



Г.В. ЦІРАТ,
кандидат юридичних наук,
(Університет сучасних знань)

КОНВЕНЦІЯ ПРО ЗАГАЛЬНІ РИЗИКИ 2009 РОКУ

Ключові слова: авіаційна діяльність, адекватне страхування, експлуатант, звільнення від відповідальності, літак в польоті, міжнародний рейс, позасудове врегулювання, попередні виплати, пресікальний строк, третя особа, черговість компенсації шкоди.

Визначення проблеми та її зв'язок з практичними завданнями Використання цивільних повітряних суден як зброї поставило завдання перед науковцями та практиками розробити такі механізми, які б дозволяли створити режим (як міжнародний, так і національний), за якого розгляд питань шкоди, нанесеної повітряними судами третім особам, відбувався б на основі принципу справедливості та рівноправ'я і з максимальним врахуванням інтересів сторін, які не беруть участі в авіаційній діяльності [4, 4].

Останні дослідження та публікації. Українські науковці не здійснювали дослідження інституту відповідальності за шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні.

Мета статті. Дослідження розвитку інституту відповідальності за шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам та складових цього інституту на прикладі міжнародних конвенцій та пропозиція щодо вдосконалення чинного законодавства України в сфері повітряного права, оскільки фактично розвиток цієї галузі відбувається через адаптацію норм міжнародного права [5, 14]. На сьогодні українське законодавство не має спеціальних норм щодо від-

шкодування шкоди третім особам внаслідок катастрофи повітряних суден.

Основний матеріал дослідження. Терористична атака 9 вересня 2001 р. була каталізатором модернізаційних робіт над Конвенцією про шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні, укладеною в Римі 7 жовтня 1952 р. (Римська конвенція 1952 р.).

При визначенні сфери застосування Конвенції¹ було обрано два критерії: (1) шкода нанесена на території держави-учасниці, (2) літаком в польоті, що здійснює міжнародний рейс. І якщо перший критерій був притаманним першим двом Римським конвенціям 1933 р. та 1952 р., то другий став новацією, оскільки було розширено концепцію повітряного судна в польоті. «Міжнародним» Конвенція визначила будь-який політ, за якого (і) пункт вильоту та пункт призначення знаходяться на території двох держав, незалежно від того, чи є перерва в польоті, або (ii) на території одної держави, якщо є намічена зупинка на території іншої держави. Завдяки розвитку технологій було змінено визначення по-

¹ Повна назва конвенції – Конвенція про компенсацію шкоди, нанесеної повітряними суднами третім особам.

няття «в польоті» з моменту закриття всіх зовнішніх дверей після посадки пасажирів до моменту відкриття цих дверей для їхньої висадки. Таке розширення сфери застосування покриє всі випадки можливого застосування Конвенції, включаючи випадки зіткнення.

Конвенція про загальні ризики вперше надає визначення поняття «третьої особи», яке дозволяє розглядати третіх осіб в широкому плані та включати не тільки третіх осіб на поверхні, але й пасажирів або членів екіпажу іншого повітряного судна в польоті або на землі, з яким може мати місце зіткнення, а також будь-яку іншу особу (осіб на аеродромі, власників, адміністрацію та операторів аеродрому), якій може бути нанесено шкоду, за виключенням експлуатанта, пасажирів або відправника чи отримувача вантажу на борту повітряного судна, яке нанесло шкоду [4, 5]. Так само як і Римська конвенція, Конвенція про загальні ризики не застосовується щодо шкоди, нанесеної суднами, що використовуються на військовій, митній та поліцейських службах, і ядерної шкоди.

Конвенція про загальні ризики повернула та відповідно розширила формулювання території місця нанесення шкоди, яке використовувалося в Римській конвенції 1952 р. до внесення в неї змін Протоколом 1978 р. Проте відшкодуванню підлягає тільки пряма, а не опосередкована шкода. Встановлено чотири види шкоди, що підлягають компенсації:

- (1) у випадку смерті чи тілесного пошкодження;
- (2) при психічному розладі, якщо він обумовлений психічним захворюванням, що виникло в результаті або тілесного пошкодження або прямої вірогідності смерті чи тілесного ушкодження, які неможливо уникнути;
- (3) майну;
- (4) екологічна шкода, що підлягає відшкодуванню в тій мірі, в якій таке відшкодування передбачено зако-

ном держави-учасниці, на території якої нанесено шкоду.

Єдиною відповідальною особою за нанесену шкоду є експлуатант, з виключенням як відповідальних інших осіб (власника та фактичного користувача). При визначенні режиму відповідальності, використаний змішаний підхід, який поєднує об'єктивну відповідальність з відповідальністю, заснованою на вині, та обмежену відповідальність з необмеженою відповідальністю в рамках дворівневого механізму з використанням формули Монреальської конвенції 1999 р. Таким чином, один з основних каменів спотикання щодо міжнародного визнання та використання Римської конвенції 1952 р. – режим обмеженого розміру відповідальності – був усунутий шляхом введення критерію необмеженої відповідальності, заснованої на вині, з покладенням тягаря доказування на експлуатанта як сторону, що претендує на звільнення від необмеженої відповідальності.

Конвенція про загальні ризики встановлює такі режими відповідальності експлуатанта:

- (1) Обмежений – в рамках встановлених лімітів, розрахованих виходячи з максимальної маси повітряного судна, якщо експлуатант доведе, що шкода завдана не через (i) необережність або іншу незаконну дію чи бездіяльність експлуатанта або його службовців чи агентів або (ii) виключно через необережність або іншу незаконну дію чи бездіяльність іншої особи;
- (2) Необмежений – якщо експлуатант не зможе довести зазначених в попередньому пункті фактів;
- (3) Звільнення від відповідальності – (1) повне, якщо шкода нанесена в (i) результаті збройного конфлікту чи громадянських заворушень, або (ii) її причиною є або сприяли необережність або інша незаконна дія чи бездіяльність позивача або потерпілого або (2) часткове – в

залежності від ступеню необережності чи незаконних дії або бездіяльності позивача чи потерпілого.

При цьому Конвенція про загальні ризики прямо виключає відповідальність власника, орендодавця або фінансової установи, що володіє правовим титулом чи заставою на літак у випадку нанесення шкоди третім особам. Таке виключення є природним та відповідає національному законодавству багатьох країн. Його метою було каналізування (направлення) всіх позовів до однієї особи, яка «як правило може більш ефективно використати своє право регресу» [4, 7] та вимагати компенсації від винної особи. Конвенція про загальні ризики встановлює обов'язок третіх осіб пред'являти позови, незалежно від їхньої підстави, виключно згідно з умовами, передбаченими Конвенцією. У випадках солідарної відповідальності право регресу кожного з експлуатантів залежить від відповідного ліміту відповідальності та частки відповідальності за нанесену шкоду. Якщо подія стосується двох або більше суден, що використовуються одним і там самим експлуатантом, застосовується ліміт відповідальності, передбачений для найважчого судна. Якщо судна належать різним експлуатантам, вони є солідарно відповідальними за шкоду, нанесену третій особі.

Хоча прив'язка лімітів відповідальності до максимальної ваги судна критикувалася і називалася застарілою [1, 2], саме він був використаний. Ліміти визначаються у спеціальних правах запозичення МВФ та переглядаються депозитарієм з використанням коефіцієнту інфляції, якщо останній перевищив 10 відсотків. Перегляд відповідальності лімітів є аналогічним Монреальській конвенції 1999 р., яка вже отримала широке застосування і яка є обов'язковою для України.

Конвенція про загальні ризики встановлює таку саму черговість компенсації шкоди, як і Римська конвенція 1952 р., а саме: загальна сума присуджується переважно для пропорційного задоволення ви-

мог, пов'язаних, в першу чергу, зі смертю, тілесним ушкодженням та психічним розладом. Залишок загальної суми, що підлягає сплаті, якщо такий є, розподіляється пропорційно між вимогами, пов'язаними з іншими видами шкоди.

Конвенція про загальні ризики повернула норми Римської конвенції 1933 р. про обов'язкове адекватне страхування або забезпечення гарантії відповідальності та право держави-учасниці вимагати від іноземного експлуатанта надання доказів належного страхування або гарантування. Англійський текст Конвенції про загальні ризики містить термін «adequate», який в російському тексті перекладений як «належне». На нашу думку використання терміна «адекватний» в перекладі є більш доцільним, оскільки означає «цілком відповідний, тотожний» [3, 12]. «Належний» означає «1. Який є чистю-небудь власністю, перебуває у чиемусь розпорядженні. 2. Який має зв'язок із чим-небудь, стосуюнок до когось. 3. Який належить, призначений кому-небудь. 4. Який потрібний, необхідний, відповідний» [3, 721].

Такі вимоги повинні мати недискримінаційний характер, тобто від іноземного експлуатанта не може вимагатися більше страхування або гарантування, ніж від національного. На нашу думку, термін «адекватний» передбачає обов'язок експлуатанта здійснити страхування в рамках лімітів відповідальності експлуатанта, встановлених Конвенцією.

Так само як і Монреальська конвенція 1999 р., Конвенція про загальні ризики передбачає попередні виплати фізичним особам, які мають право вимоги, для задоволення їх безвідкладних економічних потреб, якщо цього вимагає законодавство держави, де нанесено шкоду. Хоча Конвенція не вказує на це, очевидно розмір таких попередніх виплат також визначається законодавством цієї держави. Конвенція прямо вказує, що така попередня виплата не визначає визнання експлуатантом своєї відповідальності.

Незважаючи на критику на адресу кількості форумів для розгляду спорів, така кількість залишилася незмінною, тобто позови відповідно до Конвенції можуть бути пред'явленими тільки за місцем нанесення шкоди. Використання єдиної юрисдикції суду держави, на території якої було нанесено шкоду, дозволить уникнути «накладення» інших позовів, що можуть бути ініційовані в інших судах, а також уникнути суперечливих судових рішень за позовами, що пред'являються щодо однієї й тієї ж самої події, що має забезпечити послідовність судових рішень та додатковий захист сторін [4, 10]. Розробники Конвенції намагалися досягнути юридичної однозначності при винесенні та виконанні судових рішень [4, 11]. В той же час Конвенція не виключає можливості судових процесів на території більш ніж однієї держави. У випадку нанесення шкоди на території більш ніж однієї держави, позови можуть подаватися в судах тих держав-учасниць, на території яких повітряне судно знаходилося або територію якого воно покидало, коли сталася подія. Тож, тільки застосування Конвенції на практиці надасть можливість пересвідчитися, чи буде дотриманий принцип судової однозначності.

Незмінним залишився строк позовної давності – два роки, проте був скасованим пресікальний строк у 6 місяців щодо пред'явлення претензій, який існував в Римській конвенції 1952 р. Підстави для переривання та зупинення строку позовної давності визначаються за законом суду, який розглядає позов. Необхідно відзначити, що це правило застосовувалося ще в Римській конвенції 1952 р., в той час як в Монреальській конвенції 1999 р. ці питання вирішуються відповідно до застосовного права.

Оскільки Римські конвенції були першими міжнародними багатосторонніми документами, які стосувалися визнання та виконання судових рішень, їх основні положення залишилися незмінними:

1) рішення, що подається до виконання повинно відповідати формальностям країни місця виконання;

2) при визнанні та виконанні рішення по суті не переглядається.

У визнанні та виконанні рішення може бути відмовлено, якщо:

а) таке визнання та виконання буде суперечити публічному порядку держави, де вимагається визнання та виконання;

б) відповідач не був належним чином повідомлений про процесуальні дії в такі строки та в такій формі, які дозволили б йому підготувати та представити захист (порушення принципу права на захист). Необхідно відзначити, що Римська конвенція 1952 р. вказувала на «достатні строки для здійснення дії у зв'язку з розглядом позову або винесенням заочного рішення». Хоча Конвенція про загальні ризики не вказує конкретних строків та форму, очевидно, можна вважати, що такі строки та форми встановлені або законодавством держави-розгляду справи або міжнародними конвенціями, учасницями яких є держави місця розгляду справи та місця знаходження/основної діяльності відповідача;

в) рішення, винесене у справі, яка вже була предметом судового рішення або рішення третейського суду щодо тих самих сторін, визнане остаточним та не підлягає перегляду відповідно до законів держави-учасниці, в якій вимагається визнання та виконання;

г) на судове рішення вплинув обман однієї із сторін;

д) особа, яка подала клопотання, не наділена правом вимоги виконання судового рішення, тобто не має належних повноважень;

е) судове рішення включає штрафні збитки або штрафні санкції, тобто не є прямою, а лише опосередкованою шкодою, компенсація якої прямо виключена із сфери застосування Конвенції.

Римська конвенція 1952 р. передбачала можливість подання клопотання про відшкодування витрат, понесених у зв'язку

з судовим процесом, лише на стадії виконання і лише після того, як судові рішення визнане, оскільки ліміти відповідальності, передбачені Римською Конвенцією 1952 р., не включали судових витрат. Суд за місцем виконання судового рішення мав право обмежити розмір таких судових витрат 10 відсотками від суми, на яку судові рішення було визнаним таким, що підлягає виконанню. Конвенція про загальні ризики стимулює позасудове врегулювання. Вона надає право позивачу вимагати компенсації витрат, пов'язаних з судовим процесом, включаючи нарахування процентів, ще на стадії подання позову. Суд, який розглядає позов, вправі задовольнити ці витрати повністю або частково. Зазначене правило не застосовується лише у випадку пропозиції експлуатанта позивачеві суми відшкодування, яка є більшою, ніж розмір присуджених збитків, якщо таке відшкодування запропоноване в письмовій формі протягом 6 місяців з дати події, що стала причиною шкоди, або до пред'явлення позову в залежності від того, що сталося пізніше.

Висновки: При ратифікації Конвенції та розповсюдження її норм на внутрішнє законодавство в галузі були б вирішені такі важливі питання:

1) перегляд лімітів обов'язкового страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за шкоду, заподіяну третім особам, в сторону їх збільшення, оскільки мінімальні ліміти, передбачені постановою Кабінету Міністрів України № 1535 від 12 жовтня 2002 р., за кожен страхову подію з розрахунку на повітряне судно, за-

лежно від його максимальної злітної ваги жодного разу не змінювалися та не доповнювалися, незважаючи на той факт, що вони встановлені в гривні, яка наприкінці 2008 р. девальвувала на 40%;

2) визначення режиму та процедури відшкодування шкоди повітряними суднами третім особам на поверхні, оскільки сьогодні застосовується загальне правило ст. 96 Повітряного кодексу, яка посилається на загальне правило ст. 1187 ЦК України, яка також передбачає застосування постанови Кабінету Міністрів України № 1535 від 12 жовтня 2002 р.;

3) зобов'язання щодо попередніх виплат фізичним особам, постраждалим внаслідок події, – згідно з постановою Кабінету Міністрів України № 1535 від 12 жовтня 2002 р. для отримання страхового відшкодування страховальник зобов'язаний надати страховику оригінали або нотаріально засвідчені копії документів, передбачених договором обов'язкового страхування, включаючи (i) письмові претензії третіх осіб або їх спадкоємців; (ii) документи, які підтверджують розмір збитків (висновки експертів, рішення судових органів, якщо випадок був винесений на їх розгляд); (iii) документи реєстрації події з повітряним судном. Належне оформлення зазначених документів, в залежності від складності події, може зайняти від декількох місяців до декількох років, а тому особи, які потребують відшкодування протягом цього часу залишені сам на сам із своїми проблемами [2].

Список літератури:

1. A35-WP/118 Progress report on the modernization of the Rome Convention of 1952 (Presented by the Latin-American Association of Aeronautical and Space Law (ALADA)). – 2004. – 3 р.
2. Андреева К. Авіакатастрофа в Салоніках: юридичні проблеми не вирішені до сьогодні [Електронний ресурс] / К. Андреева. – Режим доступу: <http://www.justinian.com.ua/article.php?id=432>
3. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод., допов. та CD) / [уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел]. – К.: Ірпінь: Перун, 2007. – 1736 с.

4. LC/33-WP/3-4. Проект конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам (Конвенция об общих рисках). Доклад докладчика. – 13 с.

5. Цимбалюк В.С. Поняття, предмет, структура повітряного права та його місце в системі права України / В.С. Цимбалюк // Юридичний вісник «Повітряне та космічне право». – 2007. – № 3(4). – С. 9–16.

РЕЗЮМЕ

Автор анализирует основные положения Конвенции об общих рисках 2009 года и делает вывод о необходимости для Украины ее ратификации, что дало бы возможность решить ключевые для национальной отрасли проблемы.

SUMMARY

The author analyses the main provisions of the General Risks Convention 2009 and concludes the necessity of its ratification for Ukraine as it allows to settle the key issues for the industry.

Рекомендовано кафедрою прав людини, європейського та міжнародного права

Подано 12.04.2012.