воєнних ризиків в повному об'ємі, при цьому премія складала приблизно 20 центів з пасажирів, що менше ніж сплачувалося на комерційному ринку. Ця програма ФАУ діяла до 2010 р.;
- 3) оподаткування – авіакомпаніям було дозволено відстрочення із сплати відповідних податків до моменту визначення розміру понесених ними збитків;
- 4) виплати компенсацій жертвам – було створено Фонд 2001 з компенсації жертвам 9 вересня (September

11th Victim Compensation Fund of 2001). 7 403 потерпілих подали позови до Фонду 2001 (2 968 позовів за неправомірну смерть та 4 435 позовів за тілесні ушкодження), з яких 5 560 отримали відшкодування від мінімум 500 доларів США до максимум 8 597 732 долари США. Всього 5 560 потерпілим було сплачено більше 7 мільярдів доларів США. 95 позовів було подано до Федерального суду США Південного Округу Нью-Йорка та передані на розгляд судді Алвіну Хеллерштейну (Alvin K. Hellerstein), який призначив медіатора для полегшення процедури врегулювання шкоди. Таким чином було врегульовано 92 позови. 3 позови не були врегульовані в той час, оскільки позивачі вимагали розкриття секретних документів;

- 5) створення безпеки повітряного транспортування – Конгрес підтримав пропозицію Президента про витрачання 3 мільярдів доларів США на безпеку авіакомпаній для відновлення суспільної довіри до авіаційної галузі [5, 2].

Український уряд не зробив нічого для підтримки українських авіакомпаній, хоча їх набагато менше ніж в США і вони були вимушені купувати дороге страхування, що безумовно самим негативним чином вплинуло на результати їхньої господарської діяльності.

Повітряний кодекс 1993 р. (ПК 1993), закон України «Про страхування», Постанова КМУ № 1535 від 12 жовтня 2002 р. передбачають обов'язкове авіаційне страхування, включаючи страхування відповідальності перед третіми особами. Розмір такого обов'язкового страхування є катастрофічно малим і не відповідає ані міжнародним вимогам, ані вимогам сьогодення України [7, 156–160]. ПК 1993 передбачає створення страхового фонду

безпеки авіації України, який формується за рахунок надходження відрахувань 10 відсотків платежів з видів обов'язкового авіаційного страхування та передбачений для забезпечення позабюджетного фінансування загальнодержавних витрат на здійснення державних послуг стосовно підтримання належного рівня безпеки польотів, авіаційної безпеки та забезпечення пошуково-рятувальних робіт. Тобто цей фонд не передбачає будь-яких виплат постраждалим у випадку недостатності коштів страховиків та авіакомпаній, а якщо б і передбачав, то розмір його коштів є мізерним і всі вони скоріш за все йдуть на утримання апарату фонду.

19 травня 2011 р. Верховна Рада України прийняла новий Повітряний кодекс України («Новий ПК»), який серед іншого має спеціальний розділ, що стосується авіаційного страхування. На відміну від ПК 1993 Новий ПК не згадує про страховий фонд безпеки авіації. Отже, не зрозуміло, чи продовжить своє функціонування цей фонд. Проте навіть у продовження його роботи зрозуміло, що з нього неможливо сплачувати будь-яких коштів постраждалим, а отже вони залишаються один на один з їхніми проблемами. Адже для отримання страхового відшкодування страхувальник зобов'язаний надати страховику письмові претензії всіх третіх осіб або їх спадкоємців та документи, які підтверджують розмір збитків (висновки експертів, рішення судових органів, якщо випадок був винесений на їх розгляд). Зрозуміло, що збирати ці документи можна роками.

Все зазначене приводить нас тільки до єдино можливого висновку за таких обставин – безумовно Конвенція є документом, який відповідає вимогам сьогодення і для України доцільно до нього приєднатися, оскільки держава, у випадку актів незаконного втручання та настання події, яка буде мати наслідком відшкодування перед третіми особами, не зможе здійснити тих дій, які зробив уряд США.

Список літератури:

1. A37-WP/118. LE/8. Ассамблея – 37-я сессия. Юридическая комиссия. Пункт 58 повестки дня. Доклад о ходе работы по пункту «Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками». Доклад о работе подготовительной комиссии по учреждению международного фонда гражданской авиации для возмещения ущерба (Представлено Канадой, Сингапуром, Соединенным Королевством и Южной Африкой). 20/09/10. – 4 с.
2. Abeyratne R., Aviation Security Law, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2010. – 250 p.
3. Leloudas George. Air carriers liability for damage to third carriers' parties on the ground in the risk society. Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal. 13 November 2008. – 117 p.
4. LC/33-WP/3-3. Проект конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками (Конвенция об общих рисках). Доклад докладчика М.Б. Дженнисона. – 18 с.
5. DCCD Doc No. 28. International conference on air law (Montréal, 20 April to 2 May 2009)/ Convention on compensation for damage caused by aircraft to third parties and Convention on compensation for damage to third parties, resulting from acts of unlawful interference involving aircraft (Presented by the Air Crash Victims Families Group). 28/4/09. – 27 p.
6. SG-MR/6-WP/4. Special group on the modernization of the Rome convention of 1952 (SG-MR). Sixth meeting (Montreal, 26 to 29 June 2007). Position for sixth meeting of the special group on the modernization of Rome Convention, 26/29 June 2007 (Presented by Aviation Working Group AWG)). – 5 p.
7. Цірат Г.В. Відповідальність перед третіми особами / Г.В. Цірат // Збірник наукових праць за результатами міжнародної науково-практичної конференції «Актуальні проблеми цивільного права» (м. Харків, 13–14 травня 2011 року). – Харків, 2011. – 622 с.

РЕЗЮМЕ

Автор анализирует состояние законодательства Украины на предмет наличия в нем механизмов, направленных скорейшую компенсацию вреда третьим лицам вследствие катастрофы воздушного судна и приходит к выводу о целесообразности присоединения к Конвенции о компенсации вреда, нанесенного воздушным судном третьим лицам в случае незаконного вмешательства 2009 года.

SUMMARY

The Author analyses the laws of Ukraine whether they contain mechanisms directed to speed compensation to third parties due to accident of an aircraft and concludes on advisability for Ukraine to join the Convention on compensation for damage caused by aircraft to third parties arising from acts of unlawful interference 2009.

*Рекомендовано кафедрою цивільного,
господарського права і процесу*

Подано 30.06.2011.