

УДК 341.226 (043.2)

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2024.05.140>

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ МЕХАНІЗМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВІАПЕРЕВІЗНИКА ПЕРЕД ПАСАЖИРОМ

Назаренко Я.Л.,

аспірант НАУ

ORCID: 0009-0007-4593-2281

Назаренко Я.Л. Міжнародно-правові механізми забезпечення відповідальності авіаперевізника перед пасажиром.

Відповідальність перед пасажиром та вантажовласниками за шкоду, заподіяну при виконанні міжнародного повітряного перевезення, несе передусім перевізник. Зі змісту Варшавської та Монреальської конвенцій випливає, що перевізником може бути будь-яка фізична або юридична особа, яка уклала з пасажиром або відправником вантажу договір перевезення і здійснює це перевезення на відплатній основі. Для виникнення відповідальності перевізника, як сторони, яка здійснює виконання договору, потрібні підстави. Позивач, який вимагає відшкодування, повинен довести факт порушення зобов'язання своїм контрагентом, наявність та розмір шкоди, а також причинно-наслідковий зв'язок між правопорушенням та збитком. Однак відповідач (перевізник) має право доводити відсутність своєї провини та посилається на обмеження своєї відповідальності.

Варшавська (1929 р.) та Монреальська (2009 р.) конвенції містять відносно докладні та досить ясні вказівки про відповідальність перевізника, встановлюючи підстави звільнення від неї та, в більшості випадків, обмежуючи її розмір, так звані послабленнями у режимі відповідальності повітряного перевізника.

Як і норми внутрішнього транспортного законодавства держав, норми конвенцій мають імперативний характер, що з однаковим захистом інтересів споживачів послуг, наданих транспортними організаціями, і навіть складністю технологій експлуатації транспорту, масовістю операцій та ризиками, пов'язани з використанням транспортних засобів.

У даній статті досліджується питання наскільки міжнародні конвенції та правила, що визначають відповідальність пасажирів авіаперевізника, були успішно гармонізовані на міжнародному рівні та усунули проблему колізійного права, а також ступінь розвитку та ефективності цих міжнародних конвенцій та правил, норм забезпечення відповідальності авіаперевізників перед авіапасажиром.

Підсумовуючи, автор зазначає, що Монреальська конвенція покращує становище паса-

жирів і вантажовласників, усуває складнощі з тривалими судовими процесами, на перевагу Варшавській конвенції, яка є дещо застарілою та не відповідає реаліям сьогодення. Нова конвенція посилює конкуренцію на ринку авіаперевезень, збільшує відповідальність авіакомпаній перед пасажиром та знімає обмеження на компенсації за втрату багажу або шкоду життю та здоров'ю пасажирів, значно спрощуючи механізм її отримання.

Ключові слова: авіаперевізник, авіапасажир, міжнародна відповідальність, відшкодування шкоди, Варшавська конвенція, Монреальська конвенція.

Nazarenko Y.L. International legal mechanisms for ensuring the responsibility of the air carrier before the passenger.

Liability to passengers and cargo owners for damage caused during international air transportation is primarily borne by the carrier. From the content of the Warsaw and Montreal Conventions, it follows that the carrier can be any natural or legal person who has concluded a contract of carriage with the passenger or the consignor of the cargo and carries out this carriage on a remuneration basis. Reasons are required for the carrier to be liable as a party performing the contract. The plaintiff, who demands compensation, must prove the fact of breach of obligation by his counterparty, the presence and amount of damage, as well as the cause-and-effect relationship between the offense and the damage. However, the defendant (carrier) has the right to prove the absence of his fault and refer to the limitation of his liability.

The Warsaw (1929) and Montreal (2009) conventions contain relatively detailed and fairly clear instructions on the carrier's liability, establishing the grounds for exemption from it and, in most cases, limiting its size by the so-called relaxations in the air carrier's liability regime.

Like the norms of the internal transport legislation of the states, the norms of the conventions are of an imperative nature, with equal protection of the interests of consumers of services provided by transport organizations,

and even the complexity of transport operation technologies, the mass of operations and the risks associated with the use of vehicles.

This article examines the question of the extent to which international conventions and rules determining the liability of air carrier passengers have been successfully harmonized at the international level and eliminated the conflict of law problem, as well as the degree of development and effectiveness of these international conventions and rules, norms for ensuring the liability of air carriers to air passengers.

Summarizing, the author notes that the Montreal Convention improves the situation of passengers and cargo owners, eliminates complications with lengthy court processes, to the advantage of the Warsaw Convention, which is somewhat outdated and does not correspond to today's realities. The new convention strengthens competition in the air transport market, increases the responsibility of airlines to passengers and removes restrictions on compensation for loss of baggage or damage to the life and health of passengers, significantly simplifying the mechanism of obtaining it.

Key words: air carrier, air passenger, international liability, compensation for damage, Warsaw Convention, Montreal Convention.

Постановка проблеми. З метою захисту вразливих груп і постраждалих осіб міжнародне транспортне право передбачає відповідальність авіаперевізників за аварії та компенсацію авіапасажирам як запобіжний захід і гарантію на користь жертв аварії.

Система страхування є одним із засобів гарантування відповідальності авіаперевізників перед авіапасажирами. Міжнародними угодами передбачені різноманітні механізми, направлені на швидке реагування та прискорення сатисфакції, аж до звернення до суду з метою визначення необхідної компенсації. Іншим способом гарантування компенсації для авіапасажирів є система мирового примирення між авіаперевізником і потерпілим пасажиром, не кажучи вже про регулярний перегляд обмежень відповідальності та арбітражну систему у випадку перевезення товарів чи вантажів[1].

Метою цієї статті є встановлення міжнародно-правових механізмів забезпечення відповідальності авіаперевізника перед пасажиром.

Стан опрацювання. Теоретичні питання, пов'язані з міжнародно-правовими механізмами забезпечення відповідальності авіаперевізника перед пасажиром, практично не досліджені вітчизняними правознавцями. Разом з тим, теоретичне підґрунтя нашого дослідження окрім конвенцій, законів, положень та інструкцій, склали праці вітчизняних і зарубіжних правників у сфері МПрПП, а саме: Р. Абейратне В. Бордуно-

ва, М. Брагінського, А. Довгерта, З. Заїки, В. Кисіля, Дж. Лелодаса (G. Leloudas), А. Мовчана, Ф. Ендерлейна та ін.

Виклад основного матеріалу. Страхування – це обов'язок, який виникає зазвичай, коли особа побоюється, що вона буде нести відповідальність за цивільно-правову шкоду, заподіяну іншою особою (незалежно від того, прямо вказано це чи ні). Тому особа повинна підписати відповідний договір страхування, який передає відповідальність за таку шкоду іншій стороні, яка бажає її нести, і цією стороною є страхова компанія. Таким чином, авіаційне страхування є засобом компенсації, призначеним для зменшення тяжких фінансових наслідків авіаційних подій, які можуть завдати значної шкоди пасажиром і багажу, що подорожують авіакомпанією[2].

Як ми всі знаємо, з повітряним транспортом пов'язано багато небезпек. Деякі з них можуть бути пов'язані з погодними умовами, інші – з самим транспортним засобом. Незаконне втручання також може становити небезпеку, наприклад, викрадення літака, піратство та військові дії, а також помилки авіадиспетчера тощо. Загалом страхування відповідальності авіаперевізника мало чим відрізняється від інших договорів страхування за формою та характером, за винятком певних властивих характеристик, більшість із яких пов'язана з серйозністю наслідків авіакатастрофи та ступенем ризику авіакатастрофи.

З одного боку, страхування авіакомпанії гарантує можливість безперервності комерційних польотів авіакомпанією, дозволяючи уникнути ризику наслідків авіаційної події, який, незалежно від його розміру, не несуть навіть найбільші авіакомпанії в світі. Тому що будь-хто, хто зазнав збитків або шкоди під час повітряного транспортування, може вимагати величезну компенсацію. Страхування також гарантує, що постраждала сторона отримає адекватну компенсацію без ризику або скарг на те, що авіакомпанія не зможе фінансувати компенсацію.

Коли страхування стало обов'язком авіакомпанії, страхові компанії неохоче приймали або відкидали його. Однак незабаром ці побоювання зникли, оскільки важливість і роль страхування стали очевидними, оскільки це було частиною зобов'язань авіакомпанії, і з того часу авіаційне страхування стало обов'язковим для всіх авіакомпаній[3].

На початку епохи авіації авіаційне страхування було проблемою, оскільки авіаперельоти вважалися занадто ризикованими. Тому страхові компанії чітко виключили авіаційні ризики зі своїх страхових контрактів і послуг. Саме це спонукало Сьому міжнародну конференцію з повітряного права, що відбулася в Ліоні (Франція),

у вересні 1925 року, щоб надати рекомендацію страховим компаніям про те, що сторони договору страхування життя або нещасного випадку не повинні бути виключені зі страхового покриття з ряду, так званих, зовнішніх причин [4].

До зовнішніх причин ми символічно відносимо ризики, яким можуть наражатися авіамандрівники під час міжнародних подорожей. Прогрес у виробництві авіаційних приладів вплинув на ступінь відповідальності авіаперевізників, і цей прогрес також очевидний в авіаційному страхуванні, особливо там, де страхування є частиною відповідальності. Страхова відповідальність перевізника ґрунтується на принципі недооцінки додаткових збитків і розподіляє додаткові збитки між кількома особами та ділиться ними з відповідальною авіакомпанією. Ось чому вважається природним регулювати страховий ринок на основі розподілу ризиків, тобто через так зване перестраховування або через систему співстрахування, яка спирається на втручання кількох страхових компаній для забезпечення покриття величезних катастроф та серйозних ризиків. Відтоді ця дія призвела до міжнародного розширення страхової галузі. Тому важливість страхування була широко визнана та набула подальшого розвитку.

Страхування як обов'язок авіаперевізників набуло дедалі більшого значення після Гаазької конференції 1955 року, на якій було рекомендовано вивчити систему гарантування компенсації жертвам авіації або їхнім спадкоємцям.

Зі збільшенням максимальної суми компенсації роль страхування продовжує зростати, оскільки страхування відповідальності об'єднує безперервну діяльність авіаперевізника та забезпечує отримання компенсації постраждалій стороні. Цю функцію може виконувати лише система страхування.

Як зазначалося раніше, відомо, що існує багато небезпек у повітряному транспорті. Деякі з них можуть бути пов'язані з погодними умовами, деякі можуть бути пов'язані з самим літаком, тоді як інші пов'язані з небезпеками та ризиками, спричиненими незаконним втручанням, як от викрадення літака, захоплення літака, війна та помилки диспетчера повітряного руху. Це ще одна причина, чому авіакомпанії працюють по регулярних затверджених маршрутах, щоб у страхових полісах можна було вказати географічні межі або місце збитку, який необхідно покрити. Це пояснює високі премії, які авіакомпанії повинні платити, щоб покрити рейси в райони, яким загрожує війна та військова нестабільність, наприклад Близький Схід та інші країни.

Авіаційне страхування стало юридичним обов'язком для міжнародних і національних повітряних перевезень [5]. Тому авіакомпанії зобов'язані забезпечити страхування в суспіль-

них інтересах. Таким чином, запровадження страхування для всіх авіакомпаній зменшило збитки, які можуть виникнути через розподіл відповідальності між авіакомпаніями, які здійснюють регіональні чи міжнародні перевезення. Окрім цього, страхування в інтересах авіамандрівника, якщо пасажир розуміє, що у випадку будь-якої втрати чи небезпеки він автоматично й безумовно отримає страхову компенсацію без звернення до суду.

Крім того, величезні технологічні досягнення відіграють важливу роль у зниженні повітряних ризиків у всьому світі. Необхідно додати, що ризик, який несуть авіапасажир, не є більшим, ніж той, який несуть користувачі автомобіля чи поїзда, зіграв важливу роль у прийнятті страхування як відповідальності для авіаперевізників [6].

Якщо Варшавська конвенція 1929 року [7] не визнала страхування як обов'язок авіаперевізників на міжнародному рівні, то Монреальська конвенція 1999 року [8] ввела новий пункт, який вимагає обов'язковості авіаційного страхування, оскільки нові зміни роблять обов'язковим для авіаперевізників придбання страхування. Стаття 50 зазначає, що відповідно до концепцій цієї Конвенції Договірна держава вимагатиме від своїх авіаперевізників придбання страхування, достатнього для покриття зобов'язань, які вони можуть виникнути, а авіапідприємство, яке експлуатується Договірною державою, може вимагати від перевізника довести, що перевізник має достатню страховку для покриття витрат.

Крім того, стаття (15/8) Римської конвенції 1952 року вимагає від Договірних держав повідомляти Генерального секретаря Міжнародної організації цивільної авіації про прийняття ними компенсаційних гарантій, який, у свою чергу, повідомляє всі держави-члени. Подібним чином стаття (9) Генеральної угоди про ризики (Конвенція про відшкодування шкоди, заподіяної повітряними суднами третім сторонам), укладена в Монреалі в 2009 році, передбачає, що «...кожна держава-учасниця зобов'язує своїх операторів підтримувати належне страхування або безпеку».

Пункт 2 статті 9 Монреальської конвенції також передбачає, що договірна держава, в якій авіаперевізник здійснює свою діяльність, може вимагати від цього авіаперевізника надати докази того, що він підтримує належний рівень страхування або фінансової підтримки. Однак, незважаючи на те, що держави-учасниці Конвенції зобов'язані це робити, ті самі стандарти можуть застосовуватися до інших авіаоператорів у будь-якій державі-учасниці Конвенції. Наприклад, згідно з авіаційним законодавством Єгипту, адекватна безпека вважається адекватною, якщо фінансова відповідальність відпові-

дає обмеженням, встановленим Міністерством цивільної авіації на основі стандартів, встановлених національними та міжнародними протоколами або конвенціями [10].

У випадках, коли виникають сумніви щодо спроможності андеррайтера або фінансової установи, яка здійснює страхування, держава-учасниця Конвенції може вимагати додаткові докази для підтвердження своєї дієздатності та спроможності. Якщо спір виникає між заінтересованими державами, він повинен бути переданий, на прохання однієї зі сторін, до арбітражної комісії через Раду міжнародної організації цивільної авіації або особу чи орган, затверджений заінтересованою державою (стаття 7/ Стаття 15 Римської угоди 1952 р.).

Після Монреальської конвенції 1999 року міжнародні законодавчі органи доклали значних зусиль, щоб запровадити низку механізмів для забезпечення та захисту інтересів авіапасажирів та отримання справедливої та швидкої компенсації у разі будь-якої втрати, пошкодження чи аварії під час польоту.

Міжнародне законодавство прагне забезпечити будь-якому пораненому авіапасажиру швидкий і невідкладний доступ до надзвичайного фонду для покриття збитків, яких пасажир зазнав, зобов'язавши авіакомпанії виплатити певну суму постраждалій особі на борту літака. Поки суд не винесе рішення про відповідну компенсацію. Про це свідчать положення Монреальської конвенції 1999 року.

Однак вказана норма відсутня у через яку договірні сторони Монреальської конвенції в 1999 році вирішили законодавчо закріпити тимчасову компенсацію для жертв авіаційних пригод, доки суди фактично не визначать компенсацію відповідальності. Крім того, стаття 28 Монреальської конвенції 1999 року передбачає, що у разі авіаційної події, що призвела до смерті або травми авіапасажира, перевізник повинен негайно сплатити або передоплатити фізичній особі шкоду. Якщо авіаперевізник перебуває під юрисдикцією будь-якої держави-учасниці цієї Конвенції, то особа має право вимагати компенсацію для задоволення своїх надзвичайних фінансових потреб [11].

Розмір шкоди не є визнанням відповідальності та може бути вирахований з будь-яких сум, які пізніше повинні бути виплачені авіакомпаніями як компенсація до рішення суду. До цих виплат відноситься компенсація за надання екстреної допомоги у разі шкоди, заподіяної пасажиром на борту повітряного судна тощо. Оскільки стаття 8 Монреальської конвенції 2009 року вимагає від оператора повітряного судна здійснювати авансовий платіж за будь-яких обставин щодо будь-якої претензії, яка має бути задоволена згідно з цією Конвенцією, авіаком-

панія компенсує фізичним особам будь-яку затримку в задоволенні їхніх термінових фінансових або економічних потреб, яка могла статися, якщо авіаперевізник зобов'язаний зробити це відповідно до законодавства країни, де перебуває [12].

Висновки. У вищенаведеному аналізі показано, що неможливо переоцінити важливість питання відповідальності авіаперевізника перед авіапасажиром щодо безпеки з точки зору завдання шкоди або збитків під час авіаперельоту. На сьогоднішній день правове регулювання міжнародних повітряних перевезень закріплено у двох важливих міжнародних угодах – Варшавській (1929 р.) та Монреальській (1999 р.) конвенціях про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. Варшавська система – складна система документів, що складається із самої Варшавської конвенції 1929 р. та документів, що її доповнюють: Гаазький протокол (1955 р.); Гвадалахарська конвенція (1961 р.) про перевезення, що здійснюються іншою особою, ніж перевізник за договором; Монреальський додатковий протокол (1975 р.) № 1; Монреальський додатковий протокол (1975 р.) № 2, що змінює Варшавську конвенцію, змінену Гаазьким протоколом (1955 р.); Монреальський додатковий протокол (1975 р.) № 4, що змінює щодо вантажних перевезень Варшавську конвенцію, змінену Гаазьким протоколом (1955 р.).

Удосконалений міжнародний документ, а саме Монреальська конвенція, має принципово інший правовий режим міжнародних повітряних перевезень, що підвищує гарантії пасажирів авіакомпаній та якість послуг. Обидві конвенції визначають важливі правила міжнародних повітряних перевезень, що стосуються укладання договору перевезення, деяких його умов і, головне, відповідальність перевізника за заподіяння шкоди життю та здоров'ю пасажирів, багажу, вантажу та прострочення у їхній доставці, що сукупно представляють основний предмет регулювання.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Air Carrier's Liability Towards The Air Passenger: A Critical Examination Of The International Carriage Legislation. URL: 3837-ArticleText-7372-1-10-20201225.pdf (дата звернення 15.09.2024).
2. Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації. Постанова Кабінету Міністрів України; Порядок, Правила від 12.10.2002 № 1535. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1535-2002-p#Text> (дата звернення 15.09.2024).

3. The international aviation insurance regime in times of industry uncertainty. URL: https://www.researchgate.net/publication/228983531_The_international_aviation_insurance_regime_in_times_of_industry_uncertainty (дата звернення 15.09.2024).
4. The Warsaw System on air carriers liability. URL: https://applications.icao.int/postalhistory/the_warsaw_system_on_air_carriers_liability.htm (дата звернення 15.09.2024).
5. Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови здійснення страхування ризиків цивільної авіації». Державіаслужба України; Наказ, Правила від 05.12.2023 № 768. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2200-23#Text> (дата звернення 15.09.2024).
6. Passengers at risk: A multi-level analysis of the decision to travel with a drunk driver. URL: https://www.researchgate.net/publication/312135174_Passengers_at_risk_A_multilevel_analysis_of_the_decision_to_travel_with_a_drunk_driver (дата звернення 15.09.2024).
7. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. ІКАО; Конвенція, Міжнародний документ від 28.05.1999. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text (дата звернення 15.09.2024).
8. The Montreal Convention 1999 (MC99). URL: <https://www.iata.org/en/programs/passenger/mc99> (дата звернення 15.09.2024).
9. Convention on Damage caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, done at Rome on 7 October 1952. URL: <https://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/ATNIA/1999/40.html> (дата звернення 15.09.2024).
10. Aviation Laws and Regulations 2024. URL: <https://iclg.com/practice-areas/aviation-laws-and-regulations/egypt> (дата звернення 15.09.2024).
11. Цірат Г.В. Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права: сучасний стан та тенденції. URL: https://scc.knu.ua/upload/iblock/160/dis_Tsirat%20G.V..pdf (дата звернення 15.09.2024).
12. Section 2 Of The Civil Liability (Amendment) Act, 1964: The Deductibility Of Collateral Benefits From Awards Of Damages. URL: https://www.lawreform.ie/_fileupload/Reports/rCollateralBenefits.pdf (дата звернення 15.09.2024).