

Г. В. Цірат

**УНІФІКАЦІЯ НОРМ
МІЖНАРОДНОГО ПРИВАТНОГО
ПОВІТРЯНОГО ПРАВА**

Монографія

Харків
«Право»
2018

УДК 347.82(100):340.137(477)
Ц68

*Рекомендовано до друку
вченою радою Університету сучасних знань
(протокол № 5 від 5 травня 2018 р.)*

Рецензенти:

О. О. Отрадна – доктор юридичних наук, доцент, заступник декана юридичного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка;

І. А. Діковська – доктор юридичних наук, професор кафедри цивільного права Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Цірат Г. В.

Ц68 Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права : монографія / Г. В. Цірат. – Харків : Право, 2018. – 472 с.

ISBN 978-966-937-429-5

У монографії комплексно досліджуються питання уніфікації міжнародного приватного повітряного права, теоретичні та практичні проблеми, що виникають при тлумаченні та застосуванні міжнародних договорів. Розкрито сутність режимів відповідальності перевізників та експлуатантів. Проаналізовані основні види правочинів з авіаційними об'єктами. Особливої уваги приділено питанням забезпечення вимог кредиторів, що фінансують придбання авіаційних об'єктів.

Для науковців, суддів, викладачів, практикуючих юристів, студентів вищих навчальних закладів, а також всіх, хто цікавиться проблемами сучасного міжнародного приватного повітряного права.

УДК 347.82(100):340.137(477)

ISBN 978-966-937-429-5

© Цірат Г. В., 2018
© Оформлення. Видавництво «Право», 2018

Зміст

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	6
---------------------------------------	----------

ВСТУП	9
--------------------	----------

1. ЗАГАЛЬНІ ПИТАННЯ УНІФІКАЦІЇ МАТЕРІАЛЬНО-ПРАВОВИХ НОРМ МПРПП

1.1. Загальна характеристика основних інструментів з уніфікації в МПрПП.....	13
1.2. Стан дослідження уніфікації в МПрПП.....	35
1.3. Тенденції уніфікації норм міжнародних інструментів в МПрПП	41
1.4. Мовні питання при застосуванні та тлумаченні уніфікованих норм МПрПП.....	46
1.5. Уніфіковане тлумачення міжнародних договорів за допомогою загальних принципів та критеріїв	54

2. УНІФІКОВАНІ НОРМИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ПЕРЕД ПАСАЖИРОМ

2.1. Створення та модернізація варшавської системи відповідальності перевізника.....	62
2.2. Нормативні підстави відповідальності перевізника	67
2.3. Відсутність недбалості як умова обмеженої відповідальності перевізника.....	73
2.4. Розмір відповідальності перевізника за тілесні ушкодження	83
2.5. Недбалість або інша неправомірна дія чи бездіяльність перевізника.....	85
2.6. Види шкоди до відшкодування	100
2.7. Період відповідальності перевізника	121
2.8. Затримка в перевезенні та відповідальність перевізника за неї	128
2.9. Підсудність спорів з перевізником	136

3. УНІФІКОВАНІ НОРМИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЕКСПЛУАТАНТА ПЕРЕД ПОСТРАЖДАЛИМИ НА ПОВЕРХНІ

3.1. Розробка уніфікованого режиму відповідальності експлуатанта	141
--	-----

3.2. Нормативні та фактичні підстави деліктної відповідальності в МПрПП за сучасними конвенціями. Відповідальна особа. Види шкоди до відшкодування	149
3.3. Підсудність спорів з експлуатантами, визнання та виконання рішень, винесених проти них.....	169

4. АВІАЦІЙНЕ СТРАХУВАННЯ

4.1. Загальні положення.....	174
4.2. Генеза обов'язкового міжнародного авіаційного страхування відповідальності	184
4.3. Страхування в Україні.....	193

5. УНІФІКАЦІЯ ПРАВОЧИНІВ З АВІАЦІЙНИМИ ОБ'ЄКТАМИ

5.1. Загальні положення.....	196
5.2. Договори купівлі-продажу	204
5.3. Лізинг	211
5.3.1. Угоди фінансового лізингу	213
5.3.2. Угоди оперативного лізингу	216
5.3.3. Угоди мокрого лізингу повітряних суден	222
5.4. Договори кооперації.....	225
5.5. Забезпечувальні правочини.....	232

6. УНІФІКАЦІЯ ЗАСОБІВ ЗАХИСТУ ПРАВ КРЕДИТОРІВ

6.1. Види обтяжень Кейптаунського реєстру.....	238
6.2. Реєстрація і пріоритет обтяжень.....	247
6.3. Засоби захисту кредитора.....	255
6.3.1. Перша група засобів захисту кредитора	258
6.3.2. Друга група засобів захисту кредитора.....	259
6.3.3. Третя група засобів захисту кредитора	265
6.3.4. Неспроможність повітряного експлуатанта.....	271

ВИСНОВКИ	278
-----------------------	-----

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	294
---	-----

Додатки	383
Eastern Airlines, Inc. v. Floyd.....	383
Olympic Airways v. Husain	409
El Al Israel Airlines, Ltd v. Tsui Yuan Tseng	428
Air France v. Saks	453

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

IATA	Міжнародна повітряна транспортна асоціація
CITEJA	Міжнародний технічний комітет експертів з повітряного права
ИКАО	Міжнародна організація з цивільної авіації
Авіаційний протокол	Протокол до Конвенції про міжнародні інтереси у рухомому обладнанні з питань, специфічних для авіаційних об'єктів, підписаний 16 листопада 2001 р. у Кейптауні
АРГ	Авіаційна Робоча Група (<i>Aviation Working Group/AWG</i>)
БПП	Безпілотні повітряні пристрої
Варшавська конвенція	Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписана 12 жовтня 1929 р. у Варшаві
Гаазький протокол	Протокол про поправки до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписаний 28 вересня 1955 р. у Гаазі
Гвадалахарська конвенція	Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особою, яка не є перевізником за договором, підписана 18 вересня 1961 року
Державіаслужба	Державна авіаційна служба України
Женевська конвенція	Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна, підписана 19 червня 1948 р. у Женеві
Кейптаунська конвенція	Конвенція про міжнародні інтереси у рухомому обладнанні, підписана 16 листопада 2001 р. у Кейптауні
Конвенція 1933 р.	Конвенція з уніфікації певних правил, що стосуються завдання літаком шкоди третім особам на поверхні, підписана 29 травня 1933 р. у Римі
Конвенція про арешт	Конвенція про уніфікацію деяких правил забезпечувального арешту літаків, підписана 29 травня 1933 р. у Римі
Конвенція 1952 р.	Конвенція про шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні, підписана 7 жовтня 1952 р. у Римі
Конвенції 2009 р.	Конвенція про компенсацію шкоди, нанесеної повітряними суднами третім особам та Конвенція про компенсацію шкоди, нанесеної повітряними суднами третім особам у випадку незаконного втручання, підписані 2 травня 2009 року у Монреалі

Конвенція про загальні ризики	Конвенція про компенсацію шкоди, нанесеної повітряними суднами третім особам, підписана 2 травня 2009 року у Монреалі
Конвенція про незаконне втручання	Конвенція про компенсацію шкоди, нанесеної повітряними суднами третім особам у випадку незаконного втручання, підписана 2 травня 2009 року у Монреалі
Кейптаунський реєстр	Реєстр, створений згідно з Кейптаунською конвенцією про міжнародні майнові права на рухоме об'єкт
Монреальська конвенція	Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписана 28 травня 1999 р. у Монреалі
МПрПП	Міжнародне приватне повітряне право
Оттавська конвенція	Конвенція УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг, підписана 28 травня 1988 р. в Оттаві
ПК України	Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року № 3393-VI, зі змінами та доповненнями
Пекінська Конвенція 2010 р.	Конвенція про боротьбу з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації, підписана 10 вересня 2010 р. у Пекіні
Подія 9/11	Терористична атака 11 вересня 2001 року в Сполучених Штатах Америки. Близько 9:00 за місцевим часом два захоплені терористами цивільні літаки, що здійснювали перевезення пасажирів до Нью-Йорка, з інтервалом у 17 хвилин врізалися у хмарочоси Всесвітнього Центру Торгівлі у Нью-Йорку. Від вибухів протягом кількох годин обидві башти обвалилися. Невдовзі після катастрофи у Нью-Йорку ще один літак врізався в західне крило американського міністерства оборони у Вашингтоні – Пентагон, а один літак упав неподалік міста Пітсбург, не долетівши до Вашингтону.
Постанова 676	Порядок і правила здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 року № 676
Протокол 1938 р.	Протокол, підписаний 29 вересня 1938 року у Брюсселі, про зміну Конвенції з уніфікації певних правил, що стосуються завдання літаком шкоди третім особам на поверхні, підписаної 29 травня 1933 р. у Римі
Протокол 1978 р.	Протокол, підписаний 23 вересня 1978 року у Монреалі, про зміну Конвенції про шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні, підписаної 7 жовтня 1952 р. у Римі

Перелік умовних позначень

Регламент 785/2004	Регламент (ЄС) № 785/2004 Європейського парламенту і Ради від 21 квітня 2004 року про вимоги до страхування повітряних перевізників та експлуатантів повітряних суден
Секторальне розуміння	Секторальне розуміння про експортне кредитування цивільних літаків, що є додатком до Угоди про офіційно підтримувані експортні кредити від 01.09.2011 р.
СПЗ	Спеціальні права запозичення МВФ
Правила перевезення	Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2012 року № 735
Чиказька конвенція	Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію, підписана 7 грудня 1944 р. у Чикаго

ВСТУП

Перше регулярне повітряне перевезення пасажирів відбулося 1 січня 1914 р., а вже через 100 років – протягом 2015 р. – міжнародними повітряними послугами по всьому світу скористалося 3,5 млрд громадян [690], включаючи трохи більше 6 мільйонів українців. У 2017 р. загальна кількість перевезених пасажирів досягла 4,1 млрд, а в 2018 р. очікується їх зростання на 6% щонайменше [710]. Хоча частка перевезених з України авіапасажирів у порівнянні зі світовим трафіком є незначною, ми очікуємо на її збільшення завдяки відміні віз для українців, що подорожують до зони Шенгенської угоди, на яку, за даними ІКАО, припадає найбільша частина регулярних пасажирських перевезень.

Підписання Україною угоди з «відкритого неба» із США [326] та майбутнє укладення угоди з Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір [327] створює умови, за якими вітчизняні авіакомпанії, експлуатанти¹ та перевізники², зможуть збільшити кількість міжнародних повітряних перевезень, що, очевидно, вимагає від українських перевізників збільшення парку повітряних суден.

Зазначені процеси стимулюють вивчення системи уніфікованого міжнародно-правового регулювання, що поступово складалася протягом останнього століття у міжнародному приватному повітряному праві (надалі –

¹ Експлуатантом є особа, яка здійснює контроль над навігацією повітряного судна, володіє правом його користування та фактично використовує його для власних цілей чи з метою надання послуг перевезення іншим особам.

² Надання послуг перевезення (пасажирів, вантажу та пошти) можливе за наявності ліцензії на провадження діяльності з перевезення повітряним транспортом. Особа, яка має таку ліцензію, вважається перевізником. Національне законодавство може встановлювати додаткові вимоги до перевізників. Так, ПК України визначає обов'язок перевізника мати у користуванні хоча б одне власне або орендоване (крім лізингу з екіпажем) повітряне судно та надавати послуги з повітряних перевезень в обсягах і на умовах, передбачених сертифікатом експлуатанта. Таким чином, всякий перевізник є експлуатантом, але не всякий експлуатант є перевізником.

МПрПП). Передовсім це стосується сфер відповідальності перевізника та експлуатанта.

Хоча сучасні міжнародні повітряні перевезення є безпечними для здоров'я пасажирів, іноді виникають ситуації, що можуть мати наслідком заподіяння шкоди. Умови відповідальності перевізника в міжнародному перевезенні регулюються нормами універсальних договорів (Варшавської або Монреальської конвенцій), особливості уніфікованого тлумачення яких були напрацьовані судовою практикою договірних країн, що до сих пір ґрунтовно не вивчалася українською правовою доктриною. Оскільки умови відповідальності перевізника за Монреальською конвенцією розповсюджені і на внутрішні перевезення, дослідження цього питання є актуальним також для науки і практики національного приватного повітряного права України.

При експлуатації повітряних суден шкода може бути заподіяною не тільки пасажиром на борту, а й третім особам на поверхні¹. У такому випадку стоїть питання визначення умов та підстав відповідальності експлуатанта такого повітряного судна та наявності механізмів, застосування яких могло б гарантувати відшкодування заподіяної шкоди. Через низку передумов на сучасному етапі є відсутньою уніфікована відповідальність експлуатантів. Підстави цього є мало вивченими не тільки українською, а й іноземною правовою наукою.

Придбання сучасного літака не обходиться без зовнішнього фінансування, яке вимагає специфічного структурування транзакції придбання та інструментів забезпечення. Особливості повітряного судна (джерело підвищеної небезпеки, висока вартість, мобільність, обов'язкова присутність в правочинах іноземного елемента) стали підставою звичаєвої уніфікації договорів, що опосередковують міжнародний товарообіг літаків. У Кейптауні в 2001 р. було прийнято конвенцію, учасницею якої є і Україна. Ця конвенція створила уніфіковані механізми захисту прав кредиторів, заснувала міжнародний наднаціональний реєстр (надалі Кейптаунський реєстр), в якому реєструються речові права на літаки та інші авіаційні об'єкти (гелікоптери, двигуни, корпуси повітряних суден) незалежно від країни їхньої реєстрації, встановила уніфіковані вимоги до правочинів купівлі-продажу, лізингу та застави.

¹ Тут і надалі, коли ми говоритимемо «на поверхні», ми матимемо на увазі на землі, тобто не у повітрі.

Розгляд визначених сфер (відповідальність перевізника та експлуатанта, уніфікація правочинів з повітряними суднами, створення системи захисту прав кредиторів) здійснюється нами під кутом зору міжнародної уніфікації матеріальних та процесуальних норм в МПРПП, оскільки однією зі світових тенденцій в цій галузі є уніформоване (тобто однакове) регулювання цивільної авіації на міжнародному та національному рівнях. Україна слідує цій тенденції, хоча при імplementації норм міжнародних договорів використовується не тільки відсилання, що розглядається нами в якості прогресивного методу, а й інкорпорація та трансформація. Це з нашої точки зору, є негативним явищем, оскільки має наслідком спотворення уніфікованого поняття. Ми сподіваємося, що це дослідження дозволить виправити ситуацію та буде сприяти відновленню правової визначеності.

Потужне теоретичне підґрунтя цього дослідження склали роботи вітчизняних і зарубіжних правників, а саме: Руатіса Абейратне (*Ruwantissa Abeyaratne*), Доналда Банкера (*Donald H. Bunker*), М. Й. Бонеля (*M. J. Bonell*), В. Д. Бордунова, М. І. Брагінського, А. Венецьано (*Anna Veneziano*), Дж. Вула (*Jeffrey Wool*), Елмара Гемюла (*Elmar Giumulla*), Лоренса Голдхірша (*Lawrence Goldhirsch*), М. Гонайма (*Mahmoud Ghonaim*), Роя Гуда (*Roy Goode*), І. А. Діковської, Пола Димпсі (*Paul Dempsey*), Ш. Джейлінг (*Jialing Shan*), А. С. Довгерта, І. Г. Ф. Дьєдерікс-Вершор (*H. Ph. Diederiks – Verschoor*), В. І. Євінгов, К. Жероме (*Cohen Jérôme*), З. Ю. Заїки, І. С. Канзафарової, Скота Канінггема (*Scott Cunningham*), Х. Кетца, Р. Кумінга (*Ronald Cuming*), Жиля Кунеберті (*Gilles Cuniberti*), Ірен Ларсен (*Irene Larsen*), Дж. Лелодаса (*Leloudas Georgios*), Е. Ліппе (*Eric Lippé*), І. І. Лукашука, Л. А. Лунца, Р. Марго (*Rod D. Margo*), Г. К. Матвєєва, А. Маурітса (*A. J. Mauritz*), Майкла Мільде (*Michael Milde*), А. П. Мовчана, М. М. Остроумова, О. О. Отраднової, Я. Ньямпонга (*Nyampong Yaw Otu Mankata*), В. В. Паришкури, С. Ф. Пенья (*Sebastian Fernandez-Pena*), Н. Планта (*Niclas von Planta*), А. Г. Покачалової, О. Н. Садікова, Р. О. Стефанчука, Джорджа Томпкінса (*George Tompkins*), Франко Феррарі (*Franco Ferrari*), Патріка Хонебьєра (*Patrick Honnebier*), Р. Холтер (*Marc Rémy Halter*), К. Цвайгерта, Бін Ченга (*Bin Cheng*), О. А. Щурової, Фріца Ендерлейна (*Fritz Enderlein*) та ін.

Автор висловлює щире вдячність та глибоку повагу науковому консультанту – доктору юридичних наук, професору, член-кореспонденту АПРНУ, заслуженому юристу України, члену Національної комісії із зміцнення де-

мократії та утвердження верховенства права Довгерту Анатолію Степановичу за численні обговорення проблем уніфікації МПрПП, що знайшли відображення у цій монографії, та рекомендації під час її написання.

Також автор вдячна своїй дочці, Катерині Цірат, та Віктору Лешику, які виступили редакторами цієї монографії, що сприяло покращенню сприйняття піднятих в ній проблем завдяки покращенню мови.

1.

ЗАГАЛЬНІ ПИТАННЯ УНІФІКАЦІЇ МАТЕРІАЛЬНО-ПРАВОВИХ НОРМ МПрПП

1.1. Загальна характеристика основних інструментів з уніфікації в МПрПП

Міжнародна спільнота з самого початку виникнення технічної можливості пересування повітряним транспортом воліла вставити уніфіковані правила перевезення, які б сприяли однаковому розвитку авіації в різних країнах. Спочатку робота велася неурядовими організаціями. Так, в 1905 р. резолюцією Олімпійського конгресу в Брюсселі було створено Міжнародну аеронавігаційну федерацію, головним завданням якої був сталий розвиток міжнародної приватної авіації та повітряного туризму. В 1914 р. було засновано Міжнародний технічний комітет експертів з повітряного права (*Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens, CITEJA*). Комітет складався з декількох секцій, кожна з яких вивчала окремі питання міжнародного приватного повітряного права, наприклад, відповідальність перевізника, застава повітряних суден, тощо. В 1919 р. шість європейських авіаліній заснували в Гаазі Міжнародну повітряну транспортну асоціацію (IATA), основною ціллю якої була стандартизація документообігу та технічних процедур на літаках для забезпечення безпеки міжнародних польотів. Міжнародна торговельна палата (*International Chamber of Commerce*), створена у 1920 р., мала «транспортну групу», під егідою якої обговорювалися питання міжнародної аеронавтики. Напрацьовані цими неурядовими організаціями акти в тому чи іншому вигляді були використані в подальшій уніфікації в МПрПП.

За ініціативи французького уряду у Парижі з 27 жовтня по 6 листопада 1925 р. було проведено першу міжнародну Конференцію з питань приватного повітряного права, ціллю якої було здійснення

кодифікаційної роботи в частині розробки єдиних правил відповідальності перевізників та експлуатантів за заподіяну ними шкоду.

Друга міжнародна Конференція з питань приватного повітряного права була проведена у Варшаві, де 12 жовтня 1929 р. було підписано конвенцію для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (надалі Варшавська конвенція) [307]. Однією з основних цілей конвенції було встановлення обмеженого рівня відшкодування постраждалому пасажирові, щоб виплати не перешкодили розвитку ще слабкої авіаційної індустрії.

Через двадцять років застосування Варшавської конвенції договірні країни дійшли висновку про необхідність підвищення розміру відшкодування заподіяної пасажирові шкоди. Так з'явився Гаазький протокол [352], який був підписаний більшою частиною, проте не всіма учасниками Варшавської конвенції.

У 1961 р. Варшавська конвенція була доповнена Гвадалахарською [314], яка поширила правила відповідальності договірного перевізника на фактичного (надалі Гвадалахарська конвенція). Її учасниками стала лише частина держав-учасниць Варшавської конвенції та Гаазького протоколу.

У 1975 р. в Монреалі договірними країнами було підписано чотири додаткові до Варшавської конвенції протоколи [335–338], що запропонували країнам-учасникам опції у виборі розміру відповідальності перевізника перед пасажиром за смерть, тілесні ушкодження та втрату чи пошкодження багажу, з яких перших два набули чинності у 1996 р., а останній – у 1998 р.

Зазначені міжнародні інструменти разом створили «Варшавську систему» відповідальності перевізника, в якій кожен окремий документ був підписаний різною кількістю договірних країн¹.

Україна застосовувала до міжнародних повітряних перевезень Варшавську конвенцію з 1959 р., Гаазький протокол – з 1963 р. та Гвадалахарську конвенцію – з 1984 р. Учасницею решти міжнародних інструментів Україна не була.

¹ Варшавська конвенція налічувала 152 учасники, Гаазький протокол – 137, Гвадалахарська конвенція – 86, Протокол № 1–51, Протокол № 2–52, Протокол № 4–60.

Оскільки Варшавська конвенція дозволяла підвищувати розмір відшкодування заподіяної шкоди, перевізниками було укладено низку спрямованих на це приватно-правових договорів. Так, у 1966 р. за пропозицією IATA було підписано Монреальську проміжну угоду (*Montreal Interim Agreement*) [351] про збільшення розміру відповідальності перевізника перед пасажиром при міжнародних польотах до та з США, положення якої були розповсюджені Мальтійською угодою 1976 р. на польоти за межами США [29, 164].

У 1992 р. японські перевізники (Японська ініціатива) домовилися про два рівні відповідальності перед пасажиром, які були відображені у 1995 р. в Угоді IATA між перевізниками про відповідальність перед пасажиром (*IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability*).

Радянські та українські перевізники не були учасниками жодної із зазначених приватно-правових угод.

У 1999 р. було прийнято Монреальську конвенцію [311] з назвою, аналогічною Варшавській, що кодифікувала в собі документи Варшавської системи. Внаслідок цього Монреальська конвенція, як і Варшавська, набула універсального характеру. Згідно зі ст. 55 Монреальська конвенція має переважну силу над будь-якими нормами інструментів Варшавської системи, якщо країни перевізника та постраждалого пасажир є її учасниками. Україна, як і більшість країн світу¹, є учасницею Монреальської конвенції. Відповідно, при виникненні спорів з міжнародного повітряного перевезення застосуванню буде підлягати виключно Монреальська конвенція. Вона стосується як державних, так і цивільних повітряних суден у разі відповідності здійснюваного ними перевезення критерію «міжнародності», без можливості для держав-учасниць задекларувати право не застосовувати її у разі здійснення перевезення для військових властей на повітряному судні, зареєстрованому в цій державі, як це було передбачено раніше Варшавською конвенцією.

У разі катастрофи повітряного судна шкода може бути завданою не тільки його пасажиром, а й третім особам на поверхні. Між екс-

¹ На кінець 2017 р. учасниками Монреальської конвенції стали 129 країн, включаючи провідні «авіаційні» держави.

платантом судна та третіми особами виникають деліктні правовідносини з відшкодування шкоди. Уніфіковане регулювання цих деліктних правовідносин в МПґПП було запропоновано Конвенцією з уніфікації певних правил, що стосуються завдання літаком шкоди третім особам на поверхні, підписаною у Римі 29 травня 1933 р. (надалі Конвенція 1933 р.) [101]. Ця конвенція набула чинності лише для восьми країн, що дало підстави назвати її мертвнонародженою [91, 234]. Заради зміни її неприйнятних положень та з метою розширення кола учасників у 1938 р. було розроблено протокол (надалі Протокол 1938 р.), який через кризові події в Європі та Другу світову війну не був ратифікований.

Через те, що Конвенція 1933 р. не отримала широкої підтримки, вона була замінена Конвенцією про шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні, підписаною у Римі 7 жовтня 1952 р. (надалі Конвенція 1952 р.) [315]. Вона набула чинності достатньо швидко (4 лютого 1958 р.). Її учасниками стали 49 держав, включаючи більшість європейських країн. Радянський Союз ратифікував Конвенцію 1952 р., але Україна не стала автоматично правонаступником прав і обов'язків СРСР згідно зі ст. 7 Закону України «Про правонаступництво» [227], оскільки письмових повідомлень про це депозитарію Конвенції 1952 р. Україна не направляла.

Для скасування найбільш одіозних положень про страхування та підвищення розміру відповідальності експлуатанта, який пропонувалося розраховувати у СПЗ замість французького франка, на доповнення до Конвенції 1952 р. у 1978 році було розроблено протокол, який набув чинності майже через 25 років тільки і то лише для 12 країн, переважно африканських (надалі Протокол 1978 р.). Ані європейські країни, ані Радянський Союз, ані США чи Велика Британія, що здійснювали левову частку повітряних перевезень, його не ратифікували, оскільки закладене в ньому підвищення розміру відповідальності експлуатанта вже не відповідало вимогам часу. Україна хоча і підписала Протокол 1978 р., проте не ратифікувала його. Відповідно, для більшості договірних країн Конвенція 1952 р. залишилася незмінною, і через це жодного разу не застосовувалася.

Конвенція 1952 р. та Протокол, прийнятий до неї, внесли свій внесок в розвиток авіаційного страхування та значно вплинули на національне законодавство більшості країн в частині вимог обов'язкового авіаційного страхування, що мало наслідком певну уніфікацію авіаційного законодавства на міжнародному рівні. На думку Анібала О. Мутті, «така узгодженість, безперечно, сприяла розвитку міжнародної повітряної комерції, дозволяючи міжнародним авіакомпаніям при формуванні своїх експлуатаційних систем виходити з того, що в силу схожості правових вимог в більшості держав-членів вони зможуть природньо вписатися в правові реалії держав, в яких вони будуть виконувати польоти» [112].

Оскільки обидві Конвенції 1933 р. та 1952 р. приймалися в Римі, прийнято говорити про Римську систему відповідальності експлуатантів повітряних суден.

Конвенція 1952 р. мала ряд недоліків, що ставили за нагальне її модернізацію. Це стосувалося низьких розмірів відповідальності, навіть у редакції Протоколу 1978 р., в той час як законодавство багатьох країн пропонувало набагато кращі умови захисту третіх осіб. Поняття «в польоті» було обмеженим у визначенні, а питання підвищеної шумності або сонарного вибуху не розглядалося взагалі. Фактично було запропоновано єдиний форум місця розгляду спорів. Конвенція 1952 р. дозволяла ініціювати позов безпосередньо проти страховиків. Вона не розповсюджувалася на випадки зіткнення літаків в повітряному просторі.

Намагання модернізувати Конвенцію 1952 р. здійснювалися ще у 60-х роках, коли її непопулярність стала очевидною. Так, у 1967 р. Міжнародна асоціація права зробила пропозицію інтегрувати режими договірної та деліктної відповідальності міжнародних експлуатантів та перевізників в одному документі. У 1980 р. Міжнародна асоціація права запропонувала прийняти новий міжнародний договір, який дозволив би створити інтегровану систему цивільної повітряної відповідальності при міжнародному договірному перевезенні та нанесенні шкоди на поверхні. В якості основного принципу рекомендувалося застосування абсолютної необмеженої та гарантованої відповідаль-

ності, де єдиною відповідальною особою мусив бути перевізник або експлуатант, до якого постраждалі і повинні були пред'являти свої вимоги [188, 471–472].

Проте, рішення про модернізацію Конвенції 1952 р. було прийнято в ІКАО лише влітку 2000 р. [548]. Воно базувалося серед іншого на необхідності перегляду кількісних лімітів компенсації, а також урахування екологічної шкоди, оскільки падіння великого літака, який має більше 200 тон пального вже само по собі може привести до катастрофічних наслідків. Незважаючи на цей факт робота з модернізації розглядалася як рутинна, а не пріоритетна.

У 2009 р. її було модернізовано новими конвенціями: про загальні ризики [346], яка у разі набуття нею чинності замінить Конвенцію 1952 р., та конвенція про незаконне втручання [348]. Остання має врегулювати ситуації з завдання шкоди третім особам на поверхні цивільним повітряним судном, використаним в якості зброї масового ураження. Ці дві конвенції визначаються нами разом як Конвенції 2009 р.

Особливістю Конвенції про незаконне втручання є базування поняття «незаконне втручання» на понятті «злочину» з Конвенцій про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден 1970 р.¹ та про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації 1971 р.² Визначаючи незаконне втручання через інсти-

¹ Так, за Конвенцією про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден 1970 р. злочином є дії будь-якої особи на борту повітряного судна, що перебуває в польоті, на незаконне, або шляхом насильства чи погрози застосування насильства або шляхом будь-якої іншої форми залякування захоплення цього повітряного судна чи здійснення над ним контролю, або намагання здійснити таку дію, чи співучасть з особою, яка здійснює або намагається здійснити будь-яку таку дію [316].

² Конвенція про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації 1971 р. визначає, що будь-яка особа здійснює злочин, якщо вона незаконно та з наміром використання пристрою, сполуки або зброї здійснює акт насильства щодо особи в аеропорту, яка обслуговує міжнародну цивільну авіацію, що спричиняє або може спричинити серйозну шкоду здоров'ю або смерть, чи руйнує або серйозно пошкоджує обладнання та споруди аеропорту, що обслуговує міжнародну цивільну авіацію або повітряні судна, що перебувають в аеропорту, або порушує роботу служб аеропорту, якщо така дія погрожує або може погрожувати безпеці в цьому аеропорту [317].

тути конвенцій, що були прийняті понад 40 років тому, в Конвенції про незаконне втручання зазначено, що будь-які зміни до цих конвенцій будуть чинними і для неї. Таке застереження надає можливість взяти до уваги всі документи, що можуть бути прийнятими на момент завдання шкоди, включаючи нову конвенцію про боротьбу з незаконними актами у міжнародній цивільній авіації, яка була відкрита для підписання 10 вересня 2010 р. у Пекіні (Пекінська Конвенція 2010 р.) [318], що в разі набуття нею чинності буде мати переважну силу над згаданими конвенціями 1970-го та 1971 рр. і яка значно розширила визначення такого злочину як «незаконне втручання»¹. Очікувалось, що Пекінська Конвенція 2010 р. та протокол до неї набудуть чинності вже 2013 р. [658], проте необхідної кількості ратифікації все ще немає. Таким чином, Конвенція про незаконне втручання, що

¹ Особа вчиняє злочин, якщо вона:

- а. використовує повітряне судно, що перебуває в експлуатації з метою спричинити смерть, серйозне тілесне ушкодження або значну шкоду майну чи довкіллю; або
- б. вивільнює чи викидає з борту повітряного судна, використовує проти повітряного судна або на борту повітряного судна, що перебуває в експлуатації, будь-яку біологічну, хімічну або ядерну зброю (зброю БХЯ) чи вибухові, радіоактивні або аналогічні сполуки таким способом, що спричиняє або може спричинити смерть, серйозне тілесне ушкодження чи значну шкоду майну або довкіллю; чи
- с. виконує перевезення, здійснює дії, що мають наслідком перевезення, або сприяє перевезенню на борту повітряного судна:
 - (i) будь-яку вибухову сполуку або радіоактивний матеріал, знаючи, що вони призначені для завдання або створення загрози завдання, з умовою або без такої, як це передбачено національним законодавством, смерті або серйозного тілесного ушкодження чи шкоди з метою залякати населення, або змусити уряд або міжнародну організацію здійснити певну дію чи утриматися від неї; або
 - (ii) будь-якої зброї БХЯ, усвідомлюючи, що вона є зброєю БХЯ; або
 - (iii) будь-якого вихідного матеріалу, спеціального розщеплюючого матеріалу чи обладнання або матеріалу, спеціально призначеного або підготовленого для обробки, використання чи виробництва спеціального розщеплюючого матеріалу, усвідомлюючи, що вони призначені для використання в діяльності, пов'язаній з ядерними вибуховими пристроями або в іншій ядерній діяльності, що не охоплюється гарантіями згідно з угодою про гарантії з Міжнародним агентством з атомної енергії; або
 - (iv) будь-якого обладнання, матеріалів чи програмного забезпечення або відповідної технології, що вносять суттєвий внесок у проектування, виробництво або доставку зброї БХЯ без законного дозволу і з наміром використати їх для такої цілі.

є приватно-правовим документом, використовує поняття «незаконне втручання», що є інститутом міжнародного публічного права. Цей факт розглядається Х. Капланом як дивний та такий, що є на заваді до ратифікації Конвенції про незаконне втручання, оскільки неможливо проблему міжнародного публічного права вирішити приватно-правовими методами [150].

Конвенції 2009 р. досі не набули чинності. Якщо це станеться, вони будуть застосовуватися лише до цивільних суден на відміну від Конвенцій 1933 р. та 1952 р.

Таким чином, на сьогодні багатосторонні міжнародні договори не створили уніфікованого режиму деліктної відповідальності експлуатантів. У разі нанесення шкоди повітряним судном третім особам на поверхні для з'ясування права, застосовного для деліктних правовідносин, що визначить розмір відшкодування постраждалим особам, необхідно застосовувати міжнародні двосторонні та багатосторонні договори про правову допомогу та правові відносини у цивільних справах [523, 60].

Повітряний перевізник або експлуатант, щоб здійснити перевезення в іноземну країну, повинен мати страхове покриття у розмірах та за видами ризиків, що відповідає вимогам цієї країни незалежно від вимог його національного законодавства про мінімальні розміри страхування та чинних конвенцій про відповідальність (Монреальська, Конвенція 1952 р.). Для Європейського Співтовариства такі вимоги встановлені Регламентом (ЄС) № 785/2004 Європейського парламенту та Ради від 21 квітня 2004 про вимоги до страхування повітряних перевізників та експлуатантів повітряних суден (надалі Регламент 785/2004) [254], що розглядається нами як документ, що встановлює уніфіковані вимоги до перевізників та експлуатантів в частині розмірів мінімального страхування та видів ризиків, що підлягають страхуванню.

Міжнародний обіг повітряних суден та двигунів до них, як і будь-якого іншого обладнання, здійснюється на підставі правочинів купівлі-продажу та фінансового лізингу, в яких продавцем або лізингодавцем може виступати безпосередньо виробник або інша, пов'язана або непов'язана з ним особа.

До 60-х років минулого століття повітряні судна, вартість яких не перевищувала 5–7 мільйонів дол. США [82], купувалися авіаційними компаніями за рахунок власних коштів [94, 154; 390, 9–10], однак розробка та застосування реактивних двигунів в цивільній авіації мала наслідком зростання вартості суден до декількох сотень мільйонів дол. США¹. Незважаючи на це авіакомпанії зацікавлені в експлуатації сучасних літаків, що використовують менше палива, адже щонайменше п'ята частина витрат на утримання літака припадає саме на пальне. Вартість таких складових повітряного судна як двигуни є також значною. Так, для Боїнгу 747–300 один новий двигун буде коштувати щонайменше 9 мільйонів доларів. Початкова вартість двигуна для сучасного Ейрбасу є ще вищою.

Через «астрономічну» вартість повітряних суден та двигунів до них їх можна придбати за рахунок зовнішнього фінансування, яке може бути отриманим від самого продавця (продаж в з резервуванням права власності або в кредит) за державної підтримки експортного кредитного агентства його країни (*Export Credit Agency/ECA*) або від банківських чи фінансових інституцій. Такими експортними кредитними агентствами є у Великобританії – *Export Credit Guarantee Department (ECGD)*, у Франції – *Compagnie Francaise d'Assurance pour le Commerce Exterieur (COFACE)*, у Німеччині – *Hermes*, в Сполучених Штатах Америки – Експортно-Імпортний Банк. Зазначені експортні агентства здійснюють фінансування повітряних суден та двигунів до них згідно з Угодою про офіційно підтримувані експортні агентства (*Arrangement on officially supported export credits*) [334], укладеною в рамках Організації з економічного співробітництва та розвитку (*OECD*) урядами Австралії, Бразилії, Канади, Європейського Союзу, Японії, Кореї, Нової Зеландії, Норвегії, Швейцарії та Сполучених Штатів. Угода час від часу оновлюється і на сьогоднішній момент діє в редакції 2011 р., в Додатку III якої міститься Секторальне розуміння про експортне кредитування

¹ Наприклад, у 2017 р. ціна нового Boeing 787–10 становила близько 300 млн дол. США. Вартість Airbus A320 збільшилася з 52 млн дол. США в 2001 до 98 млн дол. США у 2017 р., в той час як нове покоління широко корпусних Airbus A380 коштує 436 млн дол. США. З цінами на літаки можна ознайомитися на сайті: <http://atwonline.com/data-financials/airbus-and-boeing-average-list-prices-2017>.

цивільних літаків (*Sector understanding on export credits for civil aircraft*) [354] (Секторальне розуміння), яке скорочено називається фахівцями як *ASU 2011*. Секторальне розуміння застосовується при купівлі-продажу та фінансовому лізингу нових та раніше використаних, перероблених та відновлених цивільних літаків та встановлених на них двигунів з обладнанням, обраним покупцем; запасних двигунів та частин для цивільних літаків та двигунів та наборів інструментів для двигуна. Все перераховане сукупно визначається нами як авіаційне обладнання.

Згідно з Секторальним розумінням державна підтримка виробників авіаційного обладнання здійснюється у вигляді надання покупцю гарантії, страхування, кредитування тіла кредиту або процентів по ньому, або комбінації з кредитування та страхування. Положення договору купівлі-продажу та фінансового лізингу авіаційного обладнання повинні відповідати вимогам Секторального розуміння, що має наслідком опосередкований вплив на ціну купівлі авіаційних об'єктів. Так, максимальна сума кредиту, що надається покупцю, становить не більше 85% вартості літака, яка надається після сплати покупцем 15% ціни. Кредит надається під відсоток, розрахований відповідно до формул, вміщених у Секторальному розумінні, що може бути зниженим для покупців з країн, кваліфікованих для знижок¹, розмір яких може досягати 10%. У разі надання кредиту більше, ніж на 12 років, розмір кредитних ставок збільшується на 35%. Повернення наданого фінансування відбувається рівними щоквартальними платежами. Узгодження піврічних платежів має наслідком збільшення кредитних ставок. Максимальний строк кредитування залежить від віку літака: чим старший літак, тим коротший строк фінансування. Так, літак віком до 1 року може бути кредитованим на 10 років; до 2 років – на 9 років; до 3 років – на 8 років; до 4 років – на 7 років; 5–8 років – до 6 років і літак старший ніж 8 років кредитується протягом не більше 6 років.

¹ На 13 грудня 2011 року такі країни включали Анголу, Ефіопію, Індонезію, Люксембург, Малайзію, Нову Зеландію, Нігерію, Норвегію, Оман, Пакистан, Панаму, Руанду, Сенегал, Сінгапур, Таджикистан.

Авіаційне обладнання стало окремим предметом інвестування тільки протягом останніх 50-ти років. До того часу воно, як правило, придбавалося перевізниками для своєї господарської діяльності, які могли кредитуватися для цих цілей в банківських та небанківських установах з наданням його у заставу. У разі невчасних розрахунків за кредитом перевізником-боржником кредитор мав право накласти забезпечувальний арешт на авіаційне обладнання, включаючи літак незалежно від того чи був він задіяний у здійсненні перевезення пасажирів в момент накладення арешту. Для уникнення шкоди та незручностей пасажирів через накладений кредитором арешт на літак, у Римі 29 травня 1933 р. було підписано Конвенцію про уніфікацію деяких правил, що стосуються забезпечувального арешту літаків (Конвенція про арешт)¹, яка набула чинності для 29 країн світу, включаючи провідні європейські країни², але виключаючи Велику Британію та Сполучені Штати Америки. Конвенція про арешт під забезпечувальним арештом розуміла «будь-який акт, незалежно від його назви, за яким літак заарештовувався для захисту приватного інтересу представниками органів юстиції або публічних органів управління на користь кредитора або власника, або іншої особи, що має речове право (*right in rem*) у літаку, проте вимоги такого кредитора або власника, або іншої особи не ґрунтуються на рішенні суду, отриманому у звичайному судовому процесі, що підлягає виконанню» [341]. Якщо право договірної країни передбачало можливість для кредитора скористатися правом притримання, воно розглядалося як еквіваленте забезпечувальному арешту. Конвенція про арешт була спрямована на встановлення балансу між правами кредиторів і боржників, який досягався можливістю для кредитора отримати альтернативне арешту літака забезпечення у вигляді векселя на суму боргу та витрат, а для боржника – швидко зняти арешт та продовжити використання судна.

¹ Не плутати цю конвенцію з Конвенцією 1933 р.

² Конвенцію ратифікували: Бельгія, Данія, Німеччина, Угорщина, Нідерланди, Норвегія, Польща, Румунія, Іспанія, Фінляндія, Швеція, Швейцарія.

Оскільки у правочинах придбання, використання та забезпечення з авіаційним обладнанням брали участь суб'єкти з різних країн, законодавство яких висувало різні вимоги до виникнення, зміни та припинення речових прав на повітряні судна у червні 1948 р. на Другій Асамблеї ІКАО було прийнято Конвенцію про міжнародне визнання прав на іноземні повітряні судна (надалі – Женевська конвенція) [343]. Її учасниками були 89 договірних країн, включаючи усі європейські країни та США.

Головна ціль Женевської конвенції зазначена в її преамбулі як визнання прав на іноземні повітряні судна в міжнародному масштабі для майбутнього розвитку міжнародної цивільної авіації.

Документи підготовчих засідань та Асамблеї ІКАО, на якій затверджувалася Женевська конвенція, надають можливість стверджувати, що її упорядники намагалися створити такі механізми, які дозволили б експлуатантам з різних країн звертатися за фінансуванням до іноземних кредиторів, а кредиторам, що отримали забезпечення під надані кредити у вигляді застави профінансованого авіаційного обладнання, могли б звернути на нього стягнення.

Ще однією ціллю Женевської конвенції став захист інтересів третіх осіб, що можуть мати інтерес в літаку (як от наприклад, придбати його або взяти в оренду тощо). Саме тому у Женевській конвенції закладені принципи ведення записів про речові права у реєстрах літаків та можливість для будь-якої особи отримати витяг з таких записів та пересвідчитися чи є літак обтяженим.

При визначенні речових прав на літаки Женевська конвенція виходила з ситуації, що вже склалася на ринку. Вона визнала чотири види речових прав на іноземні повітряні судна: 1) право власності, 2) набуття літака шляхом його купівлі, поєднане з володінням (*possession*), 3) право володіння (*possession*)¹ на підставі лізингу строком у 6 місяців та більше, та 4) заставу, іпотеку та схожі права на літак, що створені як забезпечення належного платежу². Сучасною мовою

¹ Женевською конвенцією використовується саме термін «володіння», а не «користування», що є звичною для українського користувача складовою тріади права власності.

² Ст. 1 Женевської конвенції.

можна сказати, що Женевська конвенція визнала право власності та користування іноземними повітряними суднами, а також окреслила різні види правочинів, в результаті здійснення яких у кредитора виникав забезпечувальний інтерес у майні боржника.

На момент укладення Женевської конвенції при продажу літаків у США та Канаді найчастіше використовували договори умовного продажу (*conditional sale*), що являли собою купівлю-продаж з резервуванням права власності за продавцем або з розстроченням платежу та переходом права власності на покупця лише після повної сплати за літак. Іноді одночасно з договором купівлі-продажу продавець укладав з покупцем договір оренди. У такому разі покупець/орендатор отримував право володіння літаком та здійснював платежі в оплату оренди продавцю/орендодавцю за договором найму-купівлі (*hire-purchase*). Після завершення виплат покупець/орендатор отримував правовий титул на літак або право його вимагати. На підставі цієї практики у подальшому розвинувся договір фінансового лізингу. Іншим інструментом забезпечення прав продавця була передача йому в траст літака, придбаного покупцем (*equipment trust*).

У деяких європейських країнах при продажу літаків в якості забезпечення належного виконання покупцем здійснювалося забезпечувальне передавання правового титулу на літак за прикладом німецької моделі «*Sicherungsüberignung*», який повертався боржнику після розрахунків з кредитором.

Таким чином, розробники Женевської конвенції під набуттям літака шляхом його купівлі, поєднаним з володінням, розуміли договори найму-купівлі та умовного продажу, а право володіння на підставі лізингу строком у 6 місяців та більше включало в себе риси трасту обладнання (*equipment trust*) та передання правового титулу (*Sicherungsüberignung*).

Застава (в загальному праві – *chattel mortgage*), іпотека (у країнах континентального права – *hypothèques*) та схожі права на літак, створені як забезпечення належного платежу, розглядалися Женевською конвенцією як забезпечувальні права.

На додаток до речових (власності, користування та забезпечення) Женевською конвенцією були визнані матеріальні права вимоги із рятування та збереження повітряного судна та відшкодування шкоди, заподіяної третім особам та їхньому майну на поверхні у разі відсутності у експлуатанта адекватного¹ страхування відповідальності перед третіми особами; витрати, понесені в інтересах всіх кредиторів при здійсненні примусового продажу літака (ст. VII (6)); обмеження продажу запасних частин літака двома третинами їхньої вартості (ст. X); виплати штрафів, що могли виникнути внаслідок порушення національних митних та навігаційних правил (ст. XII), які всі охарактеризовані проф. І. Г. Ф. Дьєдерікс-Вершор (I. H. Ph. Diederiks-Verschoor) як «сховані» [29, 170].

Договірна держава мала право визнавати й будь-які інші, ніж встановлені Женевською конвенцією, права на літаки. Так, у країнах загального права визнавалося право спокійного володіння (*quite enjoyment*), на яке претендував лізингодержувач у випадку отримання в лізинг повітряного судна, заставленого в інтересах кредиторів лізингодавця.

Головною метою Женевської конвенції було визначення прав на іноземні літаки та зазначення цих прав у тому самому реєстрі, що стосується національної приналежності повітряного судна². Запис таких прав щодо літаків в одному реєстрі повинен був полегшити завдання будь-якої особи у визначенні наявності обтяження або прав інших осіб на літак [125, 181]. Однак Женевська конвенція встановила лише колізійну прив'язку *lex registrii*, згідно з якою вирішувалися питання виникнення, зміни та припинення прав на літаки, а також ведення реєстру цих прав. Фактично Женевська конвенція базувалася на системі взаємного визнання національних законодавств або іншими словами на колізійному підході. Через це Е. Ліппе (*Eric*

¹ Під адекватним Женевська конвенція розуміє страхування відповідальності перед третіми особами, яке дозволяє експлуатанту при виплаті страхового відшкодування придбати нове повітряне судно такої самої моделі (ст. VII (5)(b)).

² Необхідно зазначити, що неофіційний переклад Конвенції на російську мову, що міститься в базі даних Ліга БізнесІнформ є неточним, оскільки в ньому посилення зроблено на «реєстри», а не «реєстр».

Lippé) стверджував, що вона не мала на меті створення міжнародного уніфікованого режиму для забезпеченого фінансування літаків, а лише зобов'язання договірних країн визнавати забезпечувальні права, створені згідно з національним правом іншої договірної держави [384, 3].

Вважається, що Женевській конвенції не вдалося виконати всіх завдань, заради вирішення яких вона приймалася, чи то через те, що вона була передчасною для свого часу, чи то через те, що значна частина питань була залишена у сфері регулювання національного права. Хоча, можливо, необхідної уніфікації в будь-якому разі не вдалося б досягнути через те, що на момент розробки Женевської конвенції ніхто не міг передбачити появи розвинутих фінансових механізмів, які почнуть використовуватися після її прийняття, і до яких пристосувати конвенцію буде важко [370, 23].

Оскільки договори продажу/оренди дорого вартісного обладнання, що отримали назву фінансового лізингу, почали використовуватися у міжнародному товарообігу для врегулювання специфічних правовідносин між виробником, лізингодавцем та лізингоодержувачем 28 травня 1988 р. у Оттаві було підписано Конвенцію про міжнародний фінансовий лізинг (надалі Оттавська конвенція) [312].

За задумом розробників Оттавська конвенція повинна була застосовуватися до операцій фінансового лізингу суден, літальних апаратів, двигунів літальних апаратів та будь-якого іншого обладнання, за винятком того, яке використовується для особистих, сімейних або побутових цілей лізингоодержувача.

Проте обмежене використання фінансового лізингу у міжнародній торгівлі того часу та наявність нюансів [370, 31] в залежності від його предмета мало наслідком звуження сфери застосування Оттавської конвенції. Частина важливих для лізингодавців питань, як-от встановлення черговості пріоритетів та позасудові засоби захисту порушених прав лізингодавця, взагалі не були вирішені. Оскільки Оттавська конвенція мала багато суперечностей, не надала реального захисту лізингодавцям у їх правовідносинах з лізингоодержувачами,

вона не відіграла будь-якої ролі в питаннях фінансового лізингу повітряних суден¹.

Через те, що Женевська та Оттавська конвенції не створили «зрозумілого» для кредиторів пріоритету вимог та не надали їм швидких та передбачуваних позасудових засобів захисту у разі невиконання боржником основного зобов'язання у Кейптауні 16 листопада 2001 р. було прийнято Конвенцію про міжнародні інтереси в рухомому обладнанні (*Convention on international interests in mobile equipment*) та авіаційний протокол до неї (надалі разом – Кейптаунська конвенція, а окремо – Кейптаунська конвенція [308] та Авіаційний протокол [321]). Кейптаунська конвенція змогла виправити недоліки попередніх міжнародних інструментів, направлених на захист прав кредиторів. Вона заснувала міжнародний наднаціональний реєстр (надалі Кейптаунський реєстр), у якому реєструються речові права на літаки та інші авіаційні об'єкти (гелікоптери, двигуни, корпуси повітряних суден) незалежно від країни національної реєстрації. Також Кейптаунська конвенція встановила уніфіковані вимоги до правочинів з авіаційними об'єктами.

Ключовим поняттям Кейптаунської конвенції є міжнародний інтерес (*international interest*). Він за своєю сутністю відповідає забезпечувальному інтересу (*security interest*), який за північно-американським правом представляє собою право *in rem* кредитора у рухомому майні боржника, що є предметом забезпечення належного виконання основного зобов'язання. Одноманітний комерційний кодекс США пов'язує виникнення забезпечувального інтересу з двома ключовими факторами – прикріпленням (*attachment*) та формалізацією (*perfection*). Під прикріпленням розуміється письмове узгодження кредитором та боржником умов забезпечення, предметом якого є майно, що може бути ідентифікованим за індивідуальними або родовими ознаками, власником якого є або буде боржник у майбутньому. Забезпечувальний інтерес у предметі забезпечення поширюється на продукцію, плоди та доходи, що виробляються, добуваються та одержуються від вико-

¹ Конвенція ратифікована лише 10 країнами, включаючи Україну, Російську Федерацію, Білорусь, Францію, Угорщину та Італію.

ристання предмета обтяження. Забезпечувальний інтерес надається в обмін за певне благо, надане кредитором, як, наприклад, займ або здійснений продаж майна у кредит з резервуванням права власності.

Формалізація представляє собою встановлення пріоритету кредитора на предмет забезпечення шляхом реєстрації фінансової заяви у публічному реєстрі. За загальними правилами Одноманітного комерційного кодексу США для визначення правил та наслідків формалізації застосовним є право штату місцезнаходження боржника. Зареєстрований забезпечувальний інтерес кредитора має вищий пріоритет над незареєстрованими інтересами інших кредиторів. Пріоритет зареєстрованих забезпечувальних інтересів визначається черговістю їх реєстрації. Кредитори, які зареєстрували забезпечувальний інтерес щодо одного і того ж майна одночасно, мають рівні права на задоволення своїх вимог. У разі невиконання боржником основного зобов'язання Розділ 9 Одноманітного комерційного кодексу США встановлює позасудові засоби захисту кредитора, до яких відносяться, зокрема, можливість отримання предмета забезпечення у володіння, під контроль чи у власність; продаж предмета забезпечення чи передача його у лізинг; стягнення на користь кредитора або отримання ним доходів від управління чи використання предмета забезпечення.

Ці правила в цілому відображені у Кейптаунській конвенції, застосування якої до договірної країни залежить від її декларацій, що можуть бути розподіленими на погоджувальні (*opt-in*), відмовні (*opt-out*), імперативні (*mandatory*) та інші.

Погоджувальні декларації мають наслідком застосування до декларуєчої договірної держави норм Кейптаунської конвенції, що стосуються правил пріоритету над міжнародними інтересами національних незареєстрованих (ст. 39) та зареєстрованих (ст. 40) договорних прав та інтересів (*non-consensual rights and interests*) та прав та інтересів (*pre-existing rights or interests*), що були створені до вступу Кейптаунської конвенції в силу для договірної держави (ст. 60); права сторін забезпечувальних правочинів погоджувати застосовне право та специфічні засоби захисту прав кредиторів, передбачені ст. VIII, IX, XI–XIII Авіаційного протоколу.

Відмовні декларації¹ дозволяють договірній країні не застосовувати перелічені нею норми Кейптаунської конвенції або Авіаційного протоколу.

Імперативними є декларації про компетенцію регіональної організації економічної інтеграції (ст. 48 (2) та можливості для кредитора застосовувати передбачені Кейптаунською конвенцією засоби захисту прав без звернення до суду (ст. 54 (2)).

До числа інших належить, зокрема, декларація про визначення суду, що має право приймати рішення про спеціальні засоби захисту прав кредитора, запропоновані ст. 13 Кейптаунської конвенції. Частина договірних країн зазначила, що компетентними для цих цілей є суди відповідної юрисдикції, а інші² визначили найменування суду, що має право вирішувати ці питання.

¹ Ст. 8 (1) b Конвенції: повноваження передати в лізинг заставлене обладнання на території Договірної держави (декларація ст. 54 (1); Ст. 8 (1), 9 (1) та 10 Конвенції: позасудові засоби захисту (декларація ст. 54 (2)); Ст. 13 Конвенції: забезпечувальні заходи (Interim relief) (декларація ст. (55); Ст. 43 Конвенції: юрисдикція за ст. 13 (декларація ст. 55); Ст. 50 Конвенції: застосування Конвенції до внутрішніх договорів; Ст. XXIV Авіаційного протоколу: право договірної держави відмовитися від заміни Конвенції про арешт Кейптаунською конвенцією. Жодна країна не скористалася цією опцією. Хоча Кейптаунська конвенція заміняє собою декілька конвенцій (Женевську, Оттавську та про арешт), можливість відмови від такої заміни надана тільки для Конвенції про арешт. Ст. XXX (5) Авіаційного протоколу: право договірної держави відмовитися від поширення юрисдикції її суду на випадки, коли об'єктом є вертоліт чи корпус повітряного судна, що належить авіаційному об'єкту, для яких така держава є державою реєстрації.

² Всі суди першої інстанції – Афганістан; Верховний суд (The Supreme Court of Bangladesh) – Бангладеш; посередницькі народні суди за місцем знаходження штаб-квартири авіакомпанії (The intermediate people's courts where the headquarters of relevant airlines) – Китай; всі Вищі суди (the High Courts) – Індія, Вищий суд та апеляційний суд (The High Court and the Court of Appeal) – Кенія; Перший цивільний суд (First Hall of the Civil Court) – Мальта; Вищий суд з правом апеляції до Суду апеляцій та Верховного суду (the High Court, with right of appeal to the Court of Appeal and to the Supreme Court) – Нова Зеландія; Федеральний вищий суд (Federal High Court) – Нігерія; Вищий суд Балочістану (The High Court of Balochistan); Вищий суд Лахору (The Lahore High Court); Вищий суд Пешавару (The Peshawar High Court); Вищий суд Сіндху (The High Court of Sindh) – Пакистан; комерційний суд та Вищий комерційний суд (The Commercial Court and The Commercial High Court) – Руанда; Вищий суд (High Court) – Сінгапур. Панама в якості органів, компетентних вирішувати спори, вказала загальні та адміністративні суди, арбітражні трибунали, авіаційну адміністрацію, радочі органи, що діють згідно з законами про банки та страхові компанії.

За Кейптаунською конвенцією міжнародний інтерес створюється угодою про забезпечення, включаючи забезпечувальну передачу права власності, завдатком та договірним правом кредитора притримати майно до оплати боргу за нього [32, 35].

Кейптаунська конвенція встановила уніфіковані вимоги до змісту та форми договорів купівлі-продажу та забезпечувальних правочинів з авіаційними об'єктами та визначила, що основною колізійною прив'язкою для визначення права, застосовного до них, є місце реєстрації боржника. Ця колізійна прив'язка була визнана більш прийнятною для правочинів з повітряними суднами на протигагу колізійним прив'язкам *lex situs* та *lex registrii* [565].

Кейптаунська конвенція набула чинності для України 1 листопада 2012 р. згідно з поданими нею деклараціями тільки для міжнародних транзакцій, з наданням судам загальної юрисдикції права виносити рішення про засоби захисту прав кредиторів за ст. 13 та дозволом кредиторам застосовувати позасудові засоби захисту для врегулювання невиконання боржника. Для реєстрації міжнародного інтересу кредитора у Кейптаунському реєстрі щодо повітряного судна, зареєстрованого у реєстрі цивільних суден України, необхідно отримати спеціальний код, що генерується Державною авіаційною службою України (надалі Державіаслужба). Неспроможність або банкрутство авіакомпанії в Україні здійснюється за варіантом «А» Авіаційного протоколу, який передбачає обов'язок авіакомпанії або її ліквідатора повернути авіаційне обладнання іноземному кредитору не пізніше 60 календарних днів (період очікування).

Двосторонні міжнародні договори України про повітряні перевезення [328–333] надають право авіапідприємствам, у тому числі призначеним на експлуатацію договірної лінії¹, укладати договори кооперації (договори про спільне використання кодів/код-шерінг/блокд-спейс та інтерлайн). Ці міжнародні договори регулюють ви-

¹ Призначення представляє собою формальне повідомлення однією державою іншій державі шляхом дипломатичної ноти про найменування авіаперевізника, який призначений державою для використання всіх або деяких прав на доступ до конкретного ринку авіаперевезень, отриманих цією державою відповідно до угоди про повітряне сполучення з іншою державою.

ключно публічні питання, спрямовані, серед іншого, на безпеку польотів. Так, договори кооперації дозволено укласти лише авіапідприємствами, що мають права на експлуатацію договірної лінії в межах частот та ємності, визначених у міжнародному договорі про повітряне сполучення. Перевізник зобов'язаний проінформувати споживачів про фактичного та договірного перевізника. Договори з Йорданією, Боснією і Герцеговиною зобов'язують здійснювати перевезення в рамках домовленості про спільне використання кодів лише за частотою фактичного перевізника.

Угода з Лівією [329] встановлює обов'язок авіакомпаній подати домовленості типу код-шерінг та блокд-спейс на розгляд авіаційним органам обох договірних сторін не пізніше сорока п'яти днів до запропонованої дати їх введення. Оскільки угода встановлює, що «такі «код-шерінгові» домовленості та домовленості про «блокд-спейс» підлягають затвердженню авіаційними органами обох договірних сторін» без зазначення підстав для відмови у їх затвердженні, можна вважати зазначену процедуру заявною, тобто фактично авіапідприємства повинні довести до відома авіаційні органи про факт здійснених між ними домовленостей і авіаційні органи не можуть впливати на суть їхніх домовленостей.

Загалом двосторонні угоди України, за винятком угоди з урядом США, не накладають обмежень на частоту здійснюваних авіакомпаніями обох країн рейсів за договорами код-шерінгу. За угодою з урядом США договори код-шерінгу можуть укладатися лише за умови, що вони не включають каботажу або «пулу доходів». Угода визначає «код-шерінгову можливість» як одну комбінацію однієї пари «код-шерінгових» партнерів (авіапідприємство однієї договірної сторони та авіапідприємство третьої країни) та одну пару міст (кінцева частина на маршруті між проміжним пунктом третьої країни і пунктом призначення на території іншої договірної сторони). Угода визначає частоту здійснюваних код-шерінгових перевезень із зазначенням аеропортів кожної договірної сторони та дозволяє включати договори щодо «блокд-спейсу» між авіапідприємством однієї сторони та авіа-

підприємством третьої країни через проміжні пункти і до пунктів призначення до договорів код-шерінгу. Зазначені обмеження є результатом патерналістської політики уряду України щодо українських авіаперевізників, оскільки уряд США послідовно запроваджував політику відкритого неба¹, починаючи з 1992 р., а 1 листопада 1994 р. Департамент транспорту США проголосив, що він готовий надати право необмеженого укладення домовленостей з код-шерінгу у разі надання іноземною країною такого ж ліберального доступу на ринок своєї країни американським перевізникам. Починаючи з 1987 р. Департамент транспорту США встановив, що погодження договору про спільне використання кодів можливе лише у разі проходження таким договором тесту на «публічний інтерес», що визначений як наявність важливих публічних вигод, включаючи міжнародну ввічливість (*international comity*) та питання зовнішньоекономічної політики [283], і базувався на наявності міждержавного двостороннього договору, що надавав би такі ж можливості американським авіакомпаніям при взаємному застосуванні цього принципу іноземною країною. При погодженні угод код-шерінгу в США до уваги береться рівень виконання авіакомпаніями різних країн стандартів безпеки польотів, встановлених ІКАО, які Україною не виконуються [707].

Уніфікація правочинів з авіаційним обладнанням зазнає значного впливу звичаїв ділового обігу. Це, зокрема, зумовлено стрімким розвитком міжнародних торгово-економічних відносин, що серед іншого вимагає максимальної стандартизації умов комерційних правочинів. Щоб стимулювати їх швидке та безперешкодне здійснення [40, 255] неурядові інституції (АРГ[62, 78–81], IATA, ЄКАК [349]) для

¹ Питання код-шерінгу були предметом двосторонніх переговорів по внесенню змін до Бермудської угоди II в 1991 році. Ці переговори стосувалися можливості вільного доступу американських авіакомпаній PANAM та TWA до аеропорту Хітроу. В обмін на право зазначених авіакомпаній користуватися послугами Хітроу британські перевізники отримали право використовувати домовленості код-шерінгу для польотів у будь-яке місто США. Це було початком політики «відкритого неба». У 1992 році США підписали договір з Нідерландами, який надав можливість KLM використовувати домовленості код-шерінгу з будь-яким перевізником світу [391, 91].

спрощення діяльності авіакомпаній на ринку пропонують форми типових договорів (купівлі-продажу, фінансового та оперативного лізингу, новації), до яких сторони можуть приєднатися з зазначенням зроблених змін. Самі виробники авіаційного обладнання також використовують стандартизовані форми договорів купівлі-продажу. Синдикати Ллойда та інші страхові лондонські та північноамериканські асоціації здійснюють страхування загальних авіаційних ризиків з використанням типових застережень та форм договорів страхування (сліпів).

Вплив правової доктрини на уніфікацію в МПрПП є беззаперечним. Він реалізується через осмислення та обговорення правниками проблем МПрПП, вивчення та обговорення іноземних судових рішень, винесених при застосуванні конвенцій (Варшавської, Женевської та Монреальської) МПрПП, трансформує їхню аргументацію у національну судову практику [201, 305–307].

Окреме місце у цьому процесі займають офіційні коментарі до конвенцій, що сприяють уніфікації їхнього тлумачення. Так, наприклад, офіційний коментар Кейптаунської конвенції, здійснений проф. Р. Гудом (*Roy Goode*) [32; 582; 583], який стояв біля витоків її розробки, слугує важливим джерелом розуміння її механізмів та природи.

Постатейний коментар до Монреальської конвенції [59], підготовлений групою німецьких (Елмар Гемюла (*Elmar Giemulla*), Ріналд Шмід (*Rinald Schmid*), Вольф Мюлер-Ростін (*Wolf Muller-Rostin*), Регюла Детлінг-Отт (*Regula Dettling-Ott*) та американських (Р. Марго (*Rod Margo*)) вчених, які не тільки надають тлумачення положенням конвенції, а й порівнюють норми Варшавської та Монреальської конвенцій та практику їхнього застосування у різних країнах, сприяє уніфікованому застосуванню Монреальської конвенції.

У МПрПП рішення іноземних судів за Варшавською та Монреальською конвенціями розглядається як джерело, що сприяє уніфікованому тлумаченню та застосуванню конвенцій. Це відмічають не тільки правники, а й судді. А нами це буде продемонстровано у відповідному розділі цієї монографії.

1.2. Стан дослідження уніфікації в МПрПП

Предметом уніфікації у МПрПП є приватно-правові відносини сторін з іноземним елементом, що пов'язані із специфічним об'єктом цивільного права – повітряним судном – супер мобільним джерелом підвищеної небезпеки¹. Цей фактор, разом з високою вартістю повітряних суден, впливає на умови виникнення, зміни та припинення речових прав (права власності, користування та застави) на них, а також на особливості відповідальності перевізників та експлуатантів за заподіяну шкоду внаслідок експлуатації повітряних суден.

Право власності виникає, як правило, на підставі договору купівлі-продажу. Умови договору купівлі-продажу повітряних суден досліджувалися тільки у іноземній правовій доктрині Е. А. Ібрагімом (*Elkhalifa Abdelrahman Ibrahim*) [368] та Д. Банкером (*Donald H. Bunker*) [94, 368–442; 95, 323–394] з точки зору застосовного права. На сучасному етапі вплив на зміст договору купівлі-продажу має також Угода про офіційно підтримувані експортні агентства, Секторальне розуміння, а також стандартизовані форми загальних умов, що розробляються неурядовими організаціями (АРГ, IATA, ЄКАК) та виробниками.

Сучасні авіаперевізники, включаючи українських, поповнюють свій флот за рахунок повітряних суден, взятих в оперативний лізинг, частка яких досягла в світі 90% [485]. На думку українських економістів Т. В. Сівашенко [419], К. В. Кабаніхіної [409] та О. П. Овсак [416] лізинг – це єдиний спосіб відтворення основних фондів авіакомпанії, оскільки у них немає власного капіталу для великомасштабних інвестицій задля відновлення фізично і морально застарілого парку повітряних суден. Полегшити цей процес на думку О. П. Овсак могло приєднання України до Женевської та Оттавської конвенцій. Можливо в результаті саме таких пропозицій Україна ратифікувала

¹ У науці цивільного права відсутнє єдине розуміння джерела підвищеної небезпеки та що слід розглядати під цим джерелом: предмет або діяльність. Також немає єдиного розуміння того, чим викликана більш суворя відповідальність за заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки [427].

Оттавську конвенцію у 2006 р., хоча на цей момент остання вже була заміненою Кейптаунською конвенцією, що також замінила і Женевську і Конвенцію про арешт.

Е. В. Вакулович вивчала договори лізингу з екіпажем та без для різних видів транспортних засобів, включаючи повітряні. За її загальним висновком зважаючи на особливості устрою, управління та обслуговування цих видів транспорту, доцільною є розробка типових договорів [402]. Хоча з цим у цілому можна погодитися, її пропозиції типових положень не можуть бути застосованими у договорах лізингу повітряних суден.

1 листопада 2012 р. для України набула чинності Кейптаунська конвенція. Вона є складним для розуміння міжнародним інструментом, який дозволить реформувати національне право в частині фінансування та регулювання правовідносин у правочинах з авіаційними об'єктами. Можливо Е. Ліппе (*Eric Lippé*) є правим, стверджуючи, що ідея розробки Кейптаунської конвенції пролоббійована північноамериканською авіаційною індустрією – виробниками, фінансистами та лізингодавцями [384, 9], оскільки вона базується на такому інституті відомому виключно північноамериканському праву як «забезпечувальний інтерес». Через це вона є незрозумілою для цивілістів континентального права, які розглядають її як «дивне нове правове створіння ... що ставить воза перед конем та створює спеціальний режим для людей, що мають справу з літаками...» [390, 39–40]. Запропоноване Кейптаунською конвенцією регулювання є радикально новим для більшості країн, та стосується найбільш важливих аспектів купівлі, продажу, лізингу та фінансування авіаційних об'єктів, включаючи питання невиконання боржником, використання спеціально розроблених Кейптаунською конвенцією засобів захисту кредитора *sui generis*, неспроможності боржника, пріоритету конкуруючих кредиторів, де-реєстрації повітряних суден та реєстрації обтяжень авіаційних об'єктів [628, 204; 629, 305].

Специфічність регулювання Кейптаунської конвенції теоретично осмислена тільки у іноземній правовій доктрині проф. Р. Кумінгом (*Ronald Cuming*) [34], Дж.Вулом (*Jeffrey Wool*) [653–657], Н. Планта

(*Niclas von Planta*) [390], Е. Ліппе (*Eric Lippé*) [384], К. Жероме (*Cohen Jérôme*) [365], М. Гонаймом (*Mahmoud Ghonaim*) [370] та іншими.

Хоча загальні питання «забезпечувального інтересу» в Україні вивчалися А. Г. Покачаловою [357], за межами її уваги залишилися питання, заради яких Кейптаунська конвенція і приймалася.

Кейптаунська конвенція досі належним чином не імплементована в Україні, а іноземні кредитори (банківські установи, виробники або лізингодавці), що профінансували українські авіакомпанії при придбанні авіаційних об'єктів, продовжують стикатися з проблемами, заради вирішення яких Кейптаунська конвенція і була прийнятою. Оскільки одним з завдань Кейптаунської конвенції є сприяння фінансуванню обладнання, яке має велику цінність, теоретичне осмислення запропонованого Кейптаунською конвенцією регулювання ліквідує проблеми її неналежної імплементації та надасть можливість використання її механізмів українськими виробниками авіаційного, космічного та залізничного обладнання.

Однією з найважливіших для перевізників проблем є відшкодування пасажирам шкоди, що може бути заподіяною протягом повітряних перевезень. Уніфіковані правила відшкодування шкоди, заподіяної під час міжнародного перевезення, запроваджені документами Варшавської системи та Монреальською конвенцією, що на сучасному етапі замінила їх собою для більшості країн світу.

Унікальність цих міжнародних договорів полягає у тому, що ключовим поняттям, які визначають умови відповідальності перевізника перед пасажиром, не надано дефініцій. Відповідно, виникає питання наявності уніфікованої відповідальності повітряних перевізників перед пасажирами у міжнародному перевезенні. Українська правова доктрина (І. А. Діковська [11; 405], В. І. Рижий [23]) ці питання не розглядала. Немає можливості спертися на дослідження радянської доктрини, оскільки вивчення умов уніфікованої відповідальності перевізника тоді зводилося до загальних коментарів Варшавської конвенції та договорів повітряного перевезення (І. С. Перетерський [495], В. Н. Адамович [1], О. Н. Садіков [24], А. Н. Верещагін [7; 403], В. С. Грязнов [9], А. П. Мовчан [90; 91]).

Російські науковці (В. Д. Бордунов [4], М. М. Остроумов [19], О. А. Щурова [431], Т. С. Козлова [412; 664; 665]) також є більш схильними коментувати, ніж аналізувати принципи уніфікованої компенсації шкоди пасажиром з договорів повітряного перевезення за правилами Варшавської конвенції.

За іноземною правовою доктриною (Лоренс Голдхірш (*Lawrence Goldhirsch*) [33], Джордж Томпкінс (*George Tompkins*) [37], Скот Канінгхем (*Scott Cunningham*) [563; 694], Пол Димпсі (*Paul Dempsey*) [568–570], Руатіса Абейратне (*Ruwantissa Abeyratne*) [551], Бін Ченг (*Bin Cheng*) [562], Патрік Хонебьер (*Patrick Honnebier*) [593; 594], Ірен Ларсен (*Irene Larsen*) [611], Майкл Мільде (*Michael Milde*) [41; 187; 197–199] та інші) уніфікація відповідальності перевізників була досягнутою завдяки зусиллям судів договірних країн.

Відповідно, одним з завдань цього дослідження є вивчення методів досягнення уніфікованого тлумачення Варшавської та Монреальської конвенцій судами договірних країн та аналіз відповідності судової практики України такому тлумаченню. Адже правила відповідальності Монреальської конвенції поширені в Україні на внутрішні перевезення [228].

Хоча Монреальська конвенція представляє собою акт кодифікації документів Варшавської системи, відшкодування шкоди пасажиру здійснюється за правилами іншими, ніж ті, що передбачені Варшавською конвенцією. За Варшавською конвенцією перевізник відповідав за шкоду, заподіяну пасажиру, у обмеженому конвенційному розмірі за наявності його вини. Монреальська конвенція дозволяє перевізнику здійснити відшкодування у обмеженому конвенційному розмірі при доведенні ним відсутності його недбалості (*negligence*). Режим відповідальності перевізника за Монреальською конвенцією є об'єктивним (*objective*) або суворим (*strict*), а деякі правники вважають його абсолютним (*absolute*).

Поняття «недбалість», хоча і застосовується українським цивільним правом¹, є неясним. Українське кримінальне право визначає не-

¹ ЦК України в статтях 229, 727, 783, 834 згадує про недбалу поведінку боржника за договором, а в ст. 1189 мова йде про «сприятелю недбалість».

дбалість як вид необережності, що є формою вини [213]. Якщо прослідувати пропозиції О. В. Церковної щодо розповсюдження цього визначення на цивільні правовідносини [428], то можна говорити, що перевізник за Монреальською конвенцією несе обмежену конвенційну відповідальність за відсутності його вини у формі необережності, тобто він є відповідальним без вини. Цивілістична наука України (Д. В. Боброва [438–442], Р. Ю. Заїка [458], І. С. Канзафарова [463], А. О. Нємцева [356], О. О. Отрадна [20], В. В. Паришкура [493], Г. Л. Пендяга [417], А. Л. Ткачук [425], М. О. Федоров [512] та інші), використовуючи інститут цивільно-правової відповідальності без вини, як правило, у деліктних правовідносинах, не має одностайності щодо визначення його юридико-кваліфікаційних ознак, якостей, змісту та природи. Визначаючи підстави відповідальності без вини у договірних і недоговірних зобов'язання А. О. Нємцева схиляється до думки, що склад правопорушення має бути повним, а розмір відшкодування відповідати заподіяній шкоді [356, 81–94]. Серед міжнародних договорів, що встановлюють цивільно-правову відповідальність особи без вини А. О. Нємцевою згадуються лише конвенції про міжнародну відповідальність за шкоду, завдану космічними об'єктами, та про договори міжнародної купівлі-продажу товарів. Монреальська конвенція, Конвенції 1933, 1952 та 2009 років про відповідальність експлуатанта не віднесені до числа таких, що встановлюють відповідальність особи без вини.

Відповідно необхідно з'ясувати сутність поняття «недбалість», його співвідношення з поняттями «вина» або його формами, відповідність інститутів «відповідальність без вини», «суворої», «об'єктивної» або «абсолютної» відповідальності для належного застосування українськими судами уніфікованих правил відповідальності перевізників у повітряному перевезенні.

Шкода може бути заподіяною не тільки пасажиру, що знаходиться в середині повітряного судна, а й самим судном третім особам, що знаходяться на поверхні в результаті руху судна на злітному майданчику, в ангарі, або при його падінні. У такому разі говорять про відповідальність експлуатанта повітряного судна. Питання уніфікованої

відповідальності експлуатантів, передбачені нормами Конвенції 1933 р, 1952 р. та новітніми Конвенціями 2009 р., є малодослідженим не тільки українською, а й іноземною правовою доктриною, де основними дослідниками є А. Маурітс (*A. J. Mauritz*) [36], Руатіса Абейратне (*Ruwantissa Abeyratne*) [550], Дж. Лелодас (*Leloudas Georgios*) [381; 382] та Я. Ньямпонг (*Nyampong Yaw Otu Mankata*) [389], які не мають однозначної відповіді щодо доцільності та можливості встановлення уніфікованої відповідальності експлуатанта на сучасному етапі. У своєму дослідженні ми поставили завдання з'ясувати обставини, які на сьогоднішній день заважають встановленню уніфікованого підходу у регулюванні відповідальності експлуатанта.

Сучасна правова наука України виходить з доцільності використання у деліктних зобов'язаннях з відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, концепції «відповідальності за ризик» замість концепції «відповідальності без вини». А також виходить з того, що визначальну базу теорії відповідальності за ризик становить настання випадкової шкоди (алеаторний ризик) [417, 9]. Отож такі види ризиків як воєнні та прирівняні до них, їхній вплив на настання деліктної відповідальності та розмір страхування у разі заподіяння повітряним судном українською правовою наукою окремо не вивчалися. У іноземній правовій доктрині (Р. Марго (*Rod D. Margo*) [387; 620], Ф. Пенья (*Sebastian Fernandez Pena*) [376; 630], Ш. Джейлінг (*Jialing Shan*) [395], Р. Холтер (*Marc Rémy Halter*) [373]) питання розмірів авіаційного страхування розглядається з точки зору їхньої відповідності критерію «адекватності», що визначений міжнародними конвенціями про відповідальність (Монреальська, Конвенції 2009 р.). Оскільки Україна знаходиться у стані війни, яка за оцінками експертів може бути тривалою, доцільно здійснювати страхування воєнних та прирівняних до них ризиків у обов'язковому порядку. Також необхідно визначитися з розміром такого страхування, щоб сплачуване відшкодування змогло відновити хоча б матеріальне становище постраждалої особи до стану, в якому вона перебувала до моменту заподіяння шкоди.

Виходячи з окреслених вище «відкритих» для української юридичної науки питань, це дослідження має окремі розділи, в яких ви-

вчаються уніфіковані норми, що застосовуються при виникненні та припиненні речових прав на авіаційні об'єкти, а також при захисті прав кредиторів, що мають майнові інтереси в таких авіаційних об'єктах. Питання уніфікованої відповідальності перевізників та експлуатантів при заподіянні ними шкоди пасажирам та третім особам на поверхні розглядаються нами разом з питаннями уніфікації авіаційного страхування як інструмента гарантованого відшкодування заподіяної шкоди.

1.3. Тенденції уніфікації норм міжнародних інструментів в МПрПП

Наявність більш ніж одного іноземного елемента¹ у правовідношенні та надзвичайна мобільність повітряних суден, що можуть змінити своє місце знаходження з однієї країни до іншої протягом, іноді, півгодини сприяли проявленню в МПрПП основних тенденцій, що є властивими в тій чи іншій мірі у т. ч. і міжнародному приватному праву.

Йдеться насамперед про перевагу у застосуванні при договірній уніфікації матеріально-правового, а не колізійного методу, який первісно використовувався більш широко, але не зміг стати універсальним [8, 72; 453, 238–249]. Слабкість колізійного прийому уніфікації виявилася як у проблемах імплементації норм міжнародних договорів,

¹ Іноземний елемент може бути присутнім в суб'єктному складі – один з учасників правовідносин є іноземною особою (власник, лізингодавець, кредитор, гарант, пасажир, третя особа на поверхні тощо) (іноземний суб'єкт); об'єкт правовідносин (повітряне судно, двигун або гелікоптер), перебуває у власності іноземної особи, або часто міняє своє місцезнаходження або заставлений як забезпечення належного виконання зобов'язань іноземним кредитором (іноземний об'єкт); юридичний факт, що впливає на виникнення, зміну або припинення правовідносин, мав чи має місце на території іноземної держави (укладення договору перевезення, лізингу, купівлі-продажу, настання нещасного випадку при міжнародному перевезенні, завдання шкоди третім особам на поверхні на території іноземної держави або іноземним експлуатантом тощо) (іноземний юридичний факт).

так і у схильності суддів до застосування норм *lex fori* [719, 402], тобто права країни суду, яке, зрозуміло, не є однаковим у різних країнах. Матеріально-правовий метод у порівнянні з колізійним давав ясність, гнучкість, модернізацію та справедливість [200, 11–13] та більш прогнозовані для сторін наслідки.

Через надзвичайну мобільність повітряних суден, незалежно від того, чи є вони національними чи іноземними¹, правовідносини, що так чи інакше пов'язані з ними, доцільніше регулювати однаково як на міжнародному, так і на національному рівнях із застосуванням однакових, уніформованих, як їх визначає проф. А. С. Довгерт, матеріально-правових норм, що відображає загальну тенденцію уніфікації у широкому сенсі. Вона, зрештою, є передумовою розвитку та встановлення всесвітньо цивільного (світового приватного) права [453, 243–249], яке створить однакове правове середовище для суб'єктів правовідносин у глобалізованому світі. Адже сучасний процес уніфікації розвивається не тільки завдяки необхідності врегулювати конфлікти між різними правовими системами, а й завдяки бажанню міжнародної спільноти створити єдине правове середовище.

Іншою тенденцією уніфікації норм в МПрПП є встановлення однакових правил для регулюванні договірної та недоговірної (деліктної) відповідальності у відшкодуванні шкоди (Конвенції 1933 р. та

¹ Згідно з Чиказькою конвенцією повітряні судна мають національність тієї держави, в якій вони зареєстровані. Відповідно літаки, зареєстровані в інших країнах, для цієї держави вважаються іноземними. Таким чином, Чиказькою конвенцією запропоновано функціональний підхід, де «національність» судна не залежить від національності його власників. Такий підхід використаний в ПК України, який встановлює, що внесення повітряного судна до Державного реєстру цивільних повітряних суден України визначає його національну належність до України. Проте, в деяких країнах національними вважаються не тільки судна, що в них зареєстровані, але й ті, що «знаходяться під контролем» громадян цієї держави, або осіб, що в ній проживають. Так, наприклад, повітряне судно буде вважатися британським якщо воно зареєстроване в британському реєстрі, або у разі реєстрації в реєстрі іншої країни або при відсутності реєстрації в реєстрі будь-якої країни його власник або будь-яка інша особа, що має інтерес вигодонабувача в такому судні або кваліфікується як власник титульного або бенефіціарного інтересу в судні проживає або має основне місце підприємницької діяльності в Великобританії, або судно отримане в чартер особою, що проживає або має основне місце підприємницької діяльності в Великобританії.

1952 р., Монреальська конвенція, конвенції про загальні ризики та про незаконне втручання), заподіяної при експлуатації цивільних повітряних суден. Наріжним каменем цих правил є усічений склад правопорушення, який передбачає виплату перевізником та експлуатантом відшкодування постраждалій особі за заподіяну шкоду у обмеженому конвенційному розмірі за відсутності недбалості або неправомірних дій чи бездіяльності перевізника або експлуатанта. У разі неможливості останніми це довести, відшкодування сплачується постраждалим у повному розмірі заподіяної шкоди. Для полегшення тягарю доведення постраждалою особою зв'язку між заподіяною їй шкодою та недбалістю або протиправною поведінкою перевізника або експлуатанта «винна» відповідальність, яка передбачає надання постраждалим доказів вини заподіювача, що є проблематичним для особи, яка не здійснює контроль над повітряним судном, була замінена на об'єктивну, яка покладає тягар доведення відсутності недбалості в діях перевізника або експлуатанта на них самих. Сучасні конвенції МПрПП про відповідальність використовують змішаний підхід при визначенні умов відповідальності заподіювача шкоди: поєднання об'єктивної та презюмованої відповідальності із зворотним тягарем доведення, та обмеженої та необмеженої відповідальності в рамках дворівневого механізму. Конвенції МПрПП про відповідальність містять єдиний строк позовної давності у 2 роки для розгляду спорів між постраждалою особою та заподіювачем шкоди та передбачають стягнення з заподіювача лише фактичної шкоди без штрафів, санкцій тощо, що не стосуються її компенсації. Через поступове і постійне подорожчання вартості життя сучасні конвенції МПрПП використовують положення про періодичне автоматичне підвищення обмеженого конвенційного розміру відповідальності перевізників та експлуатантів самим депозитарієм, без необхідності додаткового підписання змін до існуючого міжнародного документа. В якості валюти платежу використовуються спеціальні права запозичення (СПЗ) МВФ, і постраждалі особи мають право на отримання авансових виплат для задоволення своїх невідкладних економічних потреб.

Розвиток уніфікованих правил відповідальності привів до створення для постраждалої особи передумов швидкої та повної компенсації

шкоди у позасудовому порядку, в тому числі і завдяки наявності обов'язкового страхування відповідальності перевізника та експлуатанта. Для заохочення мирного (позасудового) врегулювання деліктних зобов'язань запропоновано уніфіковане правило заборони суду, що розглядає спір, задовольняти вимоги позивача про компенсацію понесених судових витрат, якщо розмір присудженої до компенсації шкоди не перевищує суми, запропонованої експлуатантом постраждалому протягом шести місяців з моменту заподіяння шкоди або до подання позову, в залежності від того, яка подія сталася пізніше.

Однією з тенденцій уніфікації матеріально-правових норм в МПрПП є створення конвенційних механізмів *sui generis*, які – навіть за умови їх походження з певної національної правової системи – повинні застосовуватися виключно у дусі та в межах положень конвенції. «Такі механізми представляють собою інноваційні концепції, що відображають найкраще міжнародне мислення та розроблені для просування транзакцій, що продукують комерційні вигоди» [656, 69].

Тенденцією уніфікації МПрПП є включення до міжнародних договорів принципів, що отримали загальне застосування, оскільки вони відображають принципи т. зв. природного права. Закріплення загальних принципів у міжнародних інструментах полегшує процес уніфікації в частині формулювання єдиних норм, застосовуваної термінології та тлумачення. До таких загальних принципів відносяться принципи добросовісності, диспозитивності, передбачуваності, справедливого балансу інтересів сторін, справедливої та належної компенсації потерпілим особам, розумності, дбайливості та відповідальності, недодержання встановлених формальностей тощо. Конвенції МПрПП прямо посилаються на загальні принципи у своїх текстах. Ці принципи також можуть бути визначеними через цілі, заради яких конвенції було ухвалено. Порушення будь-якого із загальних принципів у міжнародному інструменті може мати наслідком небажання договірних країн його ратифікувати. Так, Конвенція про незаконне втручання, яка розроблена для компенсації шкоди третім особам на поверхні, скоріш за все ніколи не набуде чинності через порушення принципу балансу інтересів сторін. Тут весь тягар фінансування

компенсації шкоди третім особам покладений на експлуатанта. А він є такою ж потерпілою особою як і постраждалі, яким він зобов'язаний сплатити відшкодування.

Максимальна реалізація принципу диспозитивності має наслідком «мінімальну» конвенційну уніфікацію. Так, Кейптаунська конвенція запровадила мінімальні вимоги до правочинів з авіаційними об'єктами (письмова форма, повноваження розпоряджатися, ідентифікація об'єкта або пов'язаних з ним прав, загальний опис забезпеченого зобов'язання), що надає можливості сторонам до максимальної реалізації їхньої волі в узгодженні положень правочинів.

При тлумаченні конвенцій загальні принципи, закріплені в них, які можуть визначатися як «внутрішні», не повинні розглядатися окремо від «зовнішніх» загальних принципів, до яких ми відносимо «Принципи міжнародних комерційних контрактів» Міжнародного інституту з уніфікації приватного права (УНІДРУА) [595, 169] та Принципи європейського договірної права, розроблені Комісією з європейського договірної права [12]. Досягнення уніфікованого тлумачення міжнародних інструментів через застосування загальних принципів дозволяє говорити про формування «законодавства принципів» [42], яке є частиною «м'якого права» [12, 66–74], що, в свою чергу, становить підґрунтя позитивного всесвітньо цивільного права [453, 249]. Застосування цього прийому є притаманним міжнародному приватному праву взагалі та знаходить своє відображення у МПІрПП зокрема.

Створення уніфікованої норми для отримання нею потенціалу перетворення у норму уніформовану, передбачає залучення в процес роботи не тільки держав, урядових та неурядових інституцій, а й безпосередніх учасників міжнародного комерційного обороту. Наприклад, опрацювання питань, врегульованих Кейптаунською конвенцією, починалося з дослідження Комісією ООН з права міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ) у 1977 р. законодавства про заставу рухомого майна у правових системах світу. За його результатами було вирішено розробити типовий закон або правила замість конвенції для отримання більшої підтримки міжнародної спільноти

[110]. Роботу у цьому напрямку не було завершено, проте майже через десять років [147; 148] до неї повернувся УНІДРУА з залученням *Airbus Industries* і *The Boeing*, АРГ, IATA та ІКАО, які разом розробили Кейптаунську конвенцію. Її текст у 2000 р. було розповсюджено між державами та міжнародними організаціями: Африканською комісією з цивільної авіації, Євроконтроль, Європейське співтовариство, Гаазькою конференцією з міжнародного приватного права, Міжурядовою організацією з міжнародного перевезення вантажів залізницею, Міжнародною організацією мобільних супутників, залізничною та космічною робочими групами та Організацією Об'єднаних Націй. Результатом залучення потенційних користувачів пропонуваної Кейптаунською конвенцією уніфікованих норм стало швидке набуття нею чинності серед великої кількості договірних держав та врахування в одному документі найбільшої кількості важливих для уніфікації правовідносин «кредитор – боржник» питань.

1.4. Мовні питання при застосуванні та тлумаченні уніфікованих норм МПрПП

Розробка уніфікованих норм здійснюється у певний мовний спосіб, який має вплив як на концептуальне формулювання правил [200, 14–16], так і на подальше тлумачення створеного міжнародного інструменту.

Так, перші міжнародні конференції з МПрПП відбулися у Парижі та проводилися французькою. Перша конвенція в МПрПП – Варшавська – мала єдину офіційну мову – французьку – і при тлумаченні її термінів суди всіх держав зверталися до правової доктрини Франції. У подальшому Варшавська конвенція була перекладена на іноземні мови та мала щонайменше три переклади на англійську (британська, ірландська та американська версії), три переклади на іспанську (здійснені в Іспанії, Мексиці та Аргентині) та єдиний німецький переклад.

Гвадалахарська конвенція, складена у трьох автентичних текстах англійською, французькою й іспанською мовами, була згодом перекладена на західно-німецьку, австро-німецьку та швейцарсько-німецьку версії [719, 409–410]. Проте виявилось, що така кількість перекладів не сприяла уніфікованому тлумаченню конвенцій, оскільки при розгляді судової справи в залежності від обраного перекладу можна було отримати різні результати в схожих справах, що дозволяло говорити про «приховану колізію законів» [719, 410].

Проблема колізії автентичних текстів не втратила своєї актуальності і в сучасних умовах, коли міжнародні інструменти викладаються більш ніж однією мовою, хоча їхнє обговорення на сучасному етапі відбувається однією – англійською. Це дозволяє стверджувати, що всі автентичні тексти міжнародного інструменту повинні порівнюватися на відповідність саме з англійським текстом. Проти такого підходу був категорично проти В. І. Євінтов, який вважав, що застосування такого прийому робить міжнародний договір фактично одномовним, позбавляє його всіх переваг багатомовного договору [14, 112]. Погоджуючись з зауваженням В. І. Євінтова з юридичної точки зору, І. І. Лукашук все ж таки вказує, що навіть «в суто технічному плані первісний текст заслуговує особливої уваги при тлумаченні» [17, 628].

Хоча Монреальська конвенція вчинена 6 мовами, підготовчі матеріали та обговорення її проекту здійснювалося тільки англійською, що на думку Е. Гемюла (*Elmar Gjemulla*) перетворює цю мову на «єдину офіційну мову або *primus inter pares*» [59, Article 19–13] для Монреальської конвенції. З ним погоджується і М. Мільде (*Michael Milde*), який звертає увагу, що «тексти конвенції різними мовами представляють собою переклад, здійснений на місці та під тиском часу лінгвістами, які не обов'язково були правниками», а отже «істинно автентичною» є тільки англійська версія» [198].

Навіть побіжний аналіз текстів Монреальської конвенції підтверджує висновки Е. Гемюла та М. Мільде. Так, наприклад, з ст. 19 Монреальської конвенції англійською мовою видно, що для звільнення перевізника від відповідальності використано концепцію «розум-

них заходів»¹, замість концепції «необхідних засобів», що використовувалася у Варшавській конвенції. Проте в російському автентичному тексті Монреальської конвенції здійснене посилання на «необхідні» та «розумні» заходи².

Концепція «необхідних заходів», що була витлумачена британським судом у справі *Grein v. Imperial Airways* (1937) «як такі, здійснення яких дозволяє уникнути нещасного випадку» [757], використовувалася у Варшавській конвенції для звільнення перевізника від відповідальності за шкоду, якщо останній доведе, що він, його службовці та агенти вжили всіх заходів, які могли б бути необхідними (*all necessary measures*) для того, щоб уникнути шкоди, або що було неможливо вжити таких заходів (ст. 20).

Хоча поняття «розумні заходи» є невизначеним та розпливчастим [59, Article 19–12], а його зміст залежить від обставин справи, він розглядається як критерій найвищого стандарту, що застосовується до перевізника, оскільки йдеться про інтереси суспільної безпеки та порядку, життя та фізичну недоторканність пасажирів [59, Article 19–14]. Концепція «розумних заходів» застосовується і в інших «транспортних» конвенціях: у Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р. (*United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods*) та Конвенції ООН про відповідальність операторів транспортних терміналів в міжнародній торгівлі 1991 р. (*United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade*) [139, 14]. Таким чином, використання концепції «розумних заходів» у конвенціях про відповідальність диктувалося у тому числі і вимогами уніфікації.

Невідповідності автентичних текстів міжнародних інструментів між собою доповнюються помилками при їх перекладі на національ-

¹ Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required (всі заходи, що могли б розумно вимагатися) [акцент наш] to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.

² Однако перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный вследствие задержки, если он докажет, что им, его служащими и агентами приняты все возможные, разумно необходимые меры к тому [акцент наш], чтобы избежать вреда, или что ему или им было невозможно принять такие меры.

ну мову. Так, за використанням в Україні перекладом Монреальської конвенції на українську мову, який розглядається та тлумачиться як офіційний, перевізник підлягає звільненню від відповідальності при представленні ним доказів того, що ним було здійснені всі необхідні заходи для попередження шкоди¹. А нами вище вже зазначено, що упорядники Монреальської конвенції відмовилися від застосування концепції «необхідних заходів».

Український офіційний переклад ст. 22 (5) Монреальської конвенції містить посилання на «злочинну недбалість»², хоча тексти конвенції на автентичних мовах використовують поняття «*recklessly*» англійською, «*soit témérairement*» французькою, «*con temeridad*» іспанською та «*безрассудно*» російською, що відповідають поняттю «безрозсудний» українською. Згідно з тлумачним словником «безрозсудний» означає «який діє нерозумно, нерозсудливо, без обдумування, необачно, так, що суперечить вимогам розуму» [203, 72]. Таким чином, використаний в офіційному перекладі Монреальської конвенції термін «злочинна недбалість» перефразує її зміст.

Чиказька конвенція [306] в офіційному перекладі українською мовою містить ту саму помилку, яка є в російському автентичному тексті цієї конвенції, який готувався у 1977 р. Англійський, французький та іспанський [692] автентичні тексти посилаються на обов'язок надання інформації щодо реєстрації (інститут національності повітряного судна) та права власності на повітряне судно. Оскільки права власності на такі об'єкти цивільного права як повітряні судна в часи СРСР не існувало, в російському тексті ст. 21 Чиказької конвенції

¹ Ст. 19. Однак перевізник не несе відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки, якщо доведе, що він, його службовці та агенти вжили всіх заходів, які могли б бути необхідними [акцент наш] для того, щоб уникнути шкоди, або що для нього чи для них було неможливо вжити таких заходів [311].

² Ст. 22 п. 5: Зазначені вище положення пунктів 1 та 2 цієї статті не застосовуються, якщо буде доведено, що шкода є результатом дії чи бездіяльності перевізника, його службовців або агентів, учиненої з наміром завдати шкоди або через *злочинну недбалість* і з усвідомленням того, що в результаті таких дій, можливо, буде завдано шкоди, за умови, що у випадку вчинення такої дії чи бездіяльності працівника або агента буде також доведено, що цей працівник або агент діяв у рамках своїх обов'язків [311].

інститут власності був ототожнений з національністю повітряного судна¹.

Кейптаунську конвенцію було відкрито до підписання п'ятьма мовами, хоча всі підготовчі матеріали та обговорення здійснювалися англійською, якою викладений і офіційний коментар до неї. Тому фактично саме текст англійською мовою є тим зразком, з яким варто порівнювати інші автентичні тексти Кейптаунської конвенції іншими мовами [649, 186].

Ключовим поняттям Кейптаунської конвенції є «*interests*», який перекладено на українську як «майнові права», що, на нашу думку, може викликати неправильне розуміння інструментів, запропонованих конвенцією, адже майнові права представляють собою окремих об'єкт права. Кейптаунською конвенцією натомість не пропонуються правила обігу окремого виду об'єктів права, а лише механізми забезпечення інтересу кредитора у майні боржника. Сама Кейптаунська конвенція дозволяє реєстрацію не тільки «міжнародних інтересів» (*international interests*), а й «недоговірних прав» (*non-consensual rights*), які не є тотожними міжнародним інтересам.

«*Interest*» можна було б перекласти як «обтяження», оскільки Кейптаунська конвенція встановлює обмеження права боржника вільно розпоряджатися авіаційним об'єктом, наданим в забезпечення кредитору. Проте Кейптаунський реєстр, створений Кейптаунською конвенцією та Авіаційним протоколом до неї, містить в собі інформацію не тільки щодо здійснених забезпечувальних правочинів, а й щодо права власності на авіаційні об'єкти, тому використання поняття «обтяження» спотворить сутність конвенційного регулювання. Відповідно, коректним перекладом «*interest*» виглядає «інтерес», а не інші альтернативи [520, 120].

Офіційний переклад Кейптаунської конвенції українською має й інші помилки. Так, наприклад, Кейптаунська конвенція висуває різні вимоги до договорів купівлі-продажу (*contract of sale*) та забезпечувальних угод (*agreement*), під якими розуміються застава, купів-

¹ Ст. 21 «Кожна договірна держава зобов'язується надавати за запитом будь-якій іншій договірній державі або Міжнародній організації цивільної авіації інформацію щодо реєстрації і належності [виділено автором] будь-якого конкретного повітряного судна» [306].

ля-продаж з резервуванням права власності або лізинг. Для уникнення помилок у користувачів Кейптаунської конвенції в розмежуванні цих правочинів розробники використали різну термінологію: договір (*contract*) та угода (*agreement*). Український офіційний переклад застосовує лише термін «договір» і, таким чином, українські користувачі тексту конвенції можуть змішувати встановлене регулювання або застосовувати до договору купівлі-продажу норми, розраховані на забезпечувальні угоди, і навпаки.

Іншим некоректно перекладеним терміном є «*interim relief*», який російською визначається як «*временная судебная защита*», а українською – як «*форма тимчасового захисту*». Очевидно, здійснювався переклад кожного зі слів у словосполученні, хоча «*interim relief*» є сталим юридичним терміном і перекладається як «*забезпечувальні заходи*». «*Any other form of credit insurance*» перекладено як «забезпечення кредиту в будь-якій іншій формі» замість «будь-яка інша форма кредитного страхування». На додаток до зазначених помилок дестинатори Кейптаунської конвенції в Україні – суб'єкти МППрПП та український суд – буде стикатися з трьома видами термінології: англійського та російського автентичних текстів та українського офіційного перекладу.

Термін англійською (автентичний текст)	Термін російською (автентичний текст)	Термін українською (офіційний переклад)	Термін, використаний у монографії
interest	гарантия	майнове право	інтерес
agreement	соглашение	договір	угода
conditional seller	потенциальный продавец	умовний продавець	умовний продавець
contract of sale	договор купли- продажи	договір купівлі- продажу	договір купівлі- продажу
international interest	международная гарантия	міжнародне майнове право	міжнародний інтерес
leasing agreement	соглашение о лизинге	договір лізингу	угода лізингу або лізинг

Термін англійською (автентичний текст)	Термін російською (автентичний текст)	Термін українською (офіційний переклад)	Термін, використаний у монографії
non-consensual right or interest	внедоговорные право или гарантия	недоговірне майнове чи інше право	недоговірне право або інтерес
proceeds	возмещение	доходи	Доходи
prospective assignment	условная цессия	майбутнє відступлення	можливе відступлення (цесія)
prospective international interest	условная международная гарантия	майбутнє міжнародне майнове право	можливий міжнародний інтерес
prospective sale	условная продажа	майбутній продаж	можливий продаж
registrable non- consensual right or interest	регистрируемые внедоговорные право или гарантия	недоговірне майнове чи інше право, що підлягає реєстрації	недоговірне право або інтерес, що підлягає реєстрації
security agreement	соглашение об обеспечении исполнения обязательства	договір про забезпечення	забезпечувальна угода
security interest	обеспечительная гарантия	забезпечувальне майнове право	забезпечувальний інтерес
interim relief	временная судебная защита	форми тимчасового захисту	забезпечувальні заходи
suretiship	поручительство	поручительство	порука
title reservation agreement	соглашение о предваритель- ной продаже с ре- зервированием права собствен- ности	договір купівлі- продажу з утриманням права власності	договір купівлі- продажу з резервуванням права власності
transaction	сделка	операція	транзакція

Оскільки мовна невідповідність автентичних текстів та помилки офіційних національних перекладів існують в різних країнах, пропонується публікувати міжнародний договір не тільки національною мовою, а й всіма офіційними мовами [201, 140–141], що дасть можливість судді у разі виникнення проблем з тлумаченням поняття скористатися текстами міжнародного договору автентичними мовами, а офіційний переклад на національну мову – як додатковий спосіб тлумачення [201, 318–319]. Такий спосіб врегулювання мовного тлумачення міжнародних договорів підтримується і І. Лукашук [17, 629].

На нашу думку, «мовні проблеми» можуть бути поглибленими або виправленими в залежності від способу імплементації міжнародного договору у національну правову систему. При імплементації шляхом відсилання застосування національної правової норми є неможливим без звернення до автентичного тексту міжнародного договору. Так, в Україні до певного часу імплементація здійснювалася шляхом відсилання до міжнародного договору – видавався відповідний закон, в якому зазначалося, що Україна ратифікувала або приєдналася до міжнародного договору. На нашу думку, це відтворювало вимоги ст. ст. 9, 13 Закону України «Про міжнародні договори» [224]. При необхідності застосування такого міжнародного договору сторони та суд могли використати автентичні тексти міжнародного договору і у разі розбіжностей у перекладі термінології застосовувати метод порівняльного тлумачення, передбачений ст. 33 Віденської конвенції [201, 567].

Проте ст. 21 Закону України «Про міжнародні договори» встановлює процедуру оприлюднення міжнародного договору і з певного часу в Україні ратифікаційний закон містить також і текст міжнародного договору, перекладений українською згідно з порядком здійснення офіційного перекладу багатосторонніх міжнародних договорів [221]. На нашу думку, такий спосіб імплементації міжнародного договору у національне право представляє собою інкорпорацію. Як буде показано нами у відповідних підрозділах цього дослідження при імплементації у право України деякі міжнародні норми зазнають також і трансформації, тобто переробляються з урахуванням національних особливостей, що врешті-решт при вирішенні спорів з іно-

земним елементом може дати результат інший, ніж запропоновано уніфікованою нормою. Очевидно, що запровадження способів інкорпорації та трансформації при імплементації міжнародного договору в право України є негативними тенденціями, оскільки інкорпорація не містить чіткої ієрархії норм міжнародного та внутрішнього права та не визначає місця міжнародних договорів у системі національного права України [450], а трансформація принижує роль міжнародних інструментів та відтворює ворожість до всього іноземного та підозрілість до міжнародного, в той час як міжнародні матеріально-правові норми міжнародного приватного права повинні застосовуватися як норми власне міжнародних договорів або звичаїв і не потребують будь-якої трансформації у внутрішнє право [453, 246].

До числа особливостей перекладу можна віднести використання калькованого терміну або такого, що використовується у національній мові. Так, наприклад, міжнародні договори про повітряне сполучення, укладені України, до числа договорів кооперації відносять *codeshare* та *blocked-space*. Термін «код-шерінг» представляє собою калькований переклад *codeshare*, що означає спільне використання кодів, наданих перевізнику IATA. Відповідно, код-шерінг та спільне використання кодів означає одне і те ж саме. Блок-спейс/блоkd-спейс/блоkd-спейсум представляють собою калькований переклад терміну *blocked-space*, що у перекладі означає блокування місця. Укладені Україною двосторонні міжнародні договори про повітряні перевезення використовують калькований переклад, в той час як національне законодавство [230] – переклад на українську мову.

1.5. Уніфіковане тлумачення міжнародних договорів за допомогою загальних принципів та критеріїв

Первісно міжнародні інструменти тлумачилися за допомогою національних методів, оскільки міжнародні норми застосовувалися на

території певної держави. Вони були замінені інтернаціоналістичним (або універсальним) методом, за яким тлумачення здійснюється згідно з автономними міжнародними критеріями, оскільки «прийняття уніфікованого закону, навіть такого, що має обмежену сферу застосування, представляє собою крок у темряву до створення нового *jus commune*, що знаходиться над національними законами, тобто є незалежним від колізійних норм права *lex fori*» [556, 6].

Лорд Деннінг (*Lord Denning*) у справі *Buchanan v. Babco Forwarding and Shipping* (1976), яка стосувалася питання, не врегульованого Конвенцією про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, вказав, що якщо б він заповнював цю прогалину на базі критеріїв англійського права, отриманий результат був би прямо протилежним тому, що зазвичай отримують суди інших країн у схожих справах. На його думку, питання, вирішення яких відбувається із застосування міжнародних конвенцій, не можуть вирішуватися традиційними методами [804].

Сприйняття інтернаціоналістичного підходу як найбільш придатного для тлумачення уніфікованих норм відбулося після розгляду в різних країнах низки справ, де за схожих обставин спорів суди в залежності від застосованого підходу тлумачення норм конвенцій отримали діаметрально протилежні результати [591]. Інтернаціоналістичний підхід базується на загальних та додаткових правилах тлумачення договорів, встановлених Віденською конвенцією 1969 р. [292], що можуть бути переформульовані у такі загальні принципи:

а) принцип актуальності та сумлінності – договір необхідно тлумачити відповідно до його актуального тексту;

б) принцип «природного» значення – кожне слово та фраза повинні тлумачитися згідно з їхнім природним, звичайним значенням, в тому контексті, якого вимагає їхнє застосування;

в) принцип інтеграції – договори повинні тлумачитися в цілому, з прийняттям до уваги задекларованих та очевидних з тексту об'єктів, цілей та принципів. Цей принцип базується на додаткових засобах тлумачення договорів, запропонованих Віденською конвенцією, яка виділяє підготовчі матеріали (*travaux preparatoires*) в якості джерела

тлумачення у разі, коли тлумачення за загальним правилом залишає значення поняття чи норми двояким чи неясним або призводить до результатів, які є явно абсурдними або нерозумними.

Формулювання цих загальних принципів тлумачення мало наслідком відмову від застосування націоналістичного та інтернаціоналістичного підходів до тлумачення норм міжнародних конвенцій та перехід до їхнього тлумачення відповідно до принципів, що мають «дійсно транснаціональний характер або виділені з функціонального порівняння різних національних правових систем» [556, 10], що був започаткований Конвенцією ООН про договори міжнародної купівлі-продажу від 11 квітня 1980 р. [649, 189].

Сучасні конвенції МПрПП, до числа яких ми відносимо ті, що укладені після 80-х років минулого століття, підлягають тлумаченню згідно із «зовнішніми» та «внутрішніми» загальними принципами, , що передбачають необхідність брати до уваги мету конвенції, що визначена у її преамбулі, її міжнародний характер, досягнення однаковості і передбачуваності в її застосуванні.

Наприклад. Відповідно до сформульованих цілей Кейптаунської конвенції, направлених на вирішення проблем, що виникали на практиці при фінансуванні авіаційних об'єктів, для її тлумачення необхідно застосовувати такий загальний внутрішній принцип, на якому вона ґрунтується, як практичність або матеріальність [650, 13]. Цей принцип виділено як один з основних, оскільки в авіаційній галузі створилося досить скептичне ставлення до міжнародних конвенцій як до таких, «що не відповідають сподіванням практиків та слугують матеріалом довголітніх дебатів між практиками та науковцями щодо того, що насправді мається на увазі в конвенції» [47, 367].

До інших цілей і відповідно до внутрішніх принципів Кейптаунської конвенції відносяться спрощення придбання та фінансування рухомого майна шляхом створення міжнародного інтересу, що визнається всіма договірними державами (принцип лізингу та фінансування, базованого на активі [586, 28]); надання кредитору базових засобів захисту у випадку невиконання боржником своїх зобов'язань, або визнання його неспроможним, що надають можливість такому креди-

тору швидко отримати проміжне (до винесення остаточного судового рішення по суті справи) судове рішення (принцип швидкого виконання [649, 13]); формування наднаціонального Кейптаунського реєстру міжнародних обтяжень, який дозволяє кредиторам з різних країн встановити пріоритет їхніх вимог, а третім особам отримати інформацію про обтяження повітряного судна (принцип прозорості та передбачуваності пріоритетів); надання потенційним кредиторам більшої впевненості у збереженні їхніх прав при наданні ними кредитів [650, 9] (принцип передбачуваності) та зменшення витрат при такому кредитуванні для вигоди всіх заінтересованих сторін [32, 6] (принцип розумних витрат); уважність до національних правових систем шляхом надання дозволу договірним державам подавати депозитарію декларації, що виключають повністю або частково застосування певних положень Кейптаунської конвенції або надають можливість вибору опцій, запропонованих Авіаційним протоколом тощо.

Обов'язковими для тлумачення Монреальської та Конвенції 2009 р. є такі загальні принципи як добросовісність та диспозитивність¹, що мають перевагу над будь-якими іншими загальними принципами, до яких можна віднести недодержання встановлених формальностей, тобто право сторін відійти від регулювання, запропонованого конвенцією; досягнення справедливого балансу інтересів споживачів та міжнародної повітряної авіації, третіх осіб та експлуатантів; захист інтересів та справедливої і належної компенсації потерпілих осіб відповідно до принципу найбільш повного відшкодування²; упорядкований розвиток міжнародних повітряних перевезень, стабільної діяльності міжнародного повітряного транспорту і безперешкодного пересування осіб, багажу та вантажів; принцип розумності, за яким сторони повинні вести себе за стандартами розумної особи, не допускати негативних наслідків, здійснювати розумні дії

¹ Так, в ст. 25, 27 Монреальської конвенції зазначено, що ніщо не перешкоджає перевізнику відмовитися від укладення договору перевезення, будь-яких засобів захисту, передбачених конвенцією, або встановити умови, які їй не суперечать, або застосувати необмежені або вищі межі відповідальності, ніж передбачені конвенцією.

² При винесенні попередніх висновків Суд справедливості посилається, серед іншого, і на необхідність слідувати цьому принципу [794].

для зменшення шкоди іншій стороні у разі порушення договору; принцип дбайливості та відповідальності тощо.

Деякі з загальних принципів не прописані прямо в тексті конвенції, проте необхідність їх застосування може слідувати з мети та міжнародного характеру конвенції. Для виявлення такого «схованого» загального принципу використовують три методи. Перший – «за внутрішньою аналогією», що базується на застосуванні прописаних загальних принципів конвенції, та використовується у країнах континентального права. Другий – із застосуванням «зовнішніх» принципів, наприклад, Принципів міжнародних комерційних договорів УНІ-ДРУА, є найбільш застосовним в країнах загального права. Третій – «змішаний» підхід, що передбачає використання загальних внутрішніх та зовнішніх принципів [595, 162–167], і лише за їхньої відсутності – принципів *lex fori* [649, 189–190] й правової доктрини [201, 344–345]. При тлумаченні конвенції суддя повинен переконатися, що предметом його розгляду і аналізу не є механізми *sui generis*, що можуть запроваджуватися конвенціями, що мають тлумачитися автономно від національних правових систем, без звернення до норм *lex fori* [586, 28; 649, 189–190].

Уніфіковане тлумачення міжнародного інструменту судами різних країн найкраще ілюструється Варшавською та Монреальською конвенціями. Хоча ключові поняття («подія», «тілесне ушкодження», «посадка», «висадка», «затримка» тощо) умов відповідальності перевізника не визначені у тексті конвенцій, що надавало максимальної гнучкості [652, 967] суддям у виробленні способів уніфікованого тлумачення, апеляційний суд Рима при розгляді справи *Santoboni v. Japan Airlines Co Ltd* (1985) зазначив, що Варшавська конвенція передбачає уніфікований підхід при врегулюванні всієї сфери відповідальності перевізника при повітряному перевезенні та представляє собою повну та закінчену систему норм, яка не може доповнюватися системою норм національного права договірних країн [100, VII [351–352]].

Американські суди при аналізі ключових понять Варшавської конвенції брали до уваги їхнє тлумачення судами інших країн. Так,

у справі *El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tseng* (1999) Верховний суд США, вивчивши тлумачення Палати Лордів, представлене у справі *Sidhu* (1996) [802], зазначив, серед іншого, що, очевидно, делегати Варшавської конференції при створенні уніфікованого режиму відповідальності передбачали наявність уніфікованого підходу і в судових рішеннях [754].

Вищий суд Австралії вказав, що при тлумаченні багатосторонніх договорів велику роль відіграє однозначність та уніфікований підхід, і, відповідно, окрема увага повинна надаватися рішенням судів інших договірних країн [100, VII [271].

При розгляді справи *Corocraft Limited and Another v. Pan American Airways, Inc* (1968) британський суддя, посилаючись на судову практику американських та малайзійських судів, зазначив, що «навіть у разі незгоди, я буду слідувати таким рішенням у питаннях, що мають міжнародне значення. Суди усіх країн повинні тлумачити цю конвенцію у однаковий спосіб» [809]. Ця точка зору неодноразово заявлялася і в інших справах, що вирішувалися британськими судами (*Abnett v. British Airways Plc. (Scotland)*; *Sidhu v. British Airways Plc.* (1996) [803], *King v. Bristow Helicopters Ltd* (2002) [812]). Лорд Скот Фоскот таким чином підсумував підхід британських судів при тлумаченні понять Варшавської конвенції: (1) перш за все необхідно розглянути «природне» значення мови, з превалюванням французького тексту у разі будь-яких невідповідностей з англійським; (2) конвенція повинна розглядатися в цілому, і вона повинна підлягати цільовому тлумаченню; (3) конвенція не повинна тлумачитися за допомогою принципів національного права та (4) допомога може бути та повинна бути знайденою у рішеннях судів інших договірних країн, зважаючи при цьому на відповідність точки зору такого суду та якості його аналізу [810].

Для ефективної судової уніфікації в МПРПП пропонувалося створити міжнародний верховний суд з уніфікації повітряного права або трибунал, який працював би паралельно з Міжнародним судом справедливості (*International Court of Justice*) [200, 50–54] і надавав би «точні канони» [719, 411] тлумачення конвенцій чи термінів та понять,

використаних в них. Також пропонувалося надати існуючим інституціям, які здійснюють роботу з уніфікації права, як-от УНІДРУА або ЮНСІТРАЛ, повноваження розробити бажану системну техніку тлумачення [201, 142–143] чи загальну точку зору (*communis opinio*), яка б дозволяла тлумачити текст конвенції, і таке тлумачення мало б квазі зобов'язуючий ефект [201, 302–304].

За відсутності наднаціонального органу, який міг би забезпечити однаковість тлумачення договорів, що містять уніфіковані норми, єдиною можливістю досягнення уніфікації стало прийняття до уваги суддями національних судів іноземних судових та арбітражних рішень, що відіграють роль обов'язкових прецедентів або мають, як висловився проф. М. Х. Бонель (*Michael J. Bonell*), «переконуючу цінність» [200, 35] через використані аргументи [722, 130]. «Переконливість» [201, 348], тобто наведення переконливих аргументів, іноземного судового рішення стає більш вагомим фактором, ніж обов'язковість його застосування, та перетворює іноземні судові рішення на прецеденти, що уніфікують судову практику. «Пророкування» [201, 47] «уніфікованих» прецедентів є, таким чином, найкращим способом судової уніфікації, при якій суддя має можливість у порівняльний та критичний спосіб оцінити судовий прецедент та академічні дослідження щодо нього, що гарантує гармонізоване тлумачення уніфікованого законодавства» [201, 305–307]. Як буде показано нами в розділі 2 цієї монографії уніфікованого тлумачення Варшавської та Монреальської конвенцій вдалося досягнути за рахунок вироблення судовою практикою договірних країн уніфікованих критеріїв, застосування яких дозволяло виявити наявність підстави відповідальності перевізника в кожній конкретній справі.

Відповідно, доступність судових рішень договірних країн, що винесені із застосуванням міжнародного договору, набуває ключового значення. Незважаючи на намагання міжнародних інституцій (УНІДРУА¹ та ІКАО²) та приватних ініціатив (Л. Голдхірш (*Goldhirsch*

¹ Розділ Uniform Law cases у щорічнику Uniform Law Review.

² Щорічник The Liability Reporter, що готується спільно ІКАО та американською юридичною фірмою Condon & Forsyth LLP.

Lawrence B. [33]), Дж. Томкінс (*Tompkins, George N., Jr.* [37]) та інші) створити широкий доступ до рішень іноземних судів, в цілому ситуація залишається незадовільною, оскільки немає єдиного збірника або бази винесених рішень. Натомість укладені збірники судових рішень не перебувають у вільному доступі. Так, наприклад, з певного часу збірники рішень з відповідальності перевізника, створені за замовленням IATA, є доступними лише членам IATA [72–77]. Рішення з відповідальності перевізників, підібрані УНІДРУА, є доступними лише передплатникам щорічника «Огляд уніфікованого законодавства» (*Uniform Law Review*) та публікуються мовою оригіналу, тому можливість їх вивчення залежить від знання конкретної іноземної мови, якою викладено певне судове рішення.

2.

УНІФІКОВАНІ НОРМИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ПЕРЕД ПАСАЖИРОМ

2.1. Створення та модернізація Варшавської системи відповідальності перевізника

Варшавська конвенція встановила уніфіковані вимоги до відповідальності договірному перевізнику перед пасажиром за смерть і тілесні ушкодження. Розмір такої відповідальності був обмежений сумою, еквівалентною приблизно 8 000 дол. США. Встановлення такого обмеженого розміру відповідальності перевізника в міжнародному договорі у порівнянні з чинною у той же час у більшості країн повною відповідальністю повітряного перевізника за заподіяну шкоду була зумовлена рядом причин. А саме: необхідність захисту слабкої авіаційної індустрії на початку її розвитку; необхідність для перевізника знати заздалегідь розмір відшкодування пасажиру, як його можливий ризик, що може бути застрахованим; можливість для пасажирів здійснити самостійне страхування; очікування, що встановлення конкретної суми відшкодування буде сприяти швидкому врегулюванню спорів між перевізником і пасажиром та, як наслідок, зменшить кількість судових спорів між ними [396, 113].

Все більш масове використання повітряного транспорту як зручного та швидкого засобу пересування, зростання вартості життя демонстрували наростаючий дисонанс з невеликою за розміром сумою відшкодування у разі смерті або завдання тілесного ушкодження пасажиру. Тому цілком очікуваним стало прийняття Гаазького протоколу. Він підняв розмір компенсації перевізником за шкоду пасажиру до 20 000 дол. США та дозволив судам присуджувати на користь

позивачів усі або частину їхніх витрат на ведення судового процесу проти перевізника.

Додаткова до Варшавської Гвадалахарська конвенція поширила режим відповідальності договірною перевізника на фактичного.

У 1971 р. за ініціативою США було укладено Гватемальський протокол [353], яким «винна» відповідальність перевізника була замінена на відповідальність, що базується на недбалості, а її розмір підвищений до 96 000 дол. США. Крім того, до 4-х існуючих юрисдикцій для розгляду спорів¹ було додано п'яту, яка дозволяла пасажиру подавати позов до перевізника за місцем свого domici-le (domicile) або постійного проживання (permanent residence), якщо перевізник мав там місце своєї діяльності.

Слушність нововведень з Гватемальського протоколу видавалася очевидною – це і підвищення розміру відповідальності, запровадження електронних квитків, тощо. Однак Гватемальський протокол був ратифікований лише 7 країнами [695] при необхідних 30-ти і тому не набув чинності.

У 1975 р. у Монреалі було відкрито до підписання чотири додаткові до Варшавської конвенції протоколи [336–339], що запропонували країнам-учасникам опції у виборі розміру відповідальності перевізника перед пасажиром за смерть, тілесні ушкодження та втрату чи пошкодження багажу або вантажу. Протокол № 1 встановлював відповідальність перевізника у розмірі 8 300 СПЗ (приблизно 4 700 дол. США), у випадку смерті або завдання тілесних ушкоджень пасажиру. Протокол № 1 був ратифікований 49-ма країнами і набув чинності в 1996 р.

Протокол № 2 збільшував розмір компенсації перевізника за смерть і завдання тілесних ушкоджень пасажиру до 16 600 СПЗ (приблизно 9 495 дол. США). Протокол № 2 ратифікований 50-ма країнами і набув чинності в 1996 р.

Протокол № 3 встановлював розмір відповідальності перевізника за смерть і завдання тілесних ушкоджень пасажиру в розмірі 100 000

¹ За місцем знаходження перевізника або його комерційного підприємства, через яке укладений договір, або за місцем його основної діяльності, або місця призначення перевезення.

СПЗ (приблизно 57 200 дол. США). Протокол № 3 не набув чинності, оскільки не отримав достатньої кількості ратифікацій.

Протокол № 4 стосувався питань транспортної документації та відповідальності перевізника за втрату й пошкодження вантажу, був ратифікований 58 країнами і набув чинності в 1998 р.

Варшавська конвенція, Гаазький протокол, Гвадалахарська конвенція та Протоколи № 1, 2, 4 разом створили «Варшавську систему» відповідальності перевізника. Її недоліком стала фактична відсутність уніфікованого розміру відповідальності перевізника, оскільки не всі учасники Варшавської конвенції стали учасниками Гаазького протоколу, Гвадалахарської конвенції та Протоколів. Відповідно, у разі настання нещасного випадку, необхідно було з'ясувати, за яким із документів буде встановлюватися відповідальність перевізника. Більшість країн були учасниками Варшавської конвенції та Гаазького протоколу до неї, отож розмір відповідальності перевізника за смерть і тілесні ушкодження пасажирів залишався низьким.

Через це базуючись на ст. 22 (1) Варшавської конвенції самі перевізники шляхом прийняття приватно-правових актів (а окремі країни – шляхом розробки та прийняття внутрішніх законів, що стосувалися міжнародних повітряних перевезень) почали підвищувати розмір своєї відповідальності, що також сприяло руйнації уніфікованого підходу. Так, за Монреальською проміжною угодою 1966 р. (*Montreal Interim Agreement*) [351], що застосовувалася перевізниками шляхом посилання на неї у квитку пасажирів, розмір відповідальності перевізника перед пасажиром при міжнародних польотах до/з США становив до 75 000 дол. США, включно з витратами на ведення судового процесу, або 58 000 дол. США без них. Мальтійська угода 1976 р. європейських і японських перевізників розповсюдила дію Монреальської проміжної угоди 1966 р. на польоти за межами США [29, 164].

У 1992 р. японські перевізники (Японська ініціатива) домовилися, що, починаючи з 20 листопада 1992 р., розмір їхньої відповідальності перед пасажирами матиме два рівні: на першому рівні розмір відшкодування обмежений сумою у 100 000 СПЗ (прибл. 57 200 дол. США), а на другому рівні – відповідальність перевізника є повною, якщо пере-

візник не доведе, що шкода була завдана не через недбалість або іншу неправомірну дію чи бездіяльність перевізника або його службовців. Серед іншого, Японська ініціатива передбачала скорочення строків виплати компенсації родичам загиблих та в більшості випадків виключала необхідність проведення судових розглядів [37, 21].

У 1995 р. було розроблено чергову Угоду ІАТА між перевізниками про відповідальність перед пасажирями (*IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability*), яка була підписана 80 перевізниками, що здійснювали 80% усіх міжнародних перевезень пасажирів. Ця угода відобразила дворівневий режим відповідальності перевізників перед пасажирями, запропонований Японською ініціативою.

У 1996 р. ІАТА підготувала Угоду про заходи з імплементації Угоди між перевізниками, якою передбачалася їхня відмова від засобів захисту ст. 20 Варшавської конвенції.

Європейські країни почали приймати національне законодавство, яке збільшувало розмір відповідальності перевізника перед пасажиром у міжнародному перевезенні. Так, в Італії Конституційний суд у 1985 р. у справі *Coccia v. Turkish Airlines* дійшов висновку про неконституційність розмірів відповідальності перевізників за Варшавською системою. Це мало наслідком затвердження закону № 274 від 7 липня 1988 р. про встановлення розміру відповідальності у 100 000 СПЗ (прибл. 57 200 дол. США) на кожного пасажиря для всіх перевізників, які літали до або з Італії, та наявність у перевізника обов'язкового страхування його відповідальності перед пасажирями на зазначену суму [606, 135–137].

У 1996 р. Комісія ЄС виступила з пропозицією встановити відповідальність перевізника перед пасажиром у розмірі 100 000 СПЗ [257], яка знайшла відображення у Регламенті 2027/1997 [253]. Ним встановлено розмір відповідальності перевізника перед пасажиром у розмірі 100 000 СПЗ та визначено зобов'язання перевізника здійснювати авансові платежі родичам загиблих пасажирів у розмірі 15 000 СПЗ (прибл. 8 730 дол. США).

Документи Варшавської системи та приватно-правові договори встановили більш ніж 40 [143, 43] варіантів розмірів відповідальнос-

ті перевізника. Ця ситуація характеризувалася як «суцільний хаос, в якому навіть експерт у галузі не завжди може точно сказати, який розмір відповідальності застосовується до перевезення, якщо він не озброєний безліччю відповідних матеріалів, котрі не завжди легко можна знайти. Таке розмаїття режимів відповідальності створило систему дискримінації користувачів повітряного транспорту» [140, 4–5]. Яскравою ілюстрацією до сказаного може слугувати катастрофа літака «Конкорд», що сталася 25 липня 2000 р. в аеропорту Парижа. Тоді загинуло 100 пасажирів (97 німців, один датчанин, один австрієць та один американець), 9 осіб екіпажу та 4 особи, що перебували в готелі, на який упав літак. 12 осіб на землі отримали поранення [729]. Фактичний перевізник «Ейр Франс» здійснював міжнародний чартерний рейс Париж – Нью-Йорк на замовлення німецького туроператора.

За документами Варшавської системи позивачі могли пред'явити позови проти договірного або фактичного перевізника у чотирьох юрисдикціях, у кожній з яких могли бути присудженими різні суми відшкодування завданої шкоди в залежності від обраних для застосування міжнародних інструментів.

Так, у разі розгляду спору у німецьких судах проти договірного перевізника – німецького туроператора, за Варшавською конвенцією розмір його відповідальності перед кожним пасажиром обмежувався б 8 000 дол. США. Родичі загиблих пасажирів з Австрії і Данії, що могли купити квитки в цих країнах, оскільки німецький туроператор мав там представництва, могли розпочати судові процеси в Австрії та Данії. Оскільки Франція, Німеччина, Данія та Австрія були членами Європейського Союзу, перевізник повинен був виконати вимоги Регламенту 2027/1997 та сплатити пасажирам відшкодування у розмірі 100 000 СПЗ (57 200 дол. США) [728].

Фактичний перевізник «Ейр Франс» був стороною угод IATA 1995–1996 р., тож розмір його відповідальності мав би становити 100 000 СПЗ (57 200 дол. США).

Оскільки США було місцем призначення рейсу, судовий процес можна було також розпочати в США. За Монреальською проміжною

угодою 1966 р. перевізники, що здійснювали рейси до США, сплачували відшкодування у розмірі 75 000 дол. США, включаючи судові витрати, або 58 000 дол. США без судових витрат.

Таким чином, незважаючи на те, що Варшавська конвенція передбачала відшкодування у розмірі 8 000 дол. США, залежно від місця розгляду спору виплати перевізника могли становити від 57 200 до 75 000 дол. США.

Проілюстроване підтверджує вчасність прийняття у 1999 р. Монреальської конвенції, яка кодифікувала положення документів Варшавської системи та приватних ініціатив і «відновила правову визначеність та прозорість» [139, 2] відповідальності повітряного перевізника у міжнародному перевезенні.

Монреальська конвенція змістила акцент з охорони інтересів перевізників [618, 10] на захист інтересів споживачів під час міжнародних повітряних перевезень. Останні повинні у разі завдання їм шкоди мати можливість отримати справедливую компенсацію за принципом найбільш повного відшкодування.

===== 2.2. Нормативні підстави відповідальності перевізника

Розрізняють договірну та недоговірну відповідальність. Під договірною відповідальністю розуміють відповідальність, яка настає у випадку невиконання або неналежного виконання зобов'язання, що утворилося за договором. У разі порушення зобов'язання настають правові наслідки, встановлені договором або законом, зокрема, відшкодування збитків, сплати неустойки, тощо.

Недоговірна відповідальність виникає не з порушення договору, а внаслідок заподіяння іншій особі шкоди і передбачає відшкодування завданої шкоди у повному обсязі.

Варшавська конвенція у ст. 3 встановлює, що доказом укладення договору перевезення між перевізником та пасажиром є проїзний квиток. Відсутність, неправильність або втрата квитка не впливають

на існування або дійсність договору перевезення. Відповідно у випадку його порушення будь-якою із сторін повинна наступати договірна відповідальність.

Проте формулювання ст. 17 (яка передбачає обов'язок перевізника відшкодувати пасажиру шкоду, а не збитки) та ст. 24 Варшавської конвенції (встановлює, що «позов про відповідальність може бути подано на будь-якій підставі») призвели до різних поглядів науковців на вид цивільно-правової відповідальності перевізника. Одна частина науковців вважає відповідальність перевізника договірною (С. В. Корнєєв, М. М. Остроумов, О. М. Садіков, В. С. Грязнов, В. Н. Дежкін, Е. Гемюла), а інша (І. Ш. Файзутдінов, В. М. Сенчило) – недоговірною (деліктною). Окремі автори (Є. А. Суханов, Т. С. Козлова) розглядають її як особливий вид недоговірної відповідальності, що має наслідком невиконання договірних обов'язків. А. О. Щурова ж вважає, що відповідальність перевізника є деліктною лише у разі заподіяння смерті пасажиру, а у випадку міжнародного перевезення природа відповідальності перевізника не має практичного значення, оскільки незалежно від підстави для подання позову умови відповідальності будуть визначатися нормами Варшавської або Монреальської конвенції [431, 19].

Дійсно ст. 24 Варшавської конвенції передбачає, що конвенція є єдиною підставою для пред'явлення позовів на умовах та в межах, встановлених у ній. Проте виключність її використання як єдиної нормативної підстави для позовів пасажирів та їхніх правонаступників до перевізника не завжди була безсумнівною або чітко зрозумілою. Про це свідчить і розгляд позову пасажирки, що подорожував рейсом «Брітіш Ейрвейз» (*British Airways Plc.*) 1 серпня 1990 р. із Лондона до Куала-Лумпур. Під час подорожі була здійснена проміжна посадка для дозаправки у Кувейті. Це сталося через п'ять годин після захоплення Кувейту іракськими військами, що знаменувало собою початок війни у затоці. Касаційний суд Франції встановив, що позов повинен розглядатися поза межами Варшавської конвенції, за нормами застосовного права, оскільки пасажири та екіпаж літака були ув'язнені і примусово утримувалися спочатку в аеропорту Кувейту, а пізніше в готелі Багдада. Своє рішення суд аргументував небажан-

ням затвердити принцип, за яким перевізник є відповідальним у питаннях, не визначених у Варшавській конвенції. На думку суду, розробники Варшавської конвенції не передбачали, що вона може застосовуватися, коли позивач тривалий час перебував не на борту літака, а в готелях, тобто не у міжнародному перевезенні [867].

Позови пасажирів, що подорожували тим самим рейсом, у справах *Abnett v. British Airways Plc. (Scotland)* та *Sidhu v. British Airways Plc.* [803] у Великій Британії були вирішені іншим чином. Позивач Абнетт, позов якої первісно розглядали суди Шотландії, базувала свої вимоги на ст. 19 Варшавської конвенції та підставах загального права про порушення перевізником обов'язку здійснити всі розумні заходи для безпеки пасажирів. Позивачі Кіран та Сідху у справі *Sidhu* в англійських судах вимагали компенсації шкоди за недбалість перевізника з посиланням на норми загального права. Таким чином, жоден із позивачів не посилався на норми ст. 17 Варшавської конвенції як єдиної підстави позовів, що виникають з міжнародного повітряного перевезення. Аргументуючи свою позицію, суд Палати лордів послався, поміж іншим, на той факт, що Варшавська конвенція побудована таким чином аби встановити єдині правила, які стосуються відповідальності перевізників у міжнародному перевезенні [803], що не передбачає можливості застосування будь-якого іншого закону.

Апеляційний суд Нової Зеландії так само вважав, що наявність у ст. 24 Варшавської конвенції посилання, що позов про відповідальність може бути поданим «на будь-якій підставі», передбачає існування підстав, не відображених у Варшавській конвенції, які, тим не менше, повинні підпорядковуватися умовам та межам, встановленим у ній [100, VII [360]].

Суди Австралії, Нової Зеландії [698], Сінгапуру та Гонконгу [617, 215] використали аргументацію у справі *Sidhu* про виключність застосування Варшавської конвенції у позовах до перевізників у міжнародних перевезеннях.

Суди Нігерії не були одноставними у визначенні, чи є Варшавська конвенція виключною підставою для позовів з міжнародного перевезення [100, VII [376]].

Суди Російської Федерації загалом застосовують норми Варшавської конвенції поряд із нормами національного законодавства, не розглядаючи Варшавську конвенцію як єдину підставу для позову з міжнародного перевезення. Лише одиничні рішення вказують на неможливість застосування внутрішнього права до питань, уже врегульованих Варшавською конвенцією [830].

В американській судовій практиці було чимало справ, у яких суди були схильними до застосування не Варшавської конвенції, а національного законодавства, яким позивачі обґрунтовували свої вимоги [617, 205–206], хоча обставини справ мали місце під час здійснення міжнародних повітряних перевезень (справи *Husserl v. Swiss Air Transport Company* (1975) [769], *Abramson v. Japan Airlines Co., Ltd* (1984) [735]).

Ситуація змінилася після ухвалення 1999 р. Верховним судом США рішення в справі *El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tseng* [754], в якому вперше було вказано, що Варшавська конвенція є єдиною і виключною підставою позовів з міжнародних повітряних перевезень.

Справа стосувалася фізичного обшуку пасажирки авіакомпанії *El Al* Тсенг на міжнародному рейсі Нью-Йорк – Тель-Авів. Тсенг подала позов на авіакомпанію за образу та погрози фізичним насильством, неправомірне ув'язнення, шкоду, за моральні страждання, спричинені обшуком. Суд першої інстанції дійшов висновку, що ситуація підпадає під визначення «нещасного випадку», але моральні страждання позивачки не підлягають компенсації згідно зі ст. 17 Варшавської конвенції, яка є виключною підставою позову, і позивачка не може застосувати національне право для обґрунтування її вимоги щодо компенсації моральної шкоди.

Суд апеляційної інстанції, навпаки, дійшов висновку про те, що сталося, не підпадає під визначення «нещасного випадку», оскільки стосується звичайних процедур, що здійснюються авіакомпанією на міжнародних рейсах, і, таким чином, авіакомпанія не повинна бути відповідальною за позовом, незалежно від того, чи сприймаються її дії пасажиром як образливі. Також суд дійшов висновку, що Варшавська конвенція не є єдиною підставою таких позовів, і позивачка може подати позов згідно з нормами національного права.

Перевізник оскаржив рішення апеляційного суду до Верховного суду США. Тсенг у Верховному суді визнала рішення апеляційного суду, оскільки за ним вона мала право застосувати законодавство США, що дозволяло їй отримати компенсацію моральної шкоди. Проте Верховний суд дійшов висновку, що Варшавська конвенція є єдиною підставою для позовів проти перевізників у міжнародних перевезеннях і в разі неможливості застосувати ст. 17 Варшавської конвенції, застосувати інше законодавство неможливо. Оскільки суди Канади, Сполученого королівства, Нової Зеландії та Сінгапуру дійшли схожого висновку про виключність Варшавської конвенції як підстави позову, Верховний суд США наголосив, що винесене ним рішення відповідає цілям уніфікованого підходу, якого прагнули розробники Варшавської конвенції.

Здавалося б, питання підстави відповідальності перевізника мали бути остаточно вирішеними Монреальською конвенцією, яка в ст. 29 визначила: будь-який позов стосовно заподіяної шкоди, незалежно від його підстави – на підставі Конвенції, договору, у зв'язку з правопорушенням або на будь-якій іншій підставі – може бути поданий лише відповідно до умов і меж відповідальності, що передбачені в ній. Це розширене тлумачення підстави позову і посилання на «правопорушення (*tort*) або на будь-яку іншу підставу» мало наслідком формування в деяких американських судах позиції, що Монреальська конвенція являє собою «позитивно виражений метод захисту» (*affirmative defense*) [77, 2, справа *Oganesyan v. American Airlines Cargo* (2013)], а не виключну підставу позову про відшкодування шкоди.

У справі *Fadhliah v. Societe Air France*, охарактеризувавши мову «виключності» ст. 29 Монреальської конвенції як важку для розуміння (*abstruse*) та вивчивши підготовчі матеріали (*travaux preparatoires*) Монреальської конвенції, американський суд для обґрунтування своїх висновків процитував позицію голови Монреальської конференції. Позиція полягала у тому, що ціллю ст. 29 є забезпечення неможливості обходу положень Монреальської конвенції, яка застосовується до позовів про шкоду з перевезення пасажирів,

багажу та вантажу «на підставі договору, у зв'язку з деліктом або на будь-якій іншій підставі» [77, 2–3].

У справі *Paradis v. Ghana Airways Ltd* (2004) [783] американський суд спеціально розглядав питання переважної сили Монреальської конвенції над національним законодавством у разі виникнення спорів, пов'язаних з міжнародним перевезенням, і дійшов висновку, що тільки Монреальська конвенція може бути єдиною підставою, якою обґрунтовується позов. Ці висновки відповідають висновкам інших американських судів, які зазначали, що ціллю Монреальської конвенції було створення уніфікованих правил, які регулюють позови з міжнародних повітряних перевезень, і те, що до компетенції суду не входить переписування положень міжнародного договору, укладеного суверенними державами [74, 5].

Суди Канади у справах *Connaught Laboratories Ltd. v. British Airways* [819], *McDonald v. Korean Air* [818] та *Walton v. MyTravel Canada Holdings Inc.* (2006) [73, 1–2] підтвердили, що Монреальська конвенція є єдиною підставою позову з міжнародного перевезення.

Суди європейських країн дійшли схожих висновків [59].

Суди України не розглядають Варшавську, або Монреальську конвенції як єдину підставу для позову з міжнародного перевезення. Навпаки, вони вважають, що норми національних правил перевезення мають переважну силу над іншим законодавством. Так, в одному з українських судових рішень вказано: «Враховуючи вищевикладене, та те, що Правила розроблено на основі норм міжнародних договорів, які ратифікувала Україна, суд приходять до висновку, що норми Правил підлягають пріоритетному застосуванню до даних спірних правовідносин перед нормами національного законодавства України, в тому числі нормами Повітряного кодексу України» [877].

Таке тлумачення нормативної підстави позову може бути результатом того, що Правила перевезення пасажирів 2012 р. (розділ XXVIII) [228], вказують, що «будь-який позов щодо відповідальності перевізника стосовно заподіяної шкоди при перевезенні може бути поданий відповідно до умов і меж відповідальності, які передбачені Монреальською конвенцією та чинним законодавством України» [наголос наш].

Таке формулювання чинного законодавства України свідчить про радянський підхід, за яким нормам міжнародного права відводилася додаткова роль, і вони могли застосовуватися у частині, що не суперечить внутрішньому праву. Цей підхід продовжує існувати в українській судовій практиці та нормо творенні, що, безумовно, підриває здобутки ратифікації Україною міжнародних договорів з МПрПП [497; 500; 501, 12–13; 545] та застосування конвенційних норм.

На нашу думку, міжнародний договір, ратифікований його учасниками, передбачає обов'язок кожної країни-учасника виконувати його норми. Підміна міжнародного договору національним актом, навіть якщо він встановлює таке ж регулювання, як і міжнародний, є неприпустимим, оскільки у разі вирішення спору з міжнародного перевезення національний суд буде схильним до застосування національних, а не уніфікованих підходів при вирішенні справи, і в разі наявності в національному акті невідповідностей міжнародному (через «мовні» або інші фактори) перевізник зможе уникнути відповідальності, що передбачена міжнародним договором.

Ми вважаємо, що Монреальська конвенція є єдиною підставою позову про компенсацію заподіяної шкоди пасажиру, що підтверджується як судовою практикою судів країн загального права (США, Великої Британії, Австралії, Канади), де розглядалася більша частина [41, 19–37] спорів з міжнародних повітряних перевезень, і судів країн континентального права, так і позицією її укладачів.

2.3. Відсутність недбалості як умова обмеженої відповідальності перевізника

Системний аналіз ст. 17–21 свідчить, що для виникнення цивільно-правової відповідальності перевізника в обмеженому Варшавською конвенцією розмірі повинні бути наявними такі складові: протиправність поведінки перевізника або уповноважених ним осіб при виконанні обов'язків, що стосуються міжнародного перевезення;

наявність завданої пасажирові шкоди у вигляді смерті, поранення або будь-якого іншого тілесного пошкодження; зв'язок між протиправною поведінкою перевізника та отриманою пасажиром шкодою, що проявляється у специфічному місці знаходження пасажирів (на борту або протягом операцій посадки та висадки) та вина («*fault*») перевізника (повний склад правопорушення).

Монреальська конвенція за схожих з Варшавською перших трьох складових передбачає, що перевізник відповідає перед пасажиром за смерть та тілесні ушкодження в обмеженій сумі, якщо він зможе довести, що така шкода не була заподіяна через недбалість або іншу неправомірну дію чи бездіяльність перевізника або його службовців чи агентів або така шкода заподіяна виключно через недбалість (*negligence*) або іншу неправомірну дію чи бездіяльність третьої сторони. (усічений склад правопорушення).

Як вбачається з матеріалів Монреальської конференції, при обговоренні режиму відповідальності перевізника делегати з країн континентального права використовували термін *fault*, а делегати країн загального права – *negligence*, що дозволяє нам припустити, що обидва поняття розглядалися ними як схожі.

Французький цивільний кодекс визначення поняття «*faute*» (вина) не містить, воно настільки багатозначне та складне, що навіть судова практика Франції не встановила не тільки єдине, але й конкретне його розуміння [429, 21]. Доктриною розроблено декілька різних теорій, у більшості з яких під «*faute*» розуміється недотримання порушником загальноновизнаних норм поведінки. Це може характеризуватися як намір порушника заподіяти шкоду або як «помилка поведінки», котру розумна людина не здійснила б, якби вона перебувала в таких самих зовнішніх обставинах, що й порушник. Тобто до дій порушника застосовують критерій «розумної особи», що дотримується загального ступеня передбачуваності, «людина передбачлива» або «така, що проявляє передбачуваність, необхідну для міжособистісного спілкування». Французька правова наука не робить чіткого розмежування між «протиправністю» та «виною». Ці обидва поняття злилися в поняття «вина» [40, 381–382].

За концепцією вини в німецькій правовій сім'ї суд з'ясовує, яка зі сторін з точки зору добросовісного ділового обігу повинна нести ризик «винної» відповідальності. Відповідальною за виникнення перешкод у виконанні договору визнається та із сторін, у діях якої відсутня загальноприйнятна для ділового обороту міра розумної обачності. Якщо обставини, що перешкоджають виконанню договору, виникли поза волею учасників, то вони звільняються від відповідальності [40, 221–227].

На відміну від правопорядків країн континентальної Європи загальне право розглядає договір як гарантійне зобов'язання, за яким сторона, що порушила договір, компенсує іншій збитки незалежно від її вини. При звільненні боржника від обов'язку компенсації шкоди береться до уваги не вина, а наявність перешкод, які не дали йому можливості виконати договір [40, 241–242] та відсутність *negligence*. Правова концепція *negligence* в англійському праві описує будь-яку необережну поведінку в будь-яких контекстах, що не відповідає стандартам дбайливості і включає порушення обов'язку дбайливості, в основі якого лежить особливий обов'язок компетенції у справах, де вимагається знання або здібності, що, за очікуваннями громади, при здійсненні певного виду діяльності повинна мати розумна особа. Він застосовується при будь-яких обставинах, його зміст не залежить від надаваної послуги та обставин і передбачає попередження шкоди споживачеві. У справі *Blyth v. Birmingham Waterworks Co.* (1856) [804] *negligence* було визначено як нездатність зробити певну дію, яку розумна людина, котра керується тими міркуваннями, що становлять основу поведінки людей, зробила б, або, роблячи щось, діяла у такий спосіб, у який розсудлива та розумна особа не діяла б.

Таким чином, в цілому в основі понять «вина» та «недбалість» лежить оцінка дій конкретної особи у їхньому порівнянні з діями абстрактної «розумної особи», яка дотримується мір обачності та дбайливості.

Варто зазначити, що в англо-американському деліктному праві також застосовувався спеціальний деліктний позов «з недбалості» (*from negligence*) [50, 256; 49, 440–443], підставою якого були певні

умови, за яких особа, що заподіяла ненавмисну шкоду, повинна була її відшкодувати. До цих умов відносилися обов'язок порушника дотримуватися необхідних мір обережності (обачності) та дбайливості (*duty of care*) в інтересах певного кола осіб, включаючи потерпілого, з якими делінквент мав зобов'язання, наявність факту порушення (*breach*) обов'язку дбайливості та зв'язку між шкодою (*damage*) та недбалими діями відповідача. Доводячи порушення відповідачем обов'язку дотримуватися всіх необхідних мір обережності та дбайливості, позивач повинен був довести, що відповідач діяв не так як би діяла розумна особа з загальноприйнятною у схожих обставинах обачністю, щоб попередити шкоду. Для визнання відповідальності за заподіяння ненавмисної шкоди вимагалось довести не тільки наявність недбалості в діях відповідача, але й те, що вона стала причиною порушення ним особливого обов'язку дотримуватися мір обачності саме щодо потерпілої особи, оскільки «будь-яка особа може проявляти недбалість щодо будь-кого у світі, якщо у неї немає перед ним зобов'язань» [49, 376–378]. З часом вимога щодо наявності зобов'язання між делінквентом та постраждалою особою перестала висуватися і позивач для визнання відповідача відповідальним за ненавмисну шкоду повинен був лише довести відсутність належної дбайливості в діях делінквента, наслідком чого сталося заподіяння йому шкоди [49, 382].

Принцип «вини» або недбалості як одна з умов відповідальності при заподіянні шкоди «залишався незаперечним до кінця XIX століття» [36, 428], коли розпочався швидкий розвиток машинного виробництва та транспорту, що призвів до збільшення деліктних правопорушень. Їхньою типовою рисою було недотримання постраждалою особою правил техніки безпеки. Через це уряди різних країн, починаючи з Німеччини, вже з 20-х років XX століття, почали відмовлятися від принципу вини як умови відповідальності у певних деліктних правовідносинах на користь принципу суворої відповідальності (*strict liability*), за яким відповідальність делінквента не залежала від його недбалості або умислу заподіяти шкоду, а базувалася на порушенні ним абсолютного обов'язку здійснювати будь-яку діяльність безпеч-

ним чином [58, 926]. «Винна» та сувора відповідальність зближувалася шляхом об'єктивування поняття «недбалість», задля чого встановлювалися вкрай жорсткі вимоги у дотриманні підприємцями необхідних мір обачності при здійсненні певних видів діяльності. Також на законодавчому рівні підприємці зобов'язувалися здійснювати страхування ризиків заподіяння шкоди. Це дозволило проблеми регулювання нещасних випадків виробничого та транспортного характеру перевести з сфери деліктного права до сфери соціального страхування [49, 428].

Таким чином, хоча дійсно сувора відповідальність виникла в результаті науково-технічного прогресу, об'єктивно пов'язаного з необхідністю відшкодування шкоди, заподіяної у процесі експлуатації джерел підвищеної небезпеки, вона є видом цивільно-правової матеріальної відповідальності не тільки держави, як прийнято вважати в українській правовій науці [356, 112; 540, 154–155; 542, 22], а й будь-якого суб'єкта цивільно-правових зобов'язальних відносин.

Важливим засобом стимулювання тенденцій, що послаблювали дію принципу вини стали правила про розподіл тягарю доведення заподіяння шкоди, який, зазвичай, покладається на потерпілу особу. Оскільки в певних випадках довести вину відповідача та її причинний зв'язок з отриманою позивачем шкодою достатньо важко, в Німеччині використовували правило очевидного доказу (*prima facie – Beweis*). Тобто, якщо позивач не міг довести безпосередню вину відповідача, то він посилався на життєвий досвід, характерний для звичайного перебігу подій і це дозволяло зробити висновок, що відповідач не дотримувався необхідних засобів перестороги.

У Франції суди спиралися на конструкцію «презюмованої відповідальності» у разі заподіяння шкоди предметом, що знаходиться «під наглядом» відповідача [40, 377].

У країнах загального права використовувалося правило надання доказів *res ipsa loquitur* («річ говорить сама за себе»), ціл्लю якого було полегшення завдання позивача, котрий опиняється в ситуації, яка не дозволяє йому віднайти причину нещасного випадку, що завдав йому шкоди. При застосуванні цього правила в авіаційних спорах

позивач лише вказує на факт нещасного випадку, наявність шкоди та її пов'язаність із повітряним судном. Тягар доведення належної дбайливості у діях перевізника та відсутності порушення цього обов'язку лежить на відповідачі (перевізнику). В іншому разі презюмується, що шкода завдана через недбалість перевізника, оскільки повітряне судно перебуває під його контролем та управлінням, і за загальним ходом подій потерпілій особі не було б завдано шкоди, якби відповідач здійснював належну дбайливість [245].

На момент прийняття Монреальської конвенції в країнах континентального і загального права було встановлено сувору відповідальність делінквента за заподіяння шкоди в процесі експлуатації джерела підвищеної небезпеки. Хоча інститут «вини» був зрозумілішим для судового тлумачення [144, 156], через те, що у країнах загального права поняття «вина» розглядалося як еквівалентне поняттю «недбалість», а у країнах континентального права поняття «недбалість» могло описувати безліч варіантів поведінки, було вирішено в якості умови відповідальності перевізника використати словосполучення «недбалість або неправомірна дія чи бездіяльність» [145, 308–309].

Ілюстрацію недбалості, неправомірних дій чи бездіяльності перевізника може слугувати нещасний випадок з літаком корейських авіаліній (*Korean Air Lines*), що здійснював 1 вересня 1983 р. міжнародний рейс Нью-Йорк – Сеул (з короткою зупинкою в Анкоріджі, Аляска). При налаштуванні навігаційного обладнання до Сеулу пілоти зробили помилку, яку помітили у повітрі, проте, побоюючись дисциплінарного стягнення, не повернули літак назад до Анкоріджу, а продовжили політ над Камчаткою, Охотським морем та Сахаліном і цим порушили повітряні кордони Радянського Союзу. Цей літак був збитий силами протиповітряної оборони СРСР і 269 пасажирів та екіпаж загинули. Такі жорсткі дії радянських військових могли пояснюватися, поміж іншим, і тим, що схожа ситуація (помилка навігаційного обладнання) вже мала місце в 1978 р. Тоді по літаку-порушнику корейських авіаліній радянськими прикордонниками була випущена ракета, котра пошкодила фюзеляж, і літак був змушений приземлитися. У тій пригоді було вбито двоє пасажирів та поранено тринадцять [553, 769].

Іншим прикладом недбалості, неправомірних дій або бездіяльності є використання пілотами перевізника автоматизованих систем повітряних суден в аномальних умовах, в яких бортові комп'ютери не запрограмовані працювати, або коли пілоти не навчені належним чином використовувати ці системи. На сучасних повітряних суднах для безпечної експлуатації літака використовуються технологічно розвинені системи повітряної навігації (автоматизовані системи виконують роботу, яку раніше пілоти виконували власноруч). Однак, як показує практика, ці автоматизовані системи часто переоцінюються пілотами. Так, 26 червня 1988 р., коли пілоти *Airbus 320* виконували низький проліт над злітною смугою в аеропорту Абшейм, Франція, сталася катастрофа літака. Пілот планував два маневри над злітним полем: один – на низькій швидкості з відкритими посадковими шасі на висоті 100 футів над злітною смугою та другий – злет в аеродинамічній чистій конфігурації. Коли літак знизився до 100 футів, і радіо вимірювач висоти повідомив про це, пілоти продовжували знижувати літак спочатку до 50-ти футів, а потім до 30-ти. Пілот вирішив, що ця висота та робота двигунів є ідеальною, і, трохи змінивши кут нахилу носа літака, почав здійснювати другий маневр, збільшуючи швидкість літака. Саме в цей час літак загорівся, оскільки торкнувся верхівок дерев. Аналіз нещасного випадку дозволив дійти висновку: автоматизована система літака «думала», що повітряне судно намагається сісти і, відповідно, виник конфлікт між комп'ютером, який програмував посадку, та пілотом, котрий скеровував літак на зліт [366, 70–82]. Тобто пілот переоцінив можливості технічної системи реагувати на незвичайні або екстремальні ситуації і його дії необхідно розглядати як недбалість, яка базується на слабо передбачуваній взаємодії людини та машини.

Монреальська конвенція також використовує поняття сприяння у недбалості, неправомірної дії чи бездіяльності постраждалої особи (ст. 20), під якою розуміється така поведінка пасажира, що не відповідає стандарту, за яким він повинен опікуватися своїм власним захистом, і яка і є причиною заподіяння йому шкоди [366, 20].

Правило сприяння недбалості, що називається «все або нічого» (*all or nothing*), вперше було застосоване в Англії у справі *Butterfield*

v. *Forrester* (1809), а в США – у справі *Smith v. Smith* (1824) [682, 2]. За цим правилом позивач не отримує нічого, оскільки вважається, що результати його нерозумної поведінки не можуть покладатися на іншу сторону. Це правило застосовується в англо-американському праві і понині. Проте, починаючи з 1900 р. та завершуючи 1969 р., 46 американських штатів замінили правило сприяння недбалості на правило відносної вини (*comparative fault*), яке використовується в континентальній системі права, і лише п'ять штатів (Алабама, Меріленд, Північна Кароліна, Вірджинія та Колумбія) продовжують використовувати правило сприяння недбалості в деліктному праві [69, 11–12]. Правило відносної вини (*comparative fault*) передбачає, що відповідач може бути звільнений від відповідальності у тому разі, якщо заподіяння шкоди сприяв потерпілий, тобто позивач має нести частину відповідальності, пропорційну своїй вині.

Матеріали Монреальської конференції не дають відповіді на питання, чому було вирішено застосовувати правило сприяння недбалості, а не відносної вини як концепції, більш поширеної в країнах континентального та загального права. Єдиним поясненням може бути те, що Монреальська конвенція модернізувала документи Варшавської системи, до яких правило сприяння недбалості було запроваджено Гватемальським протоколом, що розглядався як «діалог між Сполученими Штатами та рештою світу» [187, 12]. У такий спосіб намагалися відповісти на вимоги США щодо підвищення розміру відшкодування потерпілому пасажиру.

При порівнянні режимів відповідальності, заснованих на «недбалості» та «вині», при подібності значень цих понять, очевидно, що режим суворої або як його ще визначають об'єктивної відповідальності сприяє скорішому захисту прав пасажирів та отриманню ним відшкодування від перевізника. В режимі «вини» для настання відповідальності спочатку необхідно віднайти винну особу, якою може бути як перевізник, так і виробник авіаційного обладнання чи будь-яка інша особа, а вже після встановлення такої особи позивач може отримати від неї компенсацію, що може забрати багато часу та бути занадто вартісним для пасажирів. За об'єктивної відповідальності паса-

жир представляє лише докази заподіяння йому шкоди внаслідок певних обставин під час його знаходження на борту, або протягом операцій посадки та висадки. Якщо перевізник доведе відсутність недбалості або неправомірності його дій і обставини, що відбулися на борту, під час посадки або висадки, будуть кваліфіковані судом як нещасний випадок, пасажир отримає відшкодування від перевізника.

Хоча матеріали Монреальської конференції відображають встановлені в ній умови відповідальності перевізника, у правовій доктрині між дослідниками немає єдності у визначенні її природи.

На думку Е. Гемюла (*Elmar Gjemulla*), відповідальність за Монреальською конвенцією є договірною за своєю природою і вона пов'язана з виною: «Договірна відповідальність обов'язково торкається питання вини, оскільки являє собою порушення певних обіцянок, у той час як об'єктивна відповідальність стосується ризиків третіх осіб, що виникають із правомірного використання джерела підвищеної небезпеки. Встановлений Монреальською конвенцією режим відповідальності базується на оцінці наявності або відсутності вини перевізника, а не на принципі об'єктивної відповідальності, оскільки положення п. 2 ст. 21 конвенції покладають на перевізника обов'язок доведення відсутності недбалості або іншої неправомірної дії, або бездіяльності перевізника чи третіх осіб, включаючи оцінку ступеня вини потерпілої особи» [59, Articles 21–3].

Датська вчена І. Ларсен (*Irene Larsen*) вважає, що Монреальська конвенція, так само як і Варшавська, на першому рівні побудована за принципом відповідальності при наявності вини зі зворотним тягарем доведення. Можливість посилення перевізником на наявність недбалості в діях потерпілої особи, як підстава для зменшення відповідальності перевізника, є «виявом того, що об'єктивна відповідальність Монреальської конвенції є тільки такою, що вимагає чіткого (*stringent*) виконання, а не об'єктивною відповідальністю» [611, 15–16].

Дж. Галахер (*James A. Gallagher*) [184, 13] та М. М. Остроумов [415] вважають, що на першому рівні Монреальської конвенції відповідальність перевізника є об'єктивною та абсолютною в межах

встановленого рівня без необхідності доведення вини в діях перевізника, в той час як другий рівень являє собою необмежений компенсаційний платіж, виплата якого можлива лише при наявності вини перевізника.

Професор П. Димпсі (*Paul Stephen Dempsey*) вважає, що Монреальська конвенція встановлює об'єктивну відповідальність перевізника на першому рівні та презюмовану – на другому [697].

Таке різне тлумачення доктриною правової природи відповідальності перевізника, на нашу думку, викликано ст. 20 Монреальської конвенції, яка відображає дискусію, що велась серед делегатів Монреальської конференції щодо розмірів відповідальності перевізників, в тому числі на першому рівні. Ця стаття встановлює для перевізника можливість повного або часткового звільнення від відповідальності перед особою, яка вимагає відшкодування, у разі наявності недбалості, неправомірної дії чи бездіяльності цієї особи. Згідно з матеріалами Монреальської конференції ст. 20 Монреальської конвенції є відображенням бажання делегатів звільнити перевізника від обов'язку відшкодування, якщо ушкодження пасажира не викликано дією зовнішніх обставин [143, 77–127].

В іноземній правовій доктрині іноді поняття об'єктивної та абсолютної відповідальності розглядаються як синонімічні та взаємозамінні [575, 2], хоча між ними існує різниця, яка полягає в тому, що при абсолютній відповідальності закон не передбачає будь-яких виключень відповідальності, в той час як при об'єктивній відповідальності відповідач може посилатися на помилку в факті (*mistake of fact*). Об'єктивна відповідальність застосовується у тих сферах, де позивачу важко довести наявність елемента вини в діях відповідача, оскільки тільки відповідач може знати про причини певних подій, і законодавець застосовує цю доктрину для захисту прав споживача. Абсолютна відповідальність застосовується до регулятивних правопорушень, в яких особа є залученою до потенційно небезпечної діяльності, що може завдати шкоди, і яка передбачає обов'язковість здійснення не просто розумної, а екстремальної турботливості [725, 6–11]. За твердженням Бін Ченга (*Bin Cheng*) різниця між об'єктивною

та абсолютною відповідальністю полягає в тому, що перша вимагає віднайдення причинного зв'язку між дією перевізника та шкодою і перевізник може уникнути або зменшити відповідальність у разі наявності сприяння у вигляді недбалості або актів третіх осіб, в той час як абсолютна відповідальність не вимагає такого причинного зв'язку [562, 3–13].

2.4. Розмір відповідальності перевізника за тілесні ушкодження

У Монреальській конвенції, так само як і у Варшавській, передбачено два рівні відповідальності перевізника: перший – обмежений конвенційними розмірами, і другий – повна відповідальність.

У Монреальській конвенції на першому рівні використаний режим об'єктивної відповідальності, за яким за наявності шкоди для пасажирів у вигляді загибелі або тілесного ушкодження, отриманої протягом періоду відповідальності перевізника, перевізник зобов'язаний сплатити пасажирів відшкодування, яке може обмежуватися сумою у 113 000 СПЗ¹. Це у тому разі, коли перевізник надасть докази відсутності його недбалості або іншої неправомірної дії чи бездіяльності його службовців або агентів, або ж наявності «виключно» недбалості або іншої неправомірної дії чи бездіяльності третьої сторони (в цьому випадку може йтися, зокрема, про дії осіб, відповідальних за навігацію, або за недоліки повітряного судна чи його компонентів, за що відповідальний виробник чи розробник авіаційного об'єкта тощо). У разі відсутності таких доказів перевізник зобов'язаний відшкодувати шкоду у повному обсязі. Використання розробниками Монреальської конвенції слова «виключно» ще більше звужує можливості перевізника уникнути необмеженої відповідальності, оскільки дії третьої особи, що просто

¹ На підставі ст. 24 Монреальської конвенції та беручи до уваги, що розмір інфляції становив 13,1%, 30.09.2009 депозитарієм було здійснено перегляд розміру відповідальності перевізників, який вступив у силу 30.12.2009 р.

сприяли шкоді, є недостатніми [143, 77–168; 611, 15]. Вони повинні здійснюватися недбало чи неправомірно.

Впровадження такого режиму відповідальності перевізника є складним для розуміння в країнах, які не застосовували Угоду ІАТА між перевізниками щодо відповідальності перед пасажирами 1995 р., і про це застерігали делегати Монреальської конференції. Обов'язок перевізника компенсувати шкоду, розмір якої не перевищує 113 000 СПЗ, не є мінімальною сумою, яку може вимагати в якості компенсації позивач. Хоча делегат від Індії пропонував вважати цю суму саме такою незалежно від розміру завданої пасажиру шкоди, що вводило б абсолютну відповідальність перевізника та унеможливлювало б дискримінацію позивачів [143, 87]. Така пропозиція підтримана не була і, відповідно, таке тлумачення встановленого розміру відповідальності за першим рівнем Монреальської конвенції є неправильним. Монреальська конвенція встановила розмір виплати перевізником, що компенсує заподіяну шкоду в розмірі, що не перевищує 113 000 СПЗ [143, 86]. Встановлена сума є стелею, а не мінімальним платежем [143, 88]. При розгляді спору пасажир повинен довести суду розмір завданої йому шкоди, і не кожен пасажир отримає компенсацію в максимальній сумі, передбаченій на першому рівні відповідальності [143, 91].

Як видно з винесених рішень українських судів, сума у 113 000 СПЗ розглядається як «безумовний ліміт відповідальності, який відповідач повинен компенсувати» [898] або як мінімальний платіж [902] незалежно від отриманих ушкоджень. Тобто згідно з рішеннями українських судів це далеко не стеля, в рамках якої позивач повинен довести наявну шкоду. Це, безумовно, не відповідає намірам розробників Монреальської конвенції.

Якщо перевізник не може довести відсутність своєї недбалості і суд встановлює, що обставини, що склалися на борту, під час посадки або висадки підпадають під конвенційні вимоги нещасного випадку, перевізник зобов'язаний компенсувати вимоги постраждалого пасажирів у повному обсязі (відповідальність другого рівня).

2.5. Недбалість або інша неправомірна дія чи бездіяльність перевізника

«Дії, бездіяльність або помилки при виконанні перевезення» за документами Варшавської системи або «недбалість або інша неправомірна дія чи бездіяльність перевізника або його службовців чи агентів» за Монреальською конвенцією є реакцією перевізника або призначених ним осіб, службовців чи агентів на певні обставини, що відбуваються протягом міжнародного повітряного перевезення та спричинили завдання шкоди пасажиру у вигляді смерті чи тілесних ушкоджень (ст. 17) або знищення, втрати чи пошкодження багажу (ст. 18).

Ці обставини у Варшавській конвенції визначені французькою – *l'accident* (ст. 17) та *l'evement* (ст.18). В українській правовій науці використовується неофіційний переклад цієї конвенції російською, згідно з яким ці поняття перекладені як «*несчастный случай*» та «*происшествие*».

Монреальська конвенція, укладена шістьма автентичними мовами, включаючи французьку, англійську та російську, використовує для опису обставин неправомірної поведінки перевізника, що мали наслідком заподіяння шкоди здоров'ю пасажира, терміни *l'accident*, *accident* та *происшествие* (ст. 17) та його багажу – *l'evement*, *occurrence* та *событие* (ст. 18) відповідно.

Як ми бачимо, зміна термінології відбулася лише в російській мові. Ми пов'язуємо ці зміни винятково з якістю перекладу, а не з бажанням розробників використати іншу, ніж у Варшавській конвенції, термінологію. Використана термінологія російського офіційного тексту Монреальської конвенції на противагу неофіційному перекладу Варшавської конвенції розглядається нами як невдала. «*Несчастный случай*» є коректним перекладом терміну *l'accident* та *accident*, що описує пригоду, яка є причиною завдання шкоди життю та здоров'ю пасажира.

За визначенням багатьох дослідників Варшавської та Монреальської конвенцій, та що очевидно впливає з них, використання різної

термінології було викликано бажанням розробників запровадити різні режими відповідальності перевізника у разі заподіяння ним шкоди власне пасажиру та його майну. Навіть невдалий, на нашу думку, автентичний текст Монреальської конвенції використовує різні терміни для визначення пригод ст. 17 та ст. 18.

Український офіційний переклад Монреальської конвенції при визначенні обставин ст. 17 та ст. 18 використовує єдиний термін «подія», і тим нівелює різницю у згаданих термінах.

Ми вважаємо, що український офіційний переклад Монреальської конвенції повинен був би використовувати терміни «нещасний випадок» для *l'accident* та *accident* і «пригода» для *l'evenement* та *occurrence*. Відповідно, саме термін «нещасний випадок» буде використовуватися нами в цьому дослідженні.

Ані документи Варшавської системи, ані Монреальська конвенція не дають будь-яких орієнтирів, які саме з обставин, що можуть статися протягом міжнародного перевезення, повинні розглядатися як «нещасний випадок». Однак для уніфікованого тлумачення поняття «нещасний випадок» судовою практикою були сформульовані спеціальні критерії, які можна визначити як тестові, застосування яких допомагає оцінити визначитися з тим чи мав місце «нещасний випадок».

Критерії «незвичайності» та «неочікуваності» вперше були окреслені як допоміжні для визначення поняття «нещасний випадок» у справі *DeMarines v. KLM* (1977). Розглядаючи вимоги позивача про компенсацію шкоди, завданої здоров'ю (постійна втрата рівноваги) через розгерметизацію салону літака на міжнародному рейсі Цюрих – Амстердам 20 травня 1972 р., апеляційний суд штату Пенсильванія, США, вивчивши попередні судові прецеденти¹, зазначив

¹ *Chutter v. KLM Royal Dutch Airlines* (1955) – падіння з дверного отвору літака у зв'язку з неочікуваним прибиранням сходинок, *Hussel v. Swiss Air Transport Co., Ltd.* (1972) – викрадення терористами літака розглядалося як неочікувана обставина, оскільки пасажирів вважали, що перевізник здійснив необхідні безпекові заходи, *Koehring Co. v. American Automobile Insurance Co.* (1965) – нещасний випадок визначений як ненавмисна, раптова та неочікувана пригода, *Ketona Chemical Corp. v. Globe Indemnity Co.* (1969) – нещасний випадок визначений як неочікувана несприятлива пригода, що сталася без наміру або планування, *MacDonald v. Air Canada* (1971) – падіння позивача у місці отримання багажу на терміналі не було визнано нещасним випадком, оскільки не відбулося нічого незвичайного [747].

у судовому рішенні: «Нещасний випадок являє собою ситуацію, фізичні обставини, з якими не очікували зустрітися за загальним ходом справ. Якщо ситуація на борту літака є звичайною, очікуваною, такою, що відбувається зазвичай, тоді вона не може тлумачитися як «нещасний випадок». Щоб це був саме нещасний випадок, ситуація на борту літака повинна бути незвичайною або неочікуваною, незвичним або неочікуваним випадком» [749].

Згідно із судовою практикою американських судів за відсутності неочікуваних або незвичайних пригод при стандартно здійснюваному перевезенні, що може закінчитися для пасажирів фізичними ушкодженнями, або навіть смертю, перевізник не визнається відповідальним за це¹. Оскільки перевізник повинен здійснювати повітряне перевезення з дбайливістю та обачністю, працівники авіакомпанії уважно оглядають пасажирів, щоб виявити тих, хто має погане самопочуття. Таким пасажиром рекомендують не здійснювати довготривалий міжнародний переліт, а якщо його вже розпочато, зійти з літака на проміжній зупинці, якщо вона запланована. Відмова пасажирів дослухатись рекомендації перевізника та подальша можлива смерть або тілесні ушкодження пасажирів не впливали на висновки суду щодо відсутності нещасного випадку за Варшавською конвенцією, що мало б наслідком відповідальність перевізника у вигляді відшкодування шкоди позивачам (*Araluce v. Air France* (1986) [33, 80–81]).

Критерії «незвичайності» та «неочікуваності» в американській судовій практиці були доповнені критерієм «зовнішнього впливу» після розгляду справи *Abramson v. Japan Air Lines* (1983)², в якій погіршення самопочуття пасажирів протягом рутинного (звичайного) та нормального польоту за відсутності доказів наявності ненормальних зовнішніх факторів, не було визнано «нещасним випадком» у значенні ст. 17 Варшавської конвенції [734; 735].

¹ Пасажир помер від нападу астми [789].

² За обставинами справи пасажир, що мав проблеми зі шлунком, коли в нього почався напад хвороби, отримав відмову стюарда в наданні місця, де б пасажир міг лягти, оскільки саме таке положення мало б зняти напад. Стюард не надав такої можливості, посилаючись на той факт, що всі місця в літаку продані і вільних місць, де б пасажир міг би лягти, просто немає. В проході пасажир не міг лягти також, оскільки в такому разі він заважав би рухатися салом іншим пасажиром.

Остаточного розвитку тестові критерії «незвичайності», «неочікуваності» та «зовнішнього впливу» набули в справі *Saks v. Air France* (1985) [738], яка, на думку багатьох науковців (Л. Голдхірш (*Lawrence B. Goldhirsch*) [33, 80–84], Дж. Томкінс (*George N. Tompkins*) [37, 109], К. Натт (*Kathryn M. Nutt*) [627, 195–213] та ін.), є ключовою в тлумаченні поняття «нещасний випадок». Використана в ній аргументація застосовувалася надалі не тільки американськими, а й іноземними судами.

У справі *Saks v. Air France*¹ суд першої інстанції відмовив у задоволенні вимог компенсувати шкоду на підставі того, що позивач не змогла продемонструвати неправильне функціонування або ненормальну експлуатацію літака, що могло б становити «нещасний випадок» за Варшавською конвенцією. Верховний суд США не змінив рішення суду першої інстанції по суті, та підтвердив, що обставини в справі не являли собою «нещасного випадку» й визначив, що Варшавська конвенція підлягає застосуванню, якщо подія, яка стала підставою позову, була «неочікуваною або незвичайною ситуацією чи обставинами, що є зовнішніми стосовно пасажирів». Верховний суд США зауважив, що ст. 17 посилається на нещасний випадок, який викликав ушкодження пасажирів, а не на нещасний випадок, що є ушкодженням пасажирів, тобто текст конвенції передбачає, що нещасний випадок є причиною шкоди і саме за причину перевізник є відповідальним. Наявність причинного зв'язку між нещасним випадком та ушкодженням є фундаментальним елементом відповідальності перевізника [738].

Суди Великої Британії [778], Австралії [72, 8–9], Італії [74, 12–13], Німеччини [59, Article 17–4–5], Нідерландів [611, 24–25; 618, 5] виробили схожі до американських критерії для тлумачення поняття «нещасний випадок»: ушкодження є наслідком неочікуваної та незвичайної ситуації чи обставин, що є зовнішніми для пасажирів.

¹ Позивачем була пасажирка міжнародного рейсу Сакс, яка протягом приземлення відчувала напругу та біль у вусі та голові. Після закінчення посадки вона нікому з екіпажу перевізника не повідомила про негативні відчуття. Проте згодом виявилось, що вона оглухла на одне вухо, що могло статися через зміну тиску в салоні літака.

Розгляд обставин, що можуть відбуватися на борту літака при здійснюваному повітряному перевезенні за відсутності, здавалося б, незвичайних або неочікуваних обставин, отримав нове тлумачення в американській справі *Husain v. Olympic Airways* (2003) [761–763], за обставинами якої пасажир Хансон помер від нападу астми в салоні літака¹.

Позов дружини померлого пасажира проти перевізника *Olympic Airways* було задоволено [761] судом першої інстанції, рішення якого підтвердив і апеляційний суд. Розглядаючи цю справу, Верховний суд США зазначив, що небажання стюарду авіакомпанії пересадити пасажира з астмою подалі від зони куріння (бездіяльність перевізника щодо попередження можливого ушкодження), що спричинило смерть, являє собою «нешасний випадок», оскільки відмова стюарду є «очевидно зовнішньою для пасажира, неочікуваною та незвичайною в світі стандартів індустрії, політики «Олімпік» та простоти природи прохання пасажира» [763]. Перевізник аргументував свою позицію тим, що (1) на момент інциденту куріння в салоні літака було дозволеним і, відповідно, розповсюдження диму не могло вважатися «незвичайною або неочікуваною ситуацією» та (2) «нешасний випадок» являє собою певні дії, в той час як відмова пересадити (а не заборона пересісти у разі бажання пасажирів здійснити це самовільно) є бездіяльністю. Ці аргументи не були сприйняті Верховним судом США, який вказав, що ушкодження спричиняються комбінацією різноманітних факторів, кожен із яких вносить свій вклад у завдання шкоди, і відмова пересадити пасажира, як і розповсюдження сигаретного

¹ 4 січня 1998 р. пасажир Хансон, що мав астму, з дружиною здійснював міжнародне повітряне перевезення Афіни – Нью-Йорк. В той час на міжнародних рейсах дозволялося палити. Пасажир Хансон мав астму, його місце знаходилося в зоні для некурців через 3 ряди крісел від зони куріння, яка не відгороджувалася від зони для куріння. Через куріння інших пасажирів та розповсюдження сигаретного диму в салоні літака в зону, де не дозволялося курити, в Хансона розпочався напад астми. Дружина Хансона неодноразово просила стюарда пересадити чоловіка подалі від зони куріння на вільні місця в бізнес-класі для того, щоб в нього припинився напад астми. Стюард заперечив наявність таких місць і відповідно вказав на неможливість пересадки, хоча і не заборонив таку пересадку. Пасажир Хансон помер від нападу астми в салоні літака.

диму, була одним із таких факторів. І з очевидністю поведінка стюарду являла собою навмисне небажання пересадити пасажирів, і саме це небажання було «неочікуваним та незвичайним» [763].

Особливістю цієї справи стало витлумачення бездіяльності перевізника як «нешасного випадку», хоча за судовою практикою Великої Британії та Австралії, які розглядали спори за Варшавською конвенцією, бездіяльність перевізника не становила нещасного випадку.

Через цю особливість рішення Верховного суду США в справі *Husain v. Olympic Airways* було прийнято з окремою думкою двох суддів, які вказали на неприпустимість ухвалення рішень у супереч уже існуючій позиції з цього питання в іноземних судах договірних країн, оскільки це порушує уніфіковане вирішення справ і, таким чином, нівелює цілі Варшавської конвенції.

Справді, справа *Husain v. Olympic Airways* розглядалася Верховним судом США в той час, як у Великій Британії Палатою Лордів розглядалася справа *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* (2003), а в Австралії – справа *Qantas Ltd. v. Povey* (2003).

Справа *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* [808] являла собою об'єднане провадження позовів декількох різних пасажирів проти різних перевізників у зв'язку з отриманим пасажиром тромбофлебітом. Усі позивачі і відповідачі погоджувалися, що пасажирські крісла та їхній тип, прохід між ними, тощо відповідали загальним стандартам перевізників на міжнародних перевезеннях, протягом польоту літаки функціонували у звичайному режимі та нічого екстраординарного протягом польотів не відбувалося. Не було фактів, які б вказували, що зазначене функціонування літаків зменшувало б та/або збільшувало б ризик страждання пасажирів від тромбофлебіту, і перевізники не здійснювали будь-яких кроків, які б впливали на зменшення та/або збільшення такого ризику.

Позивачі вказували на існування причинного зв'язку між довготривалим повітряним перевезенням та початком перебігу захворювання на тромбофлебіт. Позивачі вважали, що перевізники знали або повинні були знати до польоту, що повітряне перевезення збільшує ризик захворювання на тромбофлебіт порівняно зі звичайним спо-

собом життя. Позивачі вказували на обов'язок перевізника попереджати пасажирів про можливість утворення згустків крові в ділянці колін, коли пасажир вимушений протягом тривалого часу сидіти у незручній позі та із зігнутими ногами («синдром економ-класу»), що може у разі подальшого розривання цих згустків спричинити удар, серцевий напад, параліч та смерть, і про необхідність час від часу протягом рейсу стояти або прогулюватися проходом. Оскільки перевізники не здійснювали зазначених попереджень, на думку пасажирів, мав місце «нещасний випадок» у значенні ст. 17 Варшавської конвенції.

Ухвалюючи рішення у справі, Палата Лордів особливу увагу звернула на вивчення рішень іноземних судів, включаючи рішення Вищого суду Австралії у справі *Povey v Qantas Airways Ltd* (2005) [730], яким не було задоволено позов із вимогами відшкодування шкоди за отриманий тромбофлебіт. Більшість суддів Вищого суду Австралії підтвердила, що для цілей ст. 17 «нещасний випадок» передбачає незвичайну або неочікувану пригоду, зовнішню для пасажирів, який повинен перебувати в певному місці (на борту літака) або іншим чином бути прив'язаним до обставин часу та місця (посадка або висадка). Проведена оцінка справи та її обставин свідчить, що нічого незвичайного або неочікуваного не сталося протягом польотів, умови яких були стандартними й такими, що відповідали очікуванням пасажирів щодо подорожі [730].

Оцінюючи правомірність кваліфікації бездіяльності як нещасного випадку Верховним судом США, Вищий суд Австралії зазначив: «Цей суд не повинен обирати між конфліктуєчими точками зору, вираженими в справі *Husain*. Як було визначено в справі *Saks*, і це є самоочевидним, обставини справи можуть бути такими, що встановлення «нещасного випадку» або відмова зробити це, є пограничними. Справа *Husain* мала особливістю наявність суперечки між дружиною, пасажиром та стюардом, і це дає підстави класифікувати справу з «такої, де є відсутньою пригода», до такої, де стався неочікуваний та незвичайний випадок або пригода і в результаті – «нещасний випадок» [730].

Серед іншого Палата Лордів вивчила і рішення у справі *Husain v. Olympic Airways*. Частина лордів вважала, що висновки американських судів у справі *Husain v. Olympic Airways* не відповідають критеріям справи *Saks*. А лорд Волкер Гестінгсорт, навпаки, погодився з аргументацією, викладеною в справі *Husain*, оскільки «відмова стюарду пересадити Хансона не повинна розглядатися як звичайна інертність або бездіяльність, чи відсутність пригоди. Це була відмова надати альтернативне місце, що склало частину більш комплексного інциденту, в результаті якого Хансон фактично був вимушений «курити» в обставинах, що точно можуть бути описаними як незвичайні та неочікувані» [810].

Палата Лордів, так само як і Вищий суд Австралії, дійшла висновку, що бездіяльність перевізника через не попередження про можливість загострення тромбофлебиту не є пригодою, і її неможливо оцінювати як «нещасний випадок» в рамках звичайної або розширеної концепції «нещасного випадку».

На думку провідного канадського вченого П. Димпсі, рішення вищих судових органів США, Великої Британії та Австралії демонструють різні підходи в тлумаченні поняття «нещасний випадок»: в той час як Верховний суд США доходить висновку, що бездіяльність може являти собою «незвичайну або неочікувану пригоду», суди Великої Британії та Австралії мають протилежну точку зору [569, 295].

На нашу думку, такий висновок є штучним, оскільки справи *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* та *Povey v Qantas Airways Ltd.* стосувалися вимог компенсації шкоди внаслідок загострення тромбофлебиту. Американські суди у справах із схожими вимогами (*Blansett v Continental Airlines Inc* (2004) [742], *Rodrigues v Auset Australia Ltd* (2004) [786], *Scherer v. Pan Am. World Airways, Inc.* 54 A. D.2d 636 (1976) [790] тощо) також відмовляли у задоволенні позовів на підставі «відсутності «нещасного випадку» з точки зору права» [790], тобто відсутності передумов за ст. 17 Варшавської конвенції, яка передбачає: позивач повинен довести, що його ушкодження відбулося внаслідок нещасного випадку на борту повітряного судна або під час по-

садки чи висадки пасажира, а не через просте «сидіння» [790] на борту літака, що здійснював повітряне перевезення.

Справа *Husain v. Olympic Airways* не може бути поставленою в цей ряд, оскільки між пасажиром та представником перевізника була тривала суперечка, яка дозволила перекваліфікувати бездіяльність персоналу перевізника у неочікувані дії, що і стало підставою для висновку американського суду про наявність «нещасного випадку» згідно зі ст. 17 Варшавської конвенції.

Рішення судів країн континентального права в позовах про відшкодування шкоди через отриманий тромбофлебіт були схожими з рішеннями судів країн загального права [380, 71]. Так, італійський суд у справі *Meilan v. Air China* відмовив у задоволенні позову про компенсацію шкоди внаслідок тромбофлебіту, незважаючи на той факт, що пасажирка померла відразу ж після приземлення в аеропорту Мілана. Ухвалюючи рішення, італійський суд послався, поміж іншим, як на існуючу практику іноземних судів із цього питання (*Air France v. Saks; Povey v. Qantas Airways Limited; The Group Travel Litigation and In re Deep Vein Thrombosis Litigation*), так і на те, що позивач не зміг довести, що протягом міжнародного польоту сталася якась незвичайна або неочікувана подія [74, 11–12].

До схожих висновків дійшов апеляційний суд Парижа, розглядаючи справу *Air Canada v. Gillet and Rozenberg* [72, 7–8], в якій позивачка стверджувала, що перенесена нею закупорка кровоносних судин у легенях стала наслідком міжнародного перельоту, здійсненого нею за 19 днів до того. Апеляційний суд зауважив, що перенесене захворювання згідно з наданими доказами не було наслідком зовнішніх до позивачки обставин і, відповідно, Варшавська конвенція не застосовується.

Таким чином, суди різних юрисдикцій не задовольняють позови про відшкодування шкоди через отриманий тромбофлебіт у зв'язку з відсутністю «нещасного випадку» як такого.

Варто зазначити, що Монреальська конвенція порівняно з Варшавською розширила межі відповідальності перевізника. Якщо за Варшавською конвенцією перевізник звільнявся від відповідальнос-

ті, якщо ним були здійснені всі необхідні дії [наголос автора] для попередження шкоди (ст. 20), то за Монреальською конвенцією перевізник відповідає як за свої дії, так і за бездіяльність (ст. 21) свого персоналу.

Можна говорити про дві категорії справ, де позивачі стверджують про наявність неналежних дій або бездіяльності перевізника, що повинні мати наслідком його відповідальність. Це справи з надання/ненадання перевізником належної медичної допомоги та справи щодо взаємодії пасажирів між собою, що мали наслідком заподіяння шкоди одному з пасажирів через невтручання (бездіяльність) або недостатні (неналежні) дії перевізника.

Оскільки забезпечення безпеки пасажирів від будь-яких передбачуваних ризиків є вимогою законодавства будь-якої країни, й беручи до уваги використання в Монреальській конвенції концепції «недбалості», в основі якої лежить обов'язок турботливості та дбайливості, пасажир очікує, що протягом перевезення перевізник захистить його від будь-яких зовнішніх незвичайних і неочікуваних дій, включаючи дії інших пасажирів. Розгляд справ з точки зору загального обов'язку перевізника опікуватися благополуччям та безпекою пасажирів, наглядати і допомагати пасажирам, які шукають свої місця та намагаються облаштувати свій багаж, завершується задоволенням вимог пасажирів з відшкодування шкоди через дії інших пасажирів [619, 6].

Так, у справі *Tsevas v. Delta Airlines, Inc.* (1997) [33, 80–81] п'яний пасажир чіплявся до жінки, що сиділа поруч із ним. Суд визнав, що це є нещасним випадком, оскільки екіпаж салону після скарг пасажирки не тільки не пересадив її на інше місце, а й продовжив обслуговування скандального пасажирів спиртними напоями.

Якщо ж перевізник здійснив розумні заходи для попередження шкоди, що може бути завдана одним пасажиром іншому, відповідальність перевізника за Монреальською конвенцією не настає. Так, у справі *Wright v. American Airlines, Inc.* (2010) [76, 10] пасажир подав позов проти перевізника та іншого пасажирів за шкоду, отриману протягом міжнародного польоту, коли цей інший пасажир впустив йому

на голову комп'ютер, який він діставав із верхньої полиці. Позивач підтвердив, що інший пасажир почав витягати комп'ютерну сумку з верхньої полиці відразу ж після злету, коли знак «пристебнути ремені безпеки» все ще горів. Суд позов до перевізника не задовольнив, оскільки останній здійснив усе від нього залежне для попередження ушкодження пасажирів шляхом розміщення інструкції про заборону вставати протягом роботи попереджувальних знаків.

При вирішенні справ про компенсацію шкоди, завданої діями або бездіяльністю перевізника при наданні/ненаданні перевізником належної медичної допомоги пасажиру суди оцінювали дії персоналу перевізника з точки зору їх адекватності та дбайливого і турботливого ставлення перевізника до пасажирів, можливості надання медичної допомоги на борту, наявності медичного приладдя в літаку тощо.

Згідно з вивченою судовою практикою надання пасажиру допомоги за встановленою перевізником процедурою являє собою належне виконання перевізником свого обов'язку дбайливого й турботливого ставлення до пасажирів є підставою для рішення суду, що нещасного випадку не сталося, навіть при наявності погіршення самопочуття або подальшої смерті пасажирів.

Так, наприклад, у справі *Fulop v. Malev* (2003) [759] суд не задовольнив позов, вказавши, що дії авіакомпанії відповідали її стандартам та загалом стандартам галузі (загально очікувана поведінка перевізника у вияві дбайливого ставлення до пасажирів) щодо хворого, тому «нещасного випадку» в сенсі ст. 17 Варшавської конвенції не сталося¹.

В справі *Aziz v. Air India* (2009) [76, 8–9; 740] суд Центрального району Каліфорнії аналізував, чи можна те, що сталося протягом

¹ Пасажир, що за чотири роки до здійснюваного рейсу мав серцевий напад, стало зле через дві години після зльоту. Він повідомив про це стюарда, який невідкладно покликав лікаря, що надав необхідну термінову допомогу, і через 20 хвилин пасажиру стало краще. Надалі протягом усього польоту лікар навідувався до пасажирів для перевірки його стану здоров'я. Лікар не рекомендував екіпажу негайно повернути літак, щоб пасажир міг отримати термінове лікування. Після приземлення пасажир відвідав шпиталь, де діагностували, що протягом польоту він мав інфаркт і потребує негайного оперативного втручання. Пасажир подав позов проти авіакомпанії.

міжнародного перевезення¹, тлумачити як «нещасний випадок», і чи був цей інцидент «несподіваним та неочікуваним» у зв'язку з відсутністю на борту літака спеціального медичного обладнання, і дійшов висновку, що відсутність дефібрилятора на борту не становить «нещасного випадку» за Монреальською конвенцією, оскільки ані пасажир, ані сам лікар на борту не вимагали дефібрилятора, і не існувало жодного правила на момент здійснення польоту, яке б вимагало наявності саме такого спеціального обладнання на борту літака. Позивачі не змогли довести, що наявність такого обладнання є стандартом індустрії, а його відсутність є свідченням надання неналежної допомоги перевізником.

Хоча позивачам було відмовлено в задоволенні позову, ця справа спонукала перевізників змінити стандарти екіпірування літака, що виконує тривале міжнародне перевезення. Нині далеко магістральні літаки екіпіровані автоматичним дефібрилятором.

Якщо перевізник не поінформований про погіршення стану здоров'я пасажирів, він не може бути притягнутим до відповідальності за шкоду, заподіяну протягом перевезення. Як приклад можна навести справу *Padilla v. Olympic Airways* (1991) [781], що розглядалася із застосуванням Варшавської конвенції, де погіршення стану здоров'я пасажирів через хронічне захворювання (втрата свідомості пасажиром та падіння через інтоксикацію) не були визнані нещасним випадком, оскільки не було надано доказів, що персонал перевізника знав про це. У справі *Siddiq v. Soudi Arabian Airlines* (2013), що розглядалася із застосуванням Монреальської конвенції, суд не зміг встановити факт обізнаності персоналу перевізника, що пасажир мав проблеми

¹ Родичі померлого пасажирів Азіз подали позов, вимагаючи відшкодування за смерть пасажирів через відсутність автоматичного дефібрилятора на борту літака при здійсненні міжнародного рейсу. За обставинами справи пасажир, що сидів поряд із пасажиром Азіз (*Aziz*), помітив його незвичайну поведінку та викликав стюардесу, яка, в свою чергу, негайно знайшла лікаря серед пасажирів. Лікар встановив, що пасажир Азіз не має пульсу, не дихає та дуже блідий, і застосував серцево-легеневу реанімацію та кисень, проте це не допомогло. Бригада медиків, що прибула на борт літака по його прибуттю до Лос-Анджелеса, застосувавши дефібрилятор та спеціальні внутрішньовенні ліки, змогла на недовгий час оживити пасажирів Азіза. Проте врешті-решт вони констатували його смерть.

з серцем. Відповідно, вимоги цього пасажирів про відшкодування шкоди здоров'ю задоволені не були [77, 7].

Якщо персонал перевізника обізнаний з проблемами здоров'я пасажирів, суд оцінює ступінь залучення екіпажу до проблем пасажирів та виконання ним передбачених у такому випадку процедур (наприклад, справа *Cardoza v. Spirit Airlines, Inc.* [75, 7–8]). Оцінювання у судових справах дій персоналу перевізника з точки зору адекватності, належності, очікуваності та незвичайності мало наслідком у певних випадках небажання екіпажу салону перевізника втручатися у проблеми пасажирів. Оскільки втручання (бажання допомогти) згодом оцінювалося судом та не завжди мало позитивні наслідки для перевізника. Відсутність втручання дозволяла перевізнику посилитися на відсутність дій з його боку як таких і, відповідно, відсутність нещасного випадку в сенсі Варшавської конвенції (власне, саме така аргументація була використана перевізником у справі *Husain v. Olympic Airways*). Однак на відміну від Варшавської конвенції Монреальська конвенція в ст. 21 встановлює необмежену відповідальність перевізника у разі бездіяльності його персоналу. Таким чином, відсутність дій персоналу перевізника не буде вважатися підставою відсутності відповідальності перевізника за Монреальською конвенцією.

Застосування критеріїв «незвичайності» й «неочікуваності» неможливе без визначення, якою є «звичайна та очікувана ситуація» протягом міжнародного повітряного перевезення та які незручності або ризики, притаманні повітряному перевезенню, а отже не впливають на таку звичайність й очікуваність.

Окреслення ризиків є особливо важливим на тлі того, що упорядники Варшавської системи прив'язували поняття «нещасного випадку» до операційних, тобто тих, що пов'язані з експлуатацією літака, ризиків, які розглядалися як притаманні повітряному перевезенню [652, 913].

Очевидно, ризиками, притаманними повітряному перевезенню, можуть бути погодні фактори, що впливають на функціонування літака. Так, протягом повітряного перевезення може статися турбулент-

ність (викликана поганою погодою або грозою), зміна тиску в салоні літака (пов'язана з підняттям або зниженням літака) сухе повітря протягом польоту, повітряні ями (куди можуть «падати» повітряні судна), тряське і жорстке приземлення, тощо. Якщо пасажир вирішує скористатися повітряним перевезенням та купує квиток (укладає договір повітряного перевезення), він допускає можливість настання ризиків, притаманних повітряному перевезенню і не може сподіватися на відшкодування шкоди, адже ситуації, викликані такими незручностями, не можуть вважатися нещасним випадком у розумінні Варшавської або Монреальської конвенцій.

До ризиків, притаманних повітряній подорожі, можна віднести й необережні дії персоналу перевізника, що можуть трапитися з будь-якою особою в будь-якому місці, наприклад, проливання гарячої кави стюардом на пасажира (справа *Lugo v. American Airlines* (1988) [750]).

У тому ж разі, коли протягом здійснення повітряного перевезення складаються ситуації, які не можна вважати «звичайними» незручностями, їх кваліфікують як нещасний випадок. Так, суди багатьох країн визнали, що захоплення літака є «нещасним випадком» у значенні Варшавської конвенції, оскільки можливість здійснення терористичної атаки та отримання внаслідок цього шкоди свідчить про неналежне виконання перевізником обов'язку зі здійснення безпечного контролю і, відповідно, неналежне виконання договору перевезення [140, 4].

Після справи *Saks*, де Верховний суд США вказав на необхідність «гнучкого визначення поняття «нещасний випадок», після всебічного вивчення всіх обставин справи» [738], судова практика американських судів почала демонструвати «лібералізацію» [681] прив'язки зовнішнього критерію поняття «нещасний випадок», визначеного у справі *Saks*, від операційних ризиків, притаманних повітряній подорожі, до будь-яких ризиків цієї подорожі. Так, наприклад, суд Південного району Флориди в справі *Nobre v. American Airlines* (2009) зазначив, що проста мова ст. 29 Монреальської конвенції чітко вказує на її застосування до будь-яких ситуацій під час перевезення у зв'язку з правопорушенням або на будь-якій іншій підставі і не містить об-

межень щодо настання відповідальності перевізника лише у зв'язку з експлуатацією літака [74, 5–6]. Таким чином, суд вказав на відсутність необхідності визначення, на тлі яких ризиків – операційних чи інших – відбувся нещасний випадок, що свідчить про бажання суду використовувати широке визначення поняття «нещасний випадок», та компенсувати заподіяну пасажиру шкоду.

І. Ларсен вказує на тенденцію, за якою відповідальність перевізника прирівнюється до відповідальності страховика, коли фактично перевізник відповідальний за будь-які ризики, а не тільки за ті, що притаманні повітряній подорожі [611, 31]. Хоча італійська дослідниця Д. Джакомо (*Domenica Di Giacomo*) вважає таку ситуацію природною, адже при розгляді ланцюга факторів, що спричинили шкоду, розглядається поведінка або бездіяльність персоналу перевізника, який зобов'язаний забезпечити безпеку пасажирів від будь-яких передбачуваних ризиків [681, 419–420], поняття ризиків, притаманних повітряній подорожі, застосовується при визначенні того, чи стався нещасний випадок протягом операцій, здійснюваних пасажиром при посадці або висадці.

Аргументуючи свою позицію про очікуваність або неочікуваність, звичайність або незвичайність здійснюваного перевезення, пасажирів, відповідачі та суди використовують поняття «стандартно здійснюване перевезення». Хоча це поняття не визначається ні Варшавською, ні Монреальською конвенціями, ні підготовчими матеріалами до цих конвенцій.

На нашу думку, смислове наповнення цього поняття може змінюватися разом з розвитком техніки, конкуренції між перевізниками, зі зміною вимог місцевого регулятора та IATA, умов перевезення, тощо. Так, наприклад, сьогодні при стандартно здійснюваному повітряному перевезенні будь-якого перевізника забороняється куріння на борту, хоча у 80–90-х роках минулого сторіччя це було звичайною практикою. В той час на борту також здійснювалося безкоштовне обслуговування пасажирів алкогольними напоями, що іноді слугувало підставою інцидентів між пасажирів. Сьогодні обслуговування алкогольними напоями здійснюється за кошти та має дуже обмежений

характер. У кожному літаку наявна аптечка з певним набором ліків та медичним обладнанням, а в літаках, що здійснюють перевезення з/до США, обов'язково є дефібрилятори для надання медичної допомоги пасажиром, у яких стався серцевий напад.

На нашу думку, можна говорити про формування у пасажирів, так званого, «очікуваного стандарту перевезення» або загального стандарту та практики ділового обороту в галузі авіаперевезень, який значним чином пов'язаний з очікуванням дбайливого й турботливого ставлення перевізника до пасажирів. Таке ставлення проявляється в забезпеченні перевізником безпеки польоту, допомоги з боку персоналу перевізника пасажиру на борту, під час посадки або висадки, тощо. Відсутність такої дбайливості є незвичайним та неочікуваним, і за наявності зовнішніх факторів може мати наслідком нещасний випадок і відповідальність перевізника перед пасажиром.

===== 2.6. Види шкоди до відшкодування

Монреальська конвенція, так само як і Варшавська, передбачає відшкодування шкоди пасажирові за завдання смерті або тілесного ушкодження, причиною яких став нещасний випадок у міжнародному повітряному перевезенні. Обидві конвенції не визначають видів тілесного ушкодження, що підлягають відшкодуванню.

Тілесне ушкодження за визначенням сучасного права більшості країн світу включає в себе як фізичні, так і душевні страждання потерпілого. Душевні страждання можуть виникнути через фізичні ушкодження і, таким чином, вони пов'язані з ними. Душевні страждання, що виникли протягом дії надзвичайних або несприятливих обставин, можуть мати наслідком фізичні ушкодження у вигляді серцевих нападів, висипань, тощо. Такі душевні страждання визначають як такі, що передують фізичним ушкодженням. Душевні страждання можуть виникнути у пасажирів після завершення дії надзвичайних або несприятливих обставин за відсутності будь-яких фізичних ушкоджень, і їх, як правило, визначають як посттравматичний син-

дром. Душевні страждання, що не супроводжувалися одночасними або подальшими фізичними ушкодженнями, та посттравматичний синдром в іноземній правовій доктрині часто визначають як суто ментальні ушкодження. У будь-якому разі в судовій практиці та правовій доктрині відсутня уніфікована термінологія для опису душевних страждань і використовують такі терміни як моральні, ментальні, психічні, або емоційні страждання або ушкодження, психоемоційні травми, посттравматичний синдром, тощо. При розгляді справ за Варшавською та Монреальською конвенціями суди вирішували питання видів тілесних ушкоджень, що підлягають відшкодуванню, а також можливості компенсації суто ментальних ушкоджень. Оскільки уніфікованої термінології для найменування душевних страждань як виду тілесних ушкоджень немає, цитуючи оцінки судів, ми будемо використовувати ті терміни, що надаються судами, розуміючи, що мова йде про вид тілесного ушкодження, а не окремих вид шкоди.

Питання компенсації суто ментальних ушкоджень за Варшавською конвенцією вперше розглядалося американськими судами за наслідками терористичного захоплення літака, що прямував до Нью-Йорка у вересні 1970 р. Терористи змусили пілотів приземлитися в пустелі поблизу Амману, Йорданія. Пасажири протягом 24-х годин утримувалися у літаку, а потім їх перевезли в готель на Кіпрі, з якого вони були звільнені і доправлені в місце призначення лише через 7 днів. Рейс здійснювався за код-шерінговою домовленістю між *Trans World Airlines, Inc.* та *Swiss Air Transport Company, Ltd.* Жоден із пасажирів фізично не постраждав, проте всі вони зазнали ментальних страждань, пов'язаних з непрогнозованістю їхньої долі після захоплення літака. Пасажири пред'явили позови до перевізника, у якого купувався квиток. Всього після цього терористичного захоплення літака було пред'явлено три позови.

У справі *Rosman v. TWA* (1972) Верховний суд штату Нью-Йорк дійшов висновку, що посилення в терміні «*lesion corporelle*» на «тілесний» («*corporelle*») передбачає протиставлення «тілесного» «ментальному» в звичайному значенні цього слова і передбачає необхідність використовувати вузьке тлумачення терміну замість широкого,

тобто ментальні (емоційні) страждання, що не супроводжуються фізичними ушкодженнями, не підлягають компенсації [787].

У другій з цього списку справі *Burnett v. TWA* (1973) районний суд штату Нью-Мексико вказав, що основні питання для вирішення судом (1) ті, чи є суто ментальні страждання, що не супроводжуються тілесними ушкодженнями, такими, що підлягають компенсації згідно зі ст. 17 Варшавської конвенції, та (2) чи підлягають компенсації за ст. 17 ментальні страждання, що є результатом тілесного ушкодження. Дослідивши текст Варшавської конвенції французькою мовою та французьку доктрину щодо включення ментальних страждань до тілесного ушкодження, суд дійшов висновку, що вимоги стосовно компенсації ментальних травм, які не пов'язані з заподіяними тілесними ушкодженнями, не підлягають компенсації [744].

У третій справі *Husserl v. Swiss Air Transport Co. Ltd.* (1975) позивачка вимагала компенсації «жорстокого ментального болю та страждань, що були результатом очікувань страшних ушкоджень та/або смерті, та які мали постійний вплив на неї» [769]. Розглядаючи позовні вимоги та заперечення відповідача на неможливість компенсації суто ментальних ушкоджень, районний суд південного округу Нью-Йорка, поміж іншим, дослідив рішення двох попередніх судів стосовно цієї терористичної атаки. Увагу суду південного округу Нью-Йорка у раніше розглянутій справі *Burnett v. TWA* привернуло те, що, хоча винесеним рішенням і не було визнано можливість компенсації суто ментальних ушкоджень, ним було визнано, що «тілесне ушкодження» підлягає компенсації навіть якщо воно не викликане фізичним контактом, і що «...емоційні страждання, безпосередньо прискорені фізичним ушкодженням, могли б розглядатися як частина власне фізичного ушкодження» [769]. Також районний суд південного округу Нью-Йорка вивчив рішення у справі *Rosman v. TWA*, де суддя встановив, що авіакомпанія повинна бути відповідальною за «відчутне на дотик, об'єктивне тілесне ушкодження, включаючи те, що викликане психічною травмою як такою, але не за тілесні або поведінкові прояви цієї травми» [769].

Районний суд південного округу Нью-Йорка у справі *Husserl v. Swiss Air Transport Co. Ltd.* заявив, що не згоден з висновками судів у попередніх справах тільки тією мірою, що в них не визнано можливості компенсації суто емоційного ушкодження, і це обмежує можливості досягнення цілей, встановлених Варшавською конвенцією. На його думку, розробники Варшавської конвенції не мали наміру виключати компенсацію якогось виду ушкодження і, відповідно, навіть суто ментальна шкода (біль та страждання) має компенсуватися.

Таким чином, у трьох справах із одного нещасного випадку судами були винесені різні рішення: за двома у відшкодуванні суто ментальних ушкоджень було відмовлено (*Rosman v. TWA*; *Burnett v. TWA*), у третьому ж рішенні такі вимоги були задоволені (*Husserl v. Swiss Air Transport Co. Ltd.*).

У справі *Krystal v. British Overseas Airways Corp.* (1975) [776], яка базувалася на захопленні літака, що здійснював міжнародний рейс Бомбей – Лондон 3 березня 1974 р., позивач вимагав компенсації за ментальне страждання, що включало страх, тривогу, стрес та безсоння. Районний суд центрального округу Каліфорнії зазначив, що питання компенсації суто ментальних страждань регулюються нормами Варшавської конвенції та укладених пізніше договорів, включаючи Монреальську угоду 1966 р. Хоча Монреальська угода 1966 р. за висновком суду не має такої сили як міжнародний договір, її ціллію було дозволити відшкодування ментальних ушкоджень. Оскільки, здійснюючи посилання на неї у квитку, перевізник зобов'язувався компенсувати шкоду за смерть та персональні ушкодження (*personal injury*), тоді як Варшавська конвенція передбачає відшкодування за поранення та будь-яке інше тілесне ушкодження (*bodily injury*). Суд задовольнив вимоги з компенсації суто ментальних страждань, керуючись не стільки Варшавською конвенцією, скільки домовленістю перевізника з пасажиром, вказаною у проїзному документі (Монреальська угода 1966 р.).

У справі *Palagonia v. TWA* (1978) суд штату Нью-Йорк вирішив йти за прецедентом *Husserl* і задовольнити вимоги компенсації суто ментальних страждань, пославшись на той факт, що офіційним тек-

стом Варшавської конвенції є французький, а французьке цивільне право не протиставляє фізичні та моральні страждання і дозволяє їх компенсацію [33, 222; 680, 428].

Край різному тлумаченню американськими судами можливості компенсації суто ментальних страждань, отриманих внаслідок нещасного випадку при міжнародному перевезенні, було покладено Верховним судом США у справі *Floyd v. Eastern Airlines* (1991) [758].

Ухвалюючи рішення у цій справі¹, Верховний суд США, дослідивши французьке законодавство, судову практику і правову доктрину часу укладення конвенції та історію її обговорення, зазначив, що у 1929 р. поняття «*lesion corporelle*» за французьким правом не включало в себе психічні страждання, що підлягають окремому відшкодуванню. Можливість компенсації виключно психічних ушкоджень не передбачалася і законодавством інших країн, що обговорювали Варшавську конвенцію. Матеріали обговорення проекту Варшавської конвенції показують, що жоден з делегатів не ставив питання розгляду компенсації суто психічних ушкоджень взагалі. Як зазначає К. Цвайгерт, ФЦК взагалі не містить визначення поняття «шкода», або посилянь чи стосується така шкода у разі її нанесення шкоди особистості, матеріальної шкоди, моральної шкоди або простих економічних збитків. Всі ці питання закон залишив на розсуд судової практики [40, 389]. Тому Верховний суд США піддав сумніву можливість заміни поняття того часу на поняття, що має більш широке значення в сучасному праві Франції.

Ухвалюючи рішення, Верховний суд США перевірів існуючу судову практику іноземних судів у питанні можливості задоволення виключно ментальних страждань. Такі позови на той час розглядалися тільки ізраїльським судом у справі *Compagnie Air France c. Consorts*

¹ Обставини справи були такими: під час здійснення рейсу з Майямі до Багам на літаку перестав працювати один з двигунів. Коли відмовили два інші двигуни, екіпаж вирішив повертатися до Майямі. Він ухвалив рішення здійснювати надзвичайну посадку в Атлантичний океан та оголосив про це пасажиром. Коли літак почав знижуватися і, що було цілком можливо, міг упасти, екіпажу вдалося перезапустити двигуни і літак без перешкод повернувся до Майямі. Жоден пасажир фізично не постраждав. Усі страждання (страх та збудження) носили виключно ментальний (психологічний) характер.

Teichner (1985), де позивач Тейшер базував свої вимоги на нещасному випадку, що стався через незаконне захоплення літака, що здійснював міжнародний рейс до Ентеббе, Уганда. Пасажири вимагали компенсації психічних страждань, що були викликані захопленням та утриманням літака в аеропорту Ентеббе. Хоча ізраїльський суд і зазначив, що протягом обговорення Варшавської конвенції делегати не торкалися питань компенсації суто ментальних ушкоджень, на його думку, «бажана судова політика» («*la politique jurisprudentielle souhaitable*») підтримує широке прочитання ст. 17, що дозволяє компенсувати такі ушкодження.

Верховний суд США не був переконаний доводами ізраїльського суду та наголосив на відсутності наміру укладачів конвенції компенсувати такий вид ушкодження. Висновок Верховного суду США у справі *Floyd v. Eastern Airlines* був наступним: поняття «тілесне ушкодження» повинне тлумачитися у своєму вузькому значенні та не має включати суто ментальні (психічні) ушкодження (страждання). Відповідно, у разі неможливості доказу пасажиром того, що емоційний дискомфорт супроводжувався смертю, фізичними стражданнями або проявом фізичних ушкоджень, його вимоги щодо компенсації винятково ментальних страждань не підлягають задоволенню [451]. Таким чином, було встановлено, що емоційні страждання підлягають відшкодуванню перевізником, якщо вони відбуваються одночасно з фізичними ушкодженнями.

У справі *In re Inflight Explosion on Trans World Airlines* (1991) [769] позивачка, дружина пасажира, вимагала компенсації шкоди за його смерть, тілесні ушкодження та психічні страждання, що передували смерті її чоловіка¹, у розмірі 85 000 дол. США. В цій справі суд визнав, що існує три види ментальних ушкоджень: суто психічні

¹ За обставинами справи на міжнародному рейсі з Рима до Афін молодою терористкою з Каїру була закладена бомба під крісло загиблого Альберто Оспіни, який був викинутий вибухом з літака. Незважаючи на вибух бомби на борту, літак приземлився безпечно. Відповідно до показань очевидців, Альберто Оспіна дуже обгорів і фактично був розірваний навпіл. За показаннями очевидців та експертів після вибуху він був живий і відчував біль щонайменше десять секунд та розумів, що його тіло розірвано навпіл, і він вилітає з літака.

страждання та біль – задоволення цієї вимоги є проблематичним для судів; ментальні страждання (*mental anguish*), що передують тілесним ушкодженням або смерті – в деяких юрисдикціях такі позови задовольняються; психічне ушкодження (*psychic harm*), що є безпосереднім результатом тілесного ушкодження або трапляється одночасно з ним – компенсація такого виду ушкодження здійснюється майже в усіх юрисдикціях як «пасивна» (*parasitic*) психічна шкода. Суд ухвалив рішення задовольнити вимоги компенсації психічних страждань, що передували фізичним ушкодженням, оскільки вони були пов'язаними з ними та пасажир, що загинув, усвідомлював їх перед смертю.

У справі *Chendrimada v. Air India* (1992) [745] позивачем було подано позов із вимогою компенсації ушкоджень, що виявилися у нудоті, судамах, болю та стражданнях, викликаних перебуванням протягом двадцяти годин у салоні літака без їжі через нелютну погоду. Суд дійшов висновку, що визначені тілесні ушкодження відповідають критерію, встановленому у справі *Floyd* (наявність або маніфестація фізичних ушкоджень), і позов задовольнив.

30 липня 1992 р. літак *Trans World Airlines*, що здійснював міжнародний рейс з Нью-Йорку, злітаючи, впав та загорівся в аеропорту. Літак був повністю зруйнований, проте ніхто не зазнав смертельних або значних тілесних ушкоджень протягом аварійної евакуації з літака. Більшість пасажирів була травмована ментально. В справі *Jack v. Trans World Airlines, Inc.* (1994) [774], що стала результатом цього нещасного випадку, частина поданих проти перевізника позовів стосувалася компенсації виключно ментальних ушкоджень, які перевізник відмовився компенсувати, оскільки вони не супроводжувалися фізичними ушкодженнями або їхніми проявами.

При вирішенні цієї справи районний суд північного округу Каліфорнії окреслив, що тілесне ушкодження може являти собою контактне ушкодження, фізичну маніфестацію або прояв та емоційні страждання.

«Контактні ушкодження» викликаються зіткненнями та мають наслідком синці, розриви тканин, поламані кістки, тощо, яких паса-

жири можуть зазнати у разі нещасного випадку на літаку (у справі такі ушкодження мали місце протягом перерваного злету та евакуації з літака).

«Фізичні маніфестації або прояви» проявляються у вигляді тілесних ушкоджень або хвороби, наприклад, висипання на шкірі, серцеві напади, шлункові судоми, що можуть статися в результаті незаконного захоплення літака або тривалого перебування в ньому, та є наслідком стресу, якого пасажир може зазнати протягом або після нещасного випадку.

«Емоційні страждання» відносяться до числа психічних травм, що зазнаються пасажиром протягом або після нещасного випадку. Ці страждання можуть стосуватися самого нещасного випадку (наприклад, страх літати або клаустрофобія) чи отриманих фізичних ушкоджень (наприклад, занепокоєність щодо фізичних вад або тим, що ушкодження можуть мати ускладнення), тобто мова йде про емоційні ушкодження, пов'язані з тілесними.

Районний суд північного округу Каліфорнії зазначив, що при вирішенні питання можливості компенсації емоційних ушкоджень за Варшавською конвенцією можна керуватися чотирма підходами, або типами міркувань.

Перший підхід передбачає відсутність відшкодування емоційних страждань навіть при наявності фізичних ушкоджень. Такий підхід відповідає вузькому тлумаченню поняття «тілесне ушкодження», що було надано Верховним судом США в справі *Floyd*, намірам розробників Варшавської конвенції як у частині відсутності можливості відшкодування суто ментального ушкодження, так і в частині захисту авіаційної галузі. Проте, на думку суду, такий підхід не є бажаним, оскільки він надзвичайно обмежує права пасажирів, у той час як Варшавська конвенція передбачала встановити баланс між інтересами пасажирів та перевізників. До того ж, навіть у справі *Floyd* було наголошено на можливості компенсації ментальних ушкоджень, якщо вони супроводжуються фізичним контактом та проявами.

Якщо ж розглядати можливість відшкодування будь-яких емоційних страждань при наявності тілесних ушкоджень, без огляду на те, чи пов'язані ці емоційні страждання з отриманим фізичним ушкодженням (наприклад, пасажир із подряпаною рукою може отримати компенсацію за цю травму та страх літати), на думку суду, буде відкрито двері відповідальності за суто ментальні ушкодження. Цей другий підхід є наслідком широкого тлумачення ст. 17 Варшавської конвенції, яка передбачає «відповідальність за шкоду, отриману у разі... тілесного ушкодження...». Укладачі конвенції використали термін «отриманий», а не «спричинений... тілесним ушкодженням». У випадку використання останнього це було б чітким сигналом прив'язки емоційного стресу до тілесного ушкодження, хоча навіть у справі *Floyd* Верховний суд США уникає посилання на наявність причинного зв'язку між тілесним та ментальним ушкодженням. Широке тлумачення відповідало б доктрині відшкодування емоційних страждань у деліктних справах: фізичний контакт або маніфестація є ключовою вимогою – як доказ того, що емоційні страждання не є вигаданими. Проте використання доктрини відшкодування емоційних страждань у деліктних справах не може застосовуватися у справах із договірною повітряною перевезення, оскільки дозволить розглядати емоційні страждання як такі, що отримані внаслідок нещасного випадку, а не внаслідок тілесних ушкоджень, що суперечить змісту ст. 17 Варшавської конвенції.

Щодо відшкодування емоційних страждань як складової тілесного ушкодження, включаючи емоційні страждання власне від нещасного випадку, районний суд північного округу Каліфорнії доходить висновку: цей третій підхід є схожим до попереднього, але різниця полягає в тому, що страждання повинні відбутися одночасно або після тілесних ушкоджень. При обранні такого підходу позивач не зможе отримати компенсацію за страх перед фізичним контактом або тілесним ушкодженням, що суперечило б наявній судовій практиці, де позивачі отримали компенсацію за передсмертні страждання (*In Re Korean Air Lines Disaster of September 1, 1983* (Bowden), 814 F. Supp. 592, 598 (E. D. Mich.1993); *In Re Korean Air*

Lines Disaster of September 1, 1983, 807 F. Supp. 1073, 1080–81 (S. D. N. Y.1992); and *Zicherman v. Korean Air Lines Co., Ltd.*, 814 F. Supp. 605, 606 (S. D. N. Y.1993)) або за емоційні страждання, що розглядалися як складова тілесного ушкодження (*In Re Air Crash Disaster Near Honolulu, Hawaii, supra*, 783 F. Supp. 1261(N. D. Cal.1992)), хоча згідно з конвенцією види шкоди та їх вимірювання визначаються національним правом держав-учасниць конвенції.

На думку районного суду північного округу Каліфорнії, позивач може вимагати відшкодування шкоди за страх, пов'язаний з переламаною ногою, а не за страх через аварію літака (відшкодування емоційних страждань, що спричинені тілесним ушкодженням). Емоційний стрес може відігравати окрему роль як причинна ланка між нещасним випадком і тілесним ушкодженням, наприклад, отриманий серцевий напад внаслідок стресу через аварію літака. На думку суду, відшкодуванню підлягає лише цей четвертий з окреслених ним видів емоційних ушкоджень. Позивачі з контактними ушкодженнями можуть отримати відшкодування за контактні ушкодження та емоційний стрес від фізичних ушкоджень. Вони також можуть отримати відшкодування за фізичні прояви їхнього емоційного стресу. Позивачі з фізичними проявами можуть отримати відшкодування за них та стрес, що впливає з цих проявів, але не можуть отримати відшкодування за емоційний стрес, що призвів до цих станів. В обох випадках відшкодування за емоційний стрес обмежується стресом від фізичного контакту або проявів, тобто фізичними ушкодженнями, а не нещасним випадком як таким [774].

На думку П. Димпсі, справа *Jack v. Trans World Airlines, Inc.* являє собою «базове бачення міжнародної авіаційної юриспруденції в США» [193, 301], оскільки вона дала відповіді на більшість запитань, що виникли після рішення у справі *Floyd*, а саме: емоційні ушкодження можуть виникнути в результаті фізичних ушкоджень, що не обов'язково мають бути контактного походження, але компенсації підлягають тільки біль та страждання, отримані внаслідок тілесних ушкоджень або смерті.

У Великій Британії в справі *Morris v. KLM Royal Dutch Airlines* (2002)¹ Палата лордів з посиланням на справу *Floyd* дійшла висновку, що тільки біль, викликаний фізичними ушкодженнями, незалежно від того, чи передує це емоційне страждання фізичним ушкодженням, чи настає за ним, підлягає компенсації: «У разі завдання нещасним випадком ментального болю або хвороби, які, в свою чергу, спричинили фізичні симптоми, такі як серцевий напад, викидень або пептичну виразку, базова вимога щодо наявності тілесного ушкодження є виконаною». Лорд Ніколс (*Lord Nicholls*) вказав, що «вислів «тілесне ушкодження» (*lesion corporelle*), зазначений у ст. 17 Варшавської конвенції, являє собою ушкодження пасажирів. Мозок також є частиною тіла й іноді зазнає ушкодження. Чи є страждання ушкодженням мозку, є питанням медичного висновку» [778].

Одночасно зі справою *Morris* Палата Лордів розглядала справу *King v. Bristow Helicopters* (2002) [776; 809], де було підтверджено висновок, зроблений у справі *Morris v. KLM Royal Dutch Airlines*, про можливість компенсації фізичного прояву емоційних страждань. Таким чином, британські суди виходять з того, що за нормами Варшавської конвенції підлягають компенсації власне тілесні ушкодження, емоційні ушкодження, викликані тілесними ушкодженнями та емоційні ушкодження, що викликають тілесні ушкодження.

При схожих висновках американських та британських судів різниця в тлумаченні можливості компенсації ментальних страждань полягає в тому, що американські суди відмовляються компенсувати емоційні страждання, які мають надалі фізичні прояви з посиланням, що це не підпадає під дію норм Варшавської конвенції, тоді як британські суди вважають наявність такого прояву критерієм, що відповідає вимогам ст. 17 конвенції. Таку різницю у підході П. Димпсі

¹ Позов було подано пасажиркою, якій ще не виповнилося 16 років. За обставинами справи вона подорожувала міжнародним рейсом із Куала-Лумпур до Амстердама без супроводу дорослих. Вона сиділа між двома чоловіками. Після їжі вона заснула та прокинулася через те, що відчула, як рука чоловіка, котрий сидів поруч, погладжує її стегно. Дівчина поскаржилася стюардесі і її пересадили на інше місце. Зазначена пригода мала наслідком клінічну депресію, що була поставлена як діагноз британськими лікарями після її повернення додому. Позовні вимоги не були задоволені, оскільки ментальні страждання не були пов'язані з фізичним ушкодженням.

визначає як «сутичку титанів», що в будь-якому разі не йде на користь уніфікації правил міжнародних повітряних перевезень [193, 32].

Проте і американські, і британські суди виходять з неможливості компенсації за Варшавською конвенцією суто ментальних страждань.

У Канаді у справі *Croteau and Brilliant v. Air Transat A. T. Inc.* (2005) [72, 9–10], яку розглядав Вищий суд Квебеку, позивач вимагав компенсації психологічної травми за отриманий страх через те, що перевізник продовжив виконання рейсу, а не припинив його негайно через наявність технічних пошкоджень на літаку. Вищий суд Квебеку зазначив, що, оскільки позивач чи будь-хто з пасажирів цього рейсу не помер і не зазнав тілесних ушкоджень у результаті інциденту (наявності технічних неполадок у літаку, про які було відомо пасажирам), за ст. 17 Варшавської конвенції перевізник не відповідає за суто психологічну травму пасажирів, оскільки в них були відсутні маніфестації (вияви) тілесних ушкоджень або тілесні ушкодження.

У справі *O'Mara v. Air Canada* (2013) [74, 7–8] Вищий суд справедливості Онтаріо при розгляді справи з компенсації ментального страждання, що не супроводжувалося фізичними ушкодженнями, зазначив, що Варшавська, а слідом за нею Монреальська конвенція, виключає відшкодування таких вимог. Таким чином, канадські суди визнали неможливість компенсації суто ментальних страждань за правилами відповідальності перевізника, встановленим як Варшавською, так і Монреальською конвенціями.

В Австралії в справі *Kotsambasis v. Singapore Airlines* (1997) [380, 93–96] апеляційний суд Нового Південного Уельсу дійшов висновку, що «тілесне ушкодження» за ст. 17 Варшавської конвенції не має на увазі суто емоційне ушкодження. Цей висновок суду базувався не тільки на ретельному вивченні французького тексту Варшавської конвенції, а й на посиланнях у рішеннях іноземних судів, зокрема, справу *Floyd*, що розглядалася Верховним судом США.

В іншій справі Верховний суд Південного Уельсу Австралії, розглядаючи позов щодо компенсації фізичних ушкоджень і моральних страждань, не пов'язаних з цими ушкодженнями, але викликаних нещасним випадком, що стався 20 січня 1991 р. під час рейсу з Сіднея

до Гаваїв, дійшов висновку про неможливість компенсації таких моральних страждань, оскільки моральні страждання повинні випливати з фізичних ушкоджень [731].

Стале ставлення австралійських судів до позовів з компенсації суто ментальних страждань у нещасних випадках, що сталися під час міжнародних повітряних перевезень, та розповсюдження міжнародного режиму відповідальності перевізників і на внутрішні повітряні перевезення мало наслідком прийняття спеціального закону, що вказує на неможливість компенсації суто ментального ушкодження у пасажирів [236].

Вищий суд Південно-Африканської Республіки, вирішуючи справу щодо можливості компенсації моральних страждань без наявності тілесних ушкоджень у зв'язку з приниженням людської гідності стюардом на міжнародному рейсі Британських авіаліній з Кейптауна до Лондона та вивчивши тлумачення цього питання іноземними судами (британським судом у справах *Sidhu* та *Morris*, американськими судами у справах *Eastern Airlines Inc v Floyd*; *El Al Israel Airlines Limited v Tsui Yuan Tseng*, *Zicherman v Korean Airlines Co.*, канадського суду у справах *Chernock v Corneloup*, *Naval Torres in North West Airlines Inc.*, *Lagos Gal v Northern Mountain Helicopters Inc.*, французького суду у справі *Mohamed v British Airways PLC*), дійшов висновку, що Варшавська конвенція є виключною підставою позовів з міжнародного повітряного перевезення, а оскільки позивач не зазнав смерті, поранення або інших тілесних ушкоджень у результаті нещасного випадку, відповідач не є відповідальним за нормами ст. 17 [823], тобто Вищий суд Південно-Африканської Республіки, як і американські, британські, канадські та австралійські суди, дійшов висновку про неможливість компенсації суто ментальних страждань за Варшавською конвенцією.

Суди континентальної Європи так само вважають неможливим компенсацію суто ментальних страждань [59].

Хоча в Росії немає судової практики з позовів про компенсацію суто ментальних страждань, заподіяних під час міжнародного повітряного перевезення, російські науковці А. О. Щурова [431] та

М. М. Остроумов [19, 104–106; 415] вважають, що ментальні ушкодження пасажирів підлягають відшкодуванню тільки у разі пов'язаності з тілесним ушкодженням.

З українських вчених питання можливості компенсації шкоди, заподіяної психічною травмою, розглядалося І. А. Діковською, яка дійшла висновку, що широке тлумачення терміну «тілесне ушкодження» дозволяє відшкодування як ментальних, так і фізичних страждань [405, 12]. Проте питання пов'язаності ментальних страждань з фізичними як ключова підстава для задоволення вимог з компенсації суто ментальної шкоди І. А. Діковською не розглядалося.

На нашу думку, компенсації повинні підлягати ментальні страждання, що є пов'язаними з фізичними ушкодженнями, незалежно від того, чи передували ці ментальні страждання тілесним ушкодженням, чи надалі викликали такі тілесні ушкодження. Тобто ми вважаємо, що тлумачення цього питання британським та канадським судом є найкращим віддзеркаленням бажання розробників Варшавської конвенції досягнути балансу інтересів між перевізниками та пасажиром.

Монреальська конвенція використовує термін «тілесне ушкодження» (*bodily injury*) замість «поранення чи будь-яке інше тілесне ушкодження» (*wounding or any other bodily injury*), що використане у Варшавській конвенції, хоча були численні пропозиції щодо його заміни на термін «особисте ушкодження» (*personal injury*), що надало б можливість вимагати компенсації не тільки фізичного, а й психічного (ментального) ушкодження, не пов'язаного з фізичним ушкодженням пасажирів [139, 13].

Матеріали Монреальської конференції – як одне з джерел, що вносить свій внесок у тлумачення понять Монреальської конвенції, – свідчать про однаковість делегатів у розумінні того, що ментальні страждання, пов'язані з фізичними ушкодженнями, підлягають відшкодуванню, що, власне, і було підтверджено судовою практикою багатьох країн за Варшавською системою.

Пропозиція визначити «ментальне страждання», що не пов'язане з фізичними ушкодженнями, як самостійний вид тілесного ушкодження

ня викликала значну дискусію на Монреальській конференції. Частина делегатів (Саудівської Аравії [143, 69], Об'єднаного Союзу страховиків [143, 69], Австрії [143, 70], Індії [143, 70], Мавританії [143, 71], IATA [143, 73]) вважала за недоцільне включення до Монреальської конвенції питання відшкодування ментальних ушкоджень *per se*, оскільки це матиме наслідком збільшення вартості позовів до перевізників, судових витрат і страхових премій, а, отже, й підвищення вартості повітряного перевезення для пасажирів.

Делегати з Великої Британії, Нової Зеландії, Словенії, Лівану, Швейцарії та Канади вважали, що ментальна шкода повинна відшкодуватися незалежно від наявності тілесних ушкоджень: це може розглядатися як крок уперед, здійснений у Монреальській конвенції, порівняно зі здобутками Варшавської конвенції. Проте можливість такого відшкодування повинна бути окреслена таким чином, щоб запобігти шахрайським позовам проти перевізників. Як приклад такого визначення пропонувалося зазначити про можливість відшкодування суто ментальних страждань, якщо вони мають значний негативний вплив на здоров'я та є відповідні прояви цього [143, 167]. При цьому всі делегати погоджувалися, що страх, викликаний повітряним перевезенням, не відноситься до числа таких чинників [143, 113–115]. Таким чином, навіть ті делегати, що схилилися до компенсації суто ментальних ушкоджень, пов'язували таку компенсацію зі здоров'ям пасажирів, а, отже, вони фактично лобіювали питання компенсації ментальних страждань, наслідком яких є тілесне ушкодження або його маніфестація.

Частина делегатів, включаючи делегатів з України, не висловила побажань із приводу будь-яких спеціальних уточнень поняття «тілесне ушкодження», оскільки, на їхню думку, це питання повинно вирішуватися судовою системою кожної окремої країни [143, 71].

Оскільки матеріали Монреальської конференції свідчать про відсутність однастайності серед делегатів щодо визначення поняття «тілесне ушкодження», для цілей тлумачення цього поняття конференцією було прийнято заяву, за якою остаточне рішення з складових тілесного ушкодження повинно ухвалюватися національним судом [143, 240].

У контексті наявності такої заяви та надання національному суду, що розглядає спір, найбільшої свободи при тлумаченні поняття «тілесне ушкодження» та його складових цікавою є справа *Ehrlich v. American Airlines, Inc.*¹, яка розглядалася американським судом на момент вступу Монреальської конвенції в силу для США. Хоча Апеляційний суд другого округу США застосував Варшавську конвенцію, ним була спеціально досліджена Монреальська конвенція, наміри її розробників та судова практика з цього питання в інших країнах (можливість компенсації винятково ментального ушкодження). Кінцевий висновок суду був такий: і Варшавська, і Монреальська конвенції не передбачають компенсації суто ментальних ушкоджень, і відшкодуванню підлягають лише ментальні ушкодження, викликані тілесними.

В Україні немає рішень судів зі спорів у міжнародних повітряних перевезеннях із задоволення суто ментальних ушкоджень. Проте, для аналізу аргументації та підходів суду при розгляді вимог про компенсацію суто ментального ушкодження, цікавими є судові рішення, що були прийнятими після катастрофи літака «Південних авіаліній», що здійснював рейс Одеса – Донецьк, оскільки Україна розповсюдила режим відповідальності Монреальської конвенції на внутрішні повітряні перевезення.

Так, обґрунтовуючи задоволення вимоги компенсації моральної шкоди позивачів, не пов'язаної з фізичними ушкодженнями, суди посилалися на таке:

1) «Враховуючи доведеність та обґрунтованість обставин порушення законних прав власності позивача, тривалість такого порушення, пов'язані з ним незручності та порушення укладу життя позивача, суд вважає обґрунтованою вимогу про відшкодування мораль-

¹ 8 травня 1999 р. при приземленні у Нью-Йорку міжнародного рейсу з Балтімора літак не знизив швидкості до необхідної, виїхав за передбачену полосу приземлення та майже опинився у воді. Евакуація пасажирів відбувалася без застосування спеціальних засобів, тобто пасажирів просто зістрибували з літака на землю. Позивачі Гері та Маріанн Ерліх вказали, що вони зазнали не тільки фізичних ушкоджень, а й ментальних страждань, що виявилися у страху літати, нічних кошмарах та безсонні [751].

ної шкоди. Визначаючи розмір відшкодування моральної шкоди, суд враховує масштабність порушення прав позивача, характер та тривалість створених позивачу незручностей» [901]; або

2) «В результаті зазначеної катастрофи позивач зазнав моральної шкоди внаслідок душевних страждань [внаслідок авіакатастрофи], порушення звичайного ритму життя, які негативно позначились на його загальному психологічному стані» [903].

Як вбачається з наданої аргументації, суди задовольнили вимоги позивачів із відшкодування шкоди за моральні страждання, викликані не фізичними ушкодженнями, а порушенням укладу та звичайного ритму життя, розглядаючи її як окрему вимогу, а не складову тілесного ушкодження.

Оскільки підставою позову була шкода, що виникла з внутрішнього перевезення, суди застосували норми матеріального права України (ст. 23, 928, 1167 ЦК України, Правила перевезення [228] та Постанову Пленуму Верховного Суду України №4 від 31.03.95 р. «Про судову практику в справах про відшкодування моральної (немайнової) шкоди» [905]).

Ст. 928 ЦК України встановлює, що відповідальність перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів визначається відповідно до глави 82, якщо договором або законом не встановлена відповідальність перевізника без вини. Ст. 1167 ЦК України, що вміщена саме в главі 82, встановлює відповідальність перевізника без вини, оскільки він є власником джерела підвищеної небезпеки (транспортного засобу). Ст. 1167 (2) ЦК України встановлює можливість відшкодування моральної шкоди незалежно від вини лише у разі її пов'язаності з тілесними ушкодженнями¹.

Правила перевезення розроблені з врахуванням Монреальської конвенції, і відповідно до них компенсація «душевних страждань» [903] можлива лише у разі їхньої пов'язаності з тілесним ушкодженням.

¹ Моральна шкода відшкодовується незалежно від вини... якщо шкоди завдано каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю фізичної особи внаслідок дії джерела підвищеної небезпеки.

Ст. 23 ЦК України встановлює загальний режим відшкодування моральної шкоди, який передбачає можливість її задоволення у разі її пов'язаності з тілесним ушкодженням за відсутності вини, і лише при протиправній поведінці порушника відшкодуванню можуть підлягати суто душевні страждання¹.

Таким чином, українське право встановлює обов'язок перевізника компенсувати пасажиру моральну шкоду, пов'язану з тілесним ушкодженням, і за відсутності «недбалості або іншої неправомірної дії чи бездіяльності перевізника» вимоги з відшкодування суто моральної шкоди, заподіяної протягом повітряного перевезення, не можуть бути задоволеними. Оскільки в розглянутих справах українські суди не встановили факту недбалості в діях перевізника, вони не мали права задовольняти окрему вимогу компенсації моральної шкоди.

Проте катастрофа рейсу Одеса – Донецьк сталася «через втрату швидкості літака під час заходу на посадку при метео умовах, до яких капітан повітряного судна не був підготовлений та допущений» [903]. На нашу думку мова йде про «недбалість або іншу неправомірну дію» перевізника, оскільки перевізник повинен був перевірити очікувані метео умови і якщо капітан не був допущений до виконання рейсів за такими метео умовами, цей рейс повинен був здійснюватися іншою особою або бути відтермінованим чи відміненим. Однак суд такої кваліфікації діям перевізника не надав, хоча саме вона дозволила б застосувати і ст. 1166, і ст. 23 ЦК України, які встановлюють можливість компенсації моральної шкоди за душевні страждання, яких фізична особа зазнала у зв'язку з протиправною [акцент наш] поведінкою щодо неї (використання не навченого персоналу, що мало наслідком порушення безпеки польоту та катастрофу літака).

Монреальська, так само як і Варшавська, конвенція не встановлює уніфікаційних вимог до кола осіб, що мають право на позов про відшкодування, та їх відповідні права. У цих питаннях застосуванню

¹ Моральна шкода полягає 1) у фізичному болю та стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку з каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я; 2) у душевних стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку з протиправною поведінкою щодо неї самої, членів її сім'ї чи близьких родичів.

підлягає право *lex fori*, яке визначає види вимог до відшкодування, включаючи можливість відшкодування суто ментальних страждань.

Так, законодавство штатів США дозволяє відшкодування ментальної шкоди одного подружжя через смерть або тілесні ушкодження іншого подружжя, через втрату союзу (*loss of consortium claim*)¹ (*Diaz Lugo v. American Airlines, Inc.* [750], *Kruger v. United Airlines, Inc.* [775], *Zicherman v. Korean Airlines* (1996) [796]. Через це складаються ситуації, коли пасажиру відмовляють у задоволенні його вимоги щодо компенсації суто емоційної шкоди, оскільки в нього не було тілесних ушкоджень, у той час як його подружжя може отримати компенсацію моральної шкоди, хоча він (або вона) взагалі не перебував на борту літака та не мав тілесних ушкоджень [193, 26].

Огляд європейського законодавства свідчить про наявність права родичів загиблого вимагати компенсації своїх моральних страждань у зв'язку з цим, а за законодавством Франції, Бельгії та Люксембургу – навіть за наявності у постраждалого пасажирів серйозних тілесних ушкоджень [599, 331–341].

У Франції вимоги про сплату моральної шкоди можуть базуватися або на вимогах загиблого, що включають його вимоги про компенсацію моральних страждань до моменту смерті, або на вимогах прямих родичів компенсації їхніх особистих емоційних втрат, до числа яких належать втрата товариства, комфорту, турботи та захисту.

У Німеччині згідно з імплементаційним актом Монреальської конвенції та законом про авіацію (ст. ст. 35, 36) перевізник повинен компенсувати постраждалому пасажирі витрати на медичне обслу-

¹ Втрата союзу означає неможливість для одного з подружжя мати нормальні подружні стосунки, що є евфемізмом статевих стосунків. Така втрата виникає, коли один з подружжя був ушкоджений і не може брати участь у статевих стосунках протягом певного часу або постійно внаслідок шкоди або страждає від ментального стресу через неправомірні дії відповідача, що перешкоджає звичайній сексуальній активності. Таким чином, неушкоджене подружжя може вступити в справу ушкодженого подружжя з вимогою про втрату союзу, що оцінюється спекулятивно. Сума компенсації, що присуджується, залежить від суду. Верховний суд США у справі *LandSvcs. v. Gaudet* (1974) визначив втрату союзу як таку, що включає широкий спектр взаємних вигод, які отримує кожен член сім'ї від тривалого спілкування з іншими членами, включаючи любов, пристрасть, турботу, увагу, союз, комфорт та захист.

говування та будь-які фінансові витрати, яких він зазнав, включаючи втрату або зменшення заробітку протягом періоду лікування, можливості розвитку бізнесу або кар'єри, а також будь-які витрати, які можуть виникнути у зв'язку зі збільшенням залежності в результаті отриманих ушкоджень; шкоду, пов'язану з болем та стражданням, якщо перевізник поведив себе необережно або з наміром завдати шкоди [380, 69–71]. У разі смерті пасажирів перевізник зобов'язаний компенсувати вартість квитка загиблого та витрати на поховання, навіть у тому випадку, якщо ці витрати були компенсовані департаментом соціального страхування. Компенсація дітям та іншим утриманцям загиблого внаслідок втрати фінансового утримання розраховується як сума, яку загиблий витратив би на дитину у разі тривання його нормального життя. У разі смерті пасажирів його нащадки наслідують право вимоги до перевізника [59, 39–41 – Article 17].

В Італії прямі спадкоємці загиблого (один із подружжя та дитина, які вижили) мають право на компенсацію моральної шкоди за втрату ніжності, біль та страждання, позбавлення фізичної/моральної цілісності.

В Іспанії та Португалії нащадки загиблого мають право вимагати компенсації моральних страждань, яких зазнав загиблий пасажир перед смертю.

У Великій Британії вимоги про компенсацію болю та страждання, що передували смерті загиблого, передаються у спадок утриманцям. До числа утриманців належать той/та з подружжя, хто вижив, особи, що вели спільне із загиблим господарство безпосередньо перед загибеллю або протягом щонайменше двох років, діти та батьки загиблого, сестра, брат, дядько та тітка [246].

За законодавством Росії відшкодуванню підлягає реальна шкода, що включає в себе витрати, яких особа вже зазнала на момент пред'явлення позову, або яких вона зазнає для відновлення порушеного права, тобто майбутні витрати, упущена вигода, що визначається з урахуванням розумних витрат, які кредитор повинен зазнати, та моральна шкода, що виникає у разі завдання шкоди життю та здоров'ю пасажирів, незбереження його багажу та затримку у перевезенні [19,

104–106]. У разі смерті пасажирів обсяг компенсації буде включати в себе матеріальні витрати на поховання, шкоду, заподіяну утриманням померлого у зв'язку з втратою годувальника, та моральну шкоду родичів загиблого, яка є наслідком порушення їхнього психічного благополуччя [431, 18]. При відсутності у загиблого утриманців правом на отримання компенсації від перевізника в рахунок погашення шкоди можуть скористатися батьки, другий з подружжя, діти загиблого, а у випадку загибелі пасажирів, який не мав самостійного доходу – особи, які утримували загиблого [268, 270–273].

В Японії відшкодування родичам «за співчуття» складає 138 000–177 000 дол. США залежно від того, чи був загиблий годувальником [373, 14–15].

У Південній Кореї присуджуються «втішальні виплати» (*consolation awards*) утриманням загиблих. У 2009 р. Верховний суд Південної Кореї розглядав чотири касаційних скарги на рішення, винесені судами Сеулу та Пусану¹, з позовів про відшкодування шкоди у зв'язку зі смертю пасажирів у катастрофі міжнародного рейсу Пекін – Пусан у 2002 р. Сеульський суд виніс рішення про сплату втішальних виплат у розмірі 69 000 дол. США за кожного покійного з виплатою додаткових 17 000 дол. США на кожного утриманця, а суд Пусану присудив втішальні виплати у розмірі 130 000 дол. США за кожного покійного. На думку Верховного суду Південної Кореї, саме сума, визначена судом Пусану, є адекватною у намаганні відшкодувати шкоду, заподіяну як загиблим, так і їхнім родичам, оскільки розмір компенсації у «повітряних справах» повинен бути вищим, ніж у справах про відшкодування на інших видах транспорту, адже пасажирів на борту літака зазнають екстремального страху та болю протягом усього процесу, що веде до катастрофи літака, тіла загиблих завжди страшенно пошкоджені, що, з одного боку, спричиняє багато більший шок для родичів, а з другого, має наслідком ускладненість процедур поховання; виплата відшкодування має тенденцію значних затримок, оскільки розслідування інциденту забирає багато

¹ Nam v. Air China, 2008 Da 3527; Kwon & Ors v. Air China, 2008 Da 3619; Hee & Ors v. Air China, 2008 Da 3640; and Gyo & Ors v. Air China, 2007 Da 77149 [598].

часу, що завдає значно більшого емоційного дискомфорту родичам загиблих протягом більш тривалого часу [599, 313–314].

В Україні відповідно до ч. 2 ст. 23 ЦК України відшкодуванню підлягає моральна шкода за тілесний біль та страждання, яких фізична особа зазнала у зв'язку з каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я та/або у душевних стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку з протиправною поведінкою щодо неї самої, членів її сім'ї чи близьких родичів, хоча розміри такого відшкодування є «стриманими» [507, 80].

Таким чином, хоча Варшавська та Монреальська конвенція і не встановлюють уніфікованого переліку вимог до відшкодування, можна встановити, що за законодавством різних країн до них включаються не тільки шкода за тілесне ушкодження або смерть пасажирів, а й «втішальні виплати» одному із подружжя або близьким родичам, витрати на медичне обслуговування, витрати на поховання, оцінка втрати/зменшення заробітку та бізнесових або трудових можливостей постраждалого пасажирів, витрати на фінансове утримання дітей у разі його смерті.

Хоча присуджувані до відшкодування суми є різними і залежать від місця проживання постраждалого до нещасного випадку, можна вказати на існуючий тренд зі збільшення сум відшкодування, що присутній в усіх регіонах світу. Так, за період 1996–2002 рр. таке збільшення відбулося на 50% в Африці та Азії, в Європі сума рішення на користь позивача збільшилася в 7 разів з 0,17 млн. дол. США на пасажирів до 1,1 млн. дол. США. Розмір середніх виплат до сплати може ілюструвати катастрофа міжнародного рейсу Барселона – Дюссельдорф, що сталася в березні 2015 р., внаслідок якої загинуло 144 пасажирів та 6 членів екіпажу. За оцінками експертів залежно від країни місця проживання загиблого родичі отримали від 0,4 млн доларів США (Індонезія) до 4,5 млн доларів (США) [709].

===== 2.7. Період відповідальності перевізника

Перевізник є відповідальним за шкоду, заподіяну пасажирів, якщо існує причинний зв'язок між нею та його діями або бездіяльністю,

який опосередковується специфічним місцем знаходження пасажирів або здійсненням ним певних дій: на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажирів. Монреальська конвенція не внесла будь-яких змін у це поняття, вироблене у Варшавській конвенції.

Поняття «на борту» видається зрозумілим і може бути визначене як фізичне перебування пасажирів в салоні літака. Проте залежно від обставин справи суд може розцінити пригоду, що розпочалася «на борту» та надалі відбувалася поза межами літака, як таку, що представляє собою «нешасний випадок».

Після одного з перших терористичних захоплень літака у вересні 1970 р. пасажирів протягом 24-х годин перебували в салоні, а згодом були переправлені в готель на Кіпрі, де утримувалися 7 днів. У справі *Husserl v. Swissair* (1975) суд Нью-Йорка визначив, що термін «на борту» за Варшавською конвенцією означає весь час з моменту посадки пасажирів в салон літака у місці відправлення до моменту його висадки з салону літака у місці призначення [769], що дозволяє говорити про широке тлумачення поняття «на борту».

В іншій справі зі схожими обставинами, що розглядалася Касаційним судом Франції, суд дійшов висновку про неможливість застосування Варшавської конвенції, оскільки протягом нещасного випадку пасажир перебував не на борту судна, а утримувався терористами в готелі [870], що дозволяє говорити про вузьке тлумачення поняття «на борту».

Оскільки Варшавська або Монреальська конвенції представляють собою єдину нормативну підставу позовів з міжнародних повітряних перевезень, на нашу думку, доцільно використовувати широке тлумачення поняття «на борту», що має включати перебування пасажирів як у салоні літака після того, коли він здійснив операцію з посадки, так і в будь-якому іншому місці, включаючи поза межами літака, якщо пасажир ще не здійснив висадку в місці призначення.

Таке визначення «на борту» є залежним від поняття «будь-які операції з посадки чи висадки».

Протягом процесу посадки та висадки пасажиром здійснюються певні дії в приміщеннях аеропорту та поза ним (на злітному полі).

Пасажира може вважати, що розпочав посадку, коли після реєстрації на рейс він проходить безпековий контроль та переходить в приміщення аеропорту, які включають і залу очікування безпосередньо перед воротами, через які пасажир залишає аеропорт, яка визначається іноді як стерильна зона для посадки [431, 9]. На момент прийняття Варшавської конвенції після виходу з приміщення аеропорту пасажир діставався літака пішки злітним полем. Пізніше пасажирів почали доставляти до літака спеціальним транспортом. Сьогодні пасажирів з зали очікування можуть проходити у салон судна телескопічним трапом, що сприяє уникненню ризиків ушкодження пасажирів на злітному полі.

Процес висадки відбувається у зворотному порядку: пасажир покидає салон літака. До приміщень аеропорту він може дістатися пішки злітним полем або телескопічним трапом, або перевізник довозить його туди спеціальним транспортом. Діставшись аеропорту, пасажир проходить до зали отримання багажу. До цієї частини приміщень (прибуття, транзит та отримання багажу) мають доступ виключно пасажирів. Після виходу із зали отримання багажу пасажир опиняється в місці загального доступу будь-яких осіб.

Описаний процес дозволяє тлумачити поняття «будь-які операції з посадки чи висадки» вузько чи широко. Вузьке значення «посадка» буде передбачати лише операції з просування пасажирів з зали очікування аеропорту до салону літака. Широке значення «посадки» буде включати в себе всі та будь-які операції пасажирів, спрямовані на посадку в салон літака з моменту пересікання певної зони в аеропорту, до якої мають доступ виключно пасажирів.

Такі саме міркування стосуються і поняття «висадка». За вузьким тлумаченням під висадкою будуть розумітися лише дії пасажирів, спрямовані на вихід з салону літака та входження до приміщення аеропорту. За широким – висадка закінчується в той момент, коли пасажир дістався приміщень аеропорту загального користування.

Хоча правова доктрина та судова практика не мають єдності, яке зі значень – вузьке чи широке, підлягає застосуванню, більшість науковців та судів схиляються до широкого тлумачення, оскільки тексти

Варшавської і Монреальської конвенцій, характеризуючи «операції з посадки або висадки», використовують означення «будь-які», що свідчить про тривалість процесів «посадки або висадки».

В офіційному перекладі ст. 17 Монреальської конвенції українською застосовано словосполучення «під час» замість «будь-які операції з», що, на нашу думку, спонукатиме українські суди до вузького тлумачення поняття «посадки чи висадки».

Оскільки навіть при застосуванні широкого тлумачення поняття «протягом будь-яких операцій з посадки чи висадки» доцільно визначитися, які саме операції свідчать про початок процесу посадки та закінчення висадки, іноземна судова практика сформулювала критерії, які допомагають у цьому.

Одним з головних критеріїв є контроль перевізника за діями пасажирів та можливість здійснення ним розумної турботи про них. Виходячи з визначальної ролі цього критерію, суди по-різному тлумачать момент його виникнення.

Доктрина та судова практика є одностайними у визначенні того, що перевізник не є відповідальним за шкоду, заподіяну пасажиру в приміщенні аеропорту або протягом здійснення процедур реєстрації на рейс, оскільки перевізник не має можливості потурбуватися про пасажирів, а шкода завдана йому не через ризики, притаманні повітряному перевезенню [59, Article 17–57]. Дійсно, сьогодні реєстрація може здійснюватися онлайн, тобто віддалено від приміщень аеропорту, коли пасажир може знаходитися у будь-якому місці.

На думку німецького вченого Е. Гемюла (*Elmar Giemulla*), знаходження пасажирів в приміщеннях аеропорту (магазини, ресторани, салони масажу та манікюру тощо), які не контролюються конкретним перевізником, навіть після проходження реєстрації та безпекового контролю не є умовою відповідальності перевізника за заподіяну шкоду, оскільки пасажир не піддається ризикам, притаманним повітряній подорожі [59, Article 17–58–59]. Хоча думка Е. Гемюла базується на практиці французьких, німецьких та американських судів, існує і протилежна судова практика. Так, у справі *Baker v. Lamdsell Protective Agency, Inc.* (1985) американський суд при тлумаченні по-

няття «посадка» вказав, що контроль перевізника за пасажирями розпочинається з моменту початку проходження пасажиром безпечних процедур на терміналі, оскільки там можуть перебувати лише пасажирі, що мають квитки та пройшли реєстрацію на рейс [741].

Британські суди так само розглядають процедури в аеропорту (безпека та паспортний контроль) як такі, що здійснюються під час посадки, якщо було оголошено посадку на рейс (справа *Adatia v Air Canada* (1992) [714], *Phillips v Air New Zealand Ltd* (2002) [815]).

Суди країн континентальної правової сім'ї схильні вважати, що перевізник контролює пасажирів лише тоді, коли вони мають можливість виконувати інструкції перевізника. Так, суд Марселя відмовився визнати авіаперевізника відповідальним у справі *Bibabcea v. Air France* (1960), де пасажирка впала та зазнала тілесних ушкоджень після проходження митного контролю в очікуванні свого рейсу в залі міжнародних вильотів, посилаючись, що пасажирка ще не розпочала дій з посадки, і інцидент трапився до того моменту, як авіаперевізник оголосив про посадку на літак, який означає початок контролю перевізником за діями пасажирів, що пересуваються до стійки відльоту [33, 85–86].

За судовою практикою Німеччини нещасний випадок має місце протягом посадки, якщо авіаперевізник має можливість турбуватися та контролювати пасажирів, які виконують його інструкції [59, Article 17–55].

Застосування американським судом критерію контролю перевізника за діями пасажира у вигляді розумної турботливості про нього стало вирішальним у справі *Murillo v. American Airlines, Inc.* (1989). Відповідач аргументував неможливість застосування Варшавської конвенції, оскільки пригода сталася не на борту або протягом операцій з посадки чи висадки з повітряного судна, а на виході з аеропорту, де літня пасажирка була збита автомобілем. Суд аргументи перевізника не прийняв та зазначив, що «нешасний випадок» у значенні Варшавської конвенції являє собою «неочікуване або незвичайне явище або випадок, що є зовнішнім для пасажира» і «не являє собою внутрішні реакції пасажира на звичайне, нормальне та очікуване

функціонування літака». «Нещасний випадок» для застосування Варшавської конвенції має місце, якщо «хоча б одна ланка у [причинному] ланцюжку представляє собою незвичайне або неочікуване явище, зовнішнє для пасажирів». Такою ланкою у причинному ланцюжку, що став підставою позову, була відсутність з боку перевізника безпечного супроводу літньої пасажирки до її стикувального рейсу в Чикаго. Отже, пасажирка перебувала або в процесі висадки з одного рейсу, або в процесі посадки на інший [779].

Судова практика свідчить, що фактори місцезнаходження та діяльності пасажирів зі здійснення посадки є так само важливими, як і контроль перевізника за діями пасажирів, та є інтегральними в оцінюванні пов'язаності шкоди з діями перевізника і надалі – в оцінці його відповідальності в конвенційних межах.

В американській судовій практиці визначальними для тлумачення поняття «посадка» стали справи *Day v. TWA* (1975) [748] та *Evangelinos v. TWA* (1977) [755], в яких ушкодження пасажирів були отримані в результаті терористичної атаки, що сталася у транзитному лобі аеропорту, де пасажирів були зібрані для проходження контролю перед посадкою в літак, тобто місце нещасного випадку відбулося в зоні, куди мають доступ тільки пасажирів, дії яких спрямовані виключно на посадку. Суди визнали, що місце та діяльність, у яку були залучені постраждалі пасажирів в момент нещасного випадку, свідчать, що пасажирів перебували в процесі посадки на літак.

До критеріїв «місце нещасного випадку», «діяльність пасажирів» та «контроль перевізника» судовою практикою американських судів було додано критерій близькості нещасного випадку до часу відправлення рейсу (справи *Buonocore v. Trans World Airlines, Inc.* (1990) [743]; *Barratt v. Trinidad and Tabago* (1990) [37, 97]), а критерій «діяльності пасажирів» був уточнений інтенсивністю дій пасажирів з підготовки до посадки на літак.

На противагу американським, британським, французьким та німецьким судам, що тлумачать поняття «посадка» широко, австралійський суд пропонує використовувати вузьке тлумачення поняття «посадка». Так, у справі *Kotsamabsis v Singapore Airlines* (1997) зазна-

чено, що посадка являє собою процес безпосереднього входження в літак. Виходячи з такого тлумачення, «посадка» не повинна включати в себе дії з підготовки до посадки, проходження реєстрації та контролю, оскільки протягом цих процедур пасажир може бути відмовлено у посадці, і розробники Варшавської конвенції вважали, що транспортування розпочинається з моменту посадки пасажир на борт літака [617, 209].

Застосування критеріїв, включаючи критерій контролю перевізника за діями пасажирів, для тлумачення поняття «висадка» не викликає у судів різних країн таких різночитань як поняття «посадка». Висадка вважається завершеною, коли авіаперевізник перестає контролювати пасажирів. На думку американського правника Дж. Томкінса, таким місцем є загальна зона у терміналі, якої досягає пасажир після його транспортування туди автобусом або іншим транспортним засобом [37, 137]. На думку іншого американського правника, перевізник перестає контролювати пасажирів і відповідати за них після досягнення безпечного місця в терміналі [33, 87–89]. Проте таке визначення закінчення контролю передбачає визначення того, яке місце у терміналі є безпечним. Так, у справі *Martinez Hernandez v. Air France* (1976) [37, 147] постраждалий пасажир зійшов з літака, прибув до терміналу, пройшов паспортний контроль і вже збирався забрати свій багаж, коли був атакований терористом. Суд прийшов до висновку, що пасажир перебував поза межами контролю авіаперевізника, незважаючи на той факт, що терорист був одним з пасажирів того самого літака, а інцидент стався у зоні, де могли перебувати виключно пасажир.

В справі *Moses v. Air Afrique* (2000) [764] суд зазначив, що пасажир не перебували в процесі висадки, коли зазнали тілесних ушкоджень у публічній зоні терміналу після проходження імміграційного контролю на шляху до зони отримання багажу. Тобто можна вважати висадку пасажир закінченою в той момент, коли він досягає приміщень аеропорту призначення.

Таким чином, на вузьке чи широке тлумачення поняття «посадка» впливає тлумачення моменту виникнення контролю перевізника за

діями пасажирів. За вузьким тлумаченням такий контроль розпочинається в момент безпосереднього входу пасажирів в літак (австралійський суд), за широким – контроль відбувається протягом процесу руху пасажирів при здійсненні ним аеропортових процедур та перебування до воріт посадки після оголошення рейсу (британські суди).

Уніфікованими критеріями, що допомагають визначитися, чи було заподіяно шкоду протягом операцій з посадки чи висадки, є: 1) місце нещасного випадку, 2) діяльність пасажирів, 3) контроль перевізника за діяльністю пасажирів; 4) фактор близькості нещасного випадку до часу відправлення рейсу; 5) завдання шкоди через ризики, притаманні повітряній подорожі.

Незважаючи на існування розбіжностей у судовій практиці стосовно вузького чи широкого тлумачення поняття «посадка», на нашу думку, в сучасних умовах доцільніше використовувати широке тлумачення поняття «посадка» та «висадка», оскільки однією з цілей Монреальської конвенції є забезпечення захисту інтересів споживачів під час міжнародних повітряних перевезень і необхідність їхньої справедливої компенсації відповідно до принципу найбільш повного відшкодування у разі завдання шкоди через нещасний випадок.

2.8. Затримка в перевезенні та відповідальність перевізника за неї

Встановлюючи відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну внаслідок затримки у повітряному перевезенні пасажирів, а не за сам факт виникнення затримки, Монреальська конвенція, так само як і Варшавська, не надає визначення поняття «затримка», хоча в підготовчих матеріалах Монреальської конференції пропонувалося її визначити як «невиконання перевезення пасажирів або доставки багажу або вантажу в безпосереднє або кінцеве місце призначення протягом часу, на який можна розумно очікувати від дбайливого перевізника, з урахуванням всіх відповідних обставин» [141, 10]. Проте, оскільки зазначене визначення потребувало значного тлумачення

(який перевізник може вважатися дбайливим, який час є розумним, які обставини є відповідними), розробники Монреальської конвенції зазначили про неможливість перерахувати всі обставини, що можуть бути кінець-кінцем визначені як «затримка» та наявність значної судової практики, що була сформована за Варшавською конвенцією, яка може слугувати допоміжною при визначенні судами, що розглядають спір чи відбулася затримка згідно з Монреальською конвенцією. Тобто делегатами Монреальської конференції було вирішено залишити визначення чи відбулася «затримка» на розсуд суду, який розглядає конкретні обставини кожної справи [143, 83].

Судова практика свідчить, що при визначенні поняття «затримка» суди відмовилися від встановлення допоміжних тестових критеріїв. Проте, було визначено, що скасування перевізником рейсу або його відмова у перевезенні пасажирів через надмірний продаж квитків відноситься до питань невиконання договору перевезення, які регулюються національним правом, а не нормами Варшавської конвенції (справи *Wolgel v. Mexicana Airlines* (1987) [795], справа *Sassouni v. Olympic Airways* (1991) [788]).

Питання чи покривається відмова у транспортуванні через надмірний продаж квитків регулюванням «затримки» в Монреальській конвенції розглядалося американським судом у справі *Weiss v. El Al Israel Airlines* (2006). Суд вказав, що

суди договірних країн (Німеччини, Канади, Італії та Франції) єдині у визначенні, що відмова у перевезенні через надмірний продаж квитків представляє собою договірне невиконання, яке повинно вирішуватися за нормами національного права. До того ж підготовчі матеріали до Монреальської конвенції свідчать про намір розробників Монреальської конвенції визначати поняття «затримки» за нормами права *lex fori*. Базуючись на цьому, позови про відмову у перевезенні через надмірний продаж квитків повинні мати підставу невиконання договору, а не затримка у перевезенні, і розглядатися за нормами застосовного національного права [794].

Невиконання рейсів за іншими причинами, включаючи питання відмови у допущенні пасажирів на рейс, хоча вони вчасно прибули

на посадку за виключенням розумних підстав, які забороняють таку посадку як от підстави здоров'я, безпеки або неналежних документів для подорожі, також розглядається як таке, що регулюється нормами національного права, а не Монреальською конвенцією (*The Farm Inc. v. Private Jet Services Group, Inc.* (2009) [606, 215]).

Оскільки поняття «затримки» є пов'язаним з поняттям «невиконання», визначення того чи мало місце невиконання договору повітряного перевезення чи затримка у такому перевезенні залежить від тлумачення обставин справи судом та підстави позову, на яку посиляється позивач. Так, в справах *Mullaney v. Delta Airlines, Inc.* [74, 3–4], *In re Nigeria Charter Flights Contract Litig.* [74, 3–4] суди дійшли висновку, що якщо обставини справи більше скидаються на невиконання, а не на затримку, застосовується національне право.

Питання затримки у міжнародному перевезенні регулюються нормами Регламенту (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 11 лютого 2004 року N 261/2004 про запровадження загальних правил компенсації та допомоги пасажирам у разі відмови у перевезенні та скасування чи тривалої затримки рейсів (Регламент 261/2004) [250] та Монреальської конвенції. Хоча Димпсі вважає неприпустимим регулювання тих сфер авіаційної діяльності, які вже врегульовані міжнародними конвенціями, визначеними як виключний документ регулювання [570, 212], Європейський суд справедливості щодо правомірності прийняття та застосування Регламенту 261/2004 вказав, що стандартизовані заходи допомоги на ранній стадії тієї системи, що запроваджена Монреальською конвенцією, і виконання цих стандартизованих заходів не позбавляє пасажира в подальшому права подати позов згідно з Монреальською конвенцією [799]. Аргументуючи правомірність прийняття Регламенту 261/2004 в частині питань, що стосуються затримки рейсів, Європейський суд справедливості послався серед іншого на те, що Регламент 261/2004 застосовується у разі надзвичайної ситуації, в той час як Монреальська конвенція стосується звичайного здійснення перевезень [800].

В преамбулі Регламенту 261/2004 «надзвичайні обставини» визначаються як такі, яких неможливо було уникнути, навіть у випадку

прийняття всіх розумних заходів. До таких надзвичайних обставин Регламент 261/2004 відносить політичну нестабільність, метеорологічні умови несумісні з можливістю виконати рейс, безпекові ризики, неочікувані недоліки, що впливають на безпеку рейсу, страйки, що впливають на діяльність повітряного перевізника. За тлумаченням Європейського суду справедливості ці обставини повинні тлумачитися таким чином, що «технічна проблема у літаку, що може призвести до скасування або затримки рейсу, не покривається концепцією «надзвичайних обставин» в розумінні цього положення, за виключенням випадку, коли ця проблема походить з подій, які за своїх характером та походженням, не є властивими нормальному здійсненню діяльності авіаційного перевізника та знаходяться поза його контролем» [801], тобто мова йде про закриття аеропортів, аеронавігаційну перевантаженість, політичну нестабільність, суворість негоди, безпекових ризиків та страйках [570, 221].

Рішення європейських судів 2010–2013 років свідчать, що при вирішенні питання чи покривається концепцією «надзвичайних обставин» технічна проблема у літаку, що призвела до затримки рейсу, суддя виходить з принципу балансу інтересів сторін, а не з принципу споживацького інтересу пасажирів. Так, затримка міжнародного рейсу Манчестер-Мадейра на 6 годин через витік пального з панелі доступу до бака на крилі літака була віднесеною до числа надзвичайних обставин, оскільки виникла внаслідок дефектів конструкції літака, які перевізник не міг ні передбачити, ні попередити. В іншій справі затримка рейсу була викликана протіканням гідравлічної системи, що могла б мати наслідком відсутність безпечної посадки або користування автопілотом. Дефект не було виявлено протягом здійснення рутинного технічного утримання літака. Оскільки з таким дефектом літак неможливо було використовувати, перевізник не зміг здійснити рейс з Риму до Лідсу. Через рідкісність дефекту перевізник не мав на складі необхідної запасної частини та вимушений був замовити її в США. Суддя визнав, що дефект був надзвичайним за своїм характером, оскільки не міг бути виявленим за рутинними процедурами, та, що

перевізник здійснив всі розумні заходи для попередження затримки [641, 14–15].

Для прояснення питання які саме технічні проблеми покриваються концепцією надзвичайних обставин було видано рекомендаційне керівництво, яке визначило допоміжні тестові критерії, що дозволяють віднести технічні проблеми, що сталися на літаку, до надзвичайних обставин. Такими тестовими критеріями визначені непередбачуваність, невідворотність та зовнішній фактор. Рекомендації передбачають, що перевізник звільняється від відповідальності за затримку здійснення повітряного перевезення не тільки у разі наявності надзвичайних обставин, а лише у разі представлення ним доказів, що ним було здійснені всі розумні заходи для попередження виникнення таких надзвичайних обставин [251].

Хоча Правила перевезення слідують Регламенту 261/2004 в частині визначення видів затримки та застосовуваних до них об'єктивних критеріїв, концепція «надзвичайних обставин», використана в них для звільнення перевізника від відповідальності за затримку, значним чином відрізняється від концепції Регламенту 261/2004. У Правилах перевезення під надзвичайними розуміються обставини, які призводять до тривалої затримки або скасування одного або більше рейсів, навіть якщо відповідним авіаперевізником було вжито всіх розумних заходів, щоб запобігти затримкам або скасуванню. До них відносять, зокрема, «технічні перешкоди, що виникли внаслідок відмови та збоїв, несправностей систем електропостачання, зв'язку, комунікацій, обладнання, програмного забезпечення». Тобто до обставин, що знаходяться поза розумним контролем перевізника Правилами перевезення додані обставини, що можуть використовуватися перевізником як звільнення від відповідальності при неналежному виконанні ним своїх обов'язків щодо технічного утримання літака. Таке визначення «надзвичайних обставин» є надзвичайно широким і дає можливість українському перевізнику уникнути відповідальності перед пасажиром.

Ст. 22 Монреальської конвенції встановлює максимальні межі відповідальності перевізника у випадку знищення, утрати, пошкодження або затримки в перевезенні багажу у розмірі 1 131 СПЗ сто-

совно кожного пасажирів та за затримку у відправленні пасажирів – 4,694 СПЗ, а також підстави, за якими встановлені межі не застосовуються.

Оскільки відшкодуванню підлягає лише та шкода, що стала наслідком нещасного випадку, пасажир зобов'язаний довести, що отримана ним шкода (витрати та втрати) стали наслідком затримки рейсу або знищення, утрати, пошкодження або затримки в перевезенні багажу, інших дій та бездіяльності перевізника, його службовців або агентів, що були учинені з наміром завдати шкоди або через бездумну недбалість і з усвідомленням того, що у результаті таких дій, можливо, буде завдано шкоди.

Прикладом бездумної недбалості перевізника може слугувати справа *Hutchinson v. British Airways, PLC* [74, 30–31], в якій позивач вимагав сплати повної вартості пошкодженого багажу без застосування лімітів, встановлених у Монреальській конвенції, на підставі наявності необачної поведінки перевізника, який мав усвідомлювати, що в результаті його дій, можливо буде завдано шкоди багажу, що перевозиться. Позиція позивача базувалася на тому, що система обробки багажу відповідача була неадекватною та такою, що не відповідала прийнятним стандартам. За твердженням позивача відповідач обробляв на 25% багажу більше, ніж дозволяла його система і відповідно повинен був розуміти підвищену можливість нанесення шкоди багажу. Суд вказав, що представлені заяви, вкупі з підтвердженням персоналу перевізника про його обізнаність з підвищеним ризиком нанесення шкоди багажу, є достатніми для встановлення відповідальності перевізника у розмірі більшому, ніж встановлено ст. 22(2) Монреальської конвенції.

Складовою позовів про компенсацію шкоди, що стала результатом затримки у перевезенні або пошкодженні та/або втраті багажу, є вимоги з відшкодування моральної шкоди. Ставлення судів до компенсації цього виду шкоди є різним в різних країнах: одні суди відмовляють у компенсації, інші – задовольняють такі вимоги.

У справі *Lukács v. United Airlines, Inc.* [74, 31–32] позивач вимагав відшкодування втрат «академічної можливості» та можливості на-

вчання через затримку у перевезенні, проте його вимоги були не задоволені з посиланням канадського суду на неможливість компенсації за Монреальською конвенцією чисто моральної шкоди.

Американські суди не схильні задовольняти вимоги щодо компенсації моральної шкоди у зв'язку з затримкою або втратою багажу. Так, у справі *Nastych v. British Airways* (2010) [74, 14–15] суд відмовив у компенсації ментальної шкоди, посилаючись на ст. 29 Монреальської конвенції, яка забороняє виплати, що не стосуються компенсації фактичної шкоди.

Українські суди відмовляють у задоволенні вимог з компенсації моральної шкоди за затримку рейсу, посилаючись на відсутність прямої норми, що передбачає такий вид відповідальності у міжнародних договорах, учасницею яких є Україна [900].

Федеральний апеляційний суд в цивільних та комерційних справах Аргентини вважає правомірними вимоги позивачів із сплати морального відшкодування в справах з затримки перевезення. Оскільки у ряді справ (*Ortuño Dora, et al. vs. Iberia Líneas Aéreas de España; B., N. J., et al. v. Cubana de Aviación S. A.; De la Barrera Lucio J., et al., v. Alitalia Líneas Aéreas Italianas S. A.*) було присуджено одну й ту саму суму (800 доларів США) відшкодування, можна припустити, що цей суд вважає саме цю суму належним відшкодуванням моральних страждань при затримці у справах з міжнародного перевезення [74, 48].

В справі *Walz v. Clickair S. A.* (2010) [74, 17], що розглядався іспанським судом, спір стосувався відповідальності перевізника за втрату багажу на рейсі з Барселони до Опорто. Позивач вимагав компенсувати шкоду у розмірі 2 700 євро вартості втраченого багажу та 500 євро нематеріальних збитків. Позиція позивача базувалася на судовій практиці іспанських судів і, зокрема, на рішенні Оденсійського регіонального суду Барселони від 2 липня 2008 р. (*Audiencia Provincial de Barcelona*), за яким Монреальська конвенція встановила ліміт у 1000 СПЗ, який повинен окремо застосовуватися як до матеріальних, так і до нематеріальних вимог, становлячи разом комбінований ліміт 2 000 СПЗ. Торговельний суд №4 Барселони звернувся до Європейського суду справедливості за попереднім висновком щодо

тлумачення обсягу поняття «шкода» та включення до нього матеріальних та нематеріальних витрат та визначення розміру відповідальності перевізника.

Керуючись віденськими правилами тлумачення «загального міжнародного права» (добросовісність, використання звичайного значення термінів в їхньому контексті та з урахуванням предмету та цілей міжнародного договору), Європейський суд справедливості задекларував, що «оскільки Монреальська конвенція не містить визначення поняття «шкода», воно повинно тлумачитися в світлі цілей конвенції, якими є уніфікація правил міжнародного повітряного перевезення, і цей термін повинен мати уніфіковане та автономне тлумачення», незалежне від концепцій національного права договірних країн. Для цілей визначення лімітів відповідальності перевізника за шкоду, понесену, зокрема, у зв'язку з втратою багажу, термін «шкода» у Монреальській конвенції повинен тлумачитися як такий, що включає і матеріальну і нематеріальну шкоду, яка обмежується загальним лімітом у 1000 СПЗ, за винятком випадків спеціального декларування цінності багажу [797].

У РФ моральна шкода за затримку у перевезенні застосовується за законом «Про захист прав споживачів» [859] і її розмір встановлюється в залежності від наданих стороною доказів та за розсудом суду. Застосування закону «Про захист прав споживача» поряд з нормами міжнародного договору відбувається на підставі позиції російського суду, що глава 3 Варшавської конвенції дозволяла встановлення додаткових заходів відповідальності перевізника [861], і закон лише доповнив норми конвенції, «встановлюючи засоби додаткового правового захисту інтересів пасажирів» [866], оскільки ст.19 Варшавської конвенції «носить загальний характер», не розкриваючи самого поняття шкоди [867]. Поряд з цим законом застосовується Повітряний кодекс РФ для нарахування неустойки за невчасно або неналежним чином надану послугу з перевезення [838] у разі відсутності підстав, що звільняють перевізника від цього виду відповідальності (обставини непередбачуваної сили, необхідність усунення несправності судна, що можуть нанести шкоду життю та здоров'ю пасажирів, інші обставини, що не залежать від перевізника). Такому правозастосов-

ному підходу міг сприяти той факт, що дуже часто міжнародне перевезення придбавається як складова туристичного продукту і Верховний суд РФ при визначенні правил підсудності запропонував розглядати спори з такого перевезення в рамках законодавства про захист прав споживачів [862]. Застосування законодавства про захист прав споживачів надає можливість пасажиром у разі затримки рейсу отримувати компенсацію понесених збитків у вигляді витрат на харчування [842], сплаченого квитка, який довелося повернути перевізнику [843], часу втраченого відпочинку [842], часу втраченого проживання та харчування в готелі [843]; проживанні та харчування в готелі, втрати на перекладача та виготовлення довіреності [839; 859]; моральної шкоди (моральні страждання, пов'язані з незручностями у зв'язку з несвоєчасним вилітом літака [842; 843; 859; 862]; сильне нервово напруження, відчуття безвиході від складності у пошуку грошей на придбання нових авіаквитків, одягу, послуг таксі та необхідності знаходження на шляху слідування три ночі підряд разом з неповнолітньою дитиною, хвилювання за своє та дітей здоров'я [857]).

В той же час існує певна частина російських судів, які вважають, що при врегулюванні спорів з міжнародних перевезень застосуванню підлягають тільки норми міжнародного договору, які не передбачають компенсацію моральної шкоди у разі затримки перевезення [831].

Таким чином, оскільки Монреальська конвенція не містить чіткого визначення переліку видів шкоди до відшкодування у разі затримки у перевезенні пасажирів та багажу та у разі пошкодження та/або втрати багажу, а лише верхню межу відшкодування, національні суди вправі самостійно визначатися з включенням до таких видів відшкодування шкоди матеріальної та нематеріальної в межах лімітів, встановлених Монреальською конвенцією.

===== 2.9. Підсудність спорів з перевізником

Варшавська конвенція встановила, що пасажир або його спадкоємці за своїм вибором мають право звернутися до суду за місцем

знаходження перевізника, місцем перебування головного управління підприємства перевізника або за місцем, де перевізник має контору, через яку було укладено договір перевезення (тобто придбаний квиток на міжнародне повітряне перевезення) або за місцем призначення пасажирів, що є таким самим, як і «місце відправлення»¹ для міжнародних перевезень в обидва кінці (*round trip*). Визначення такої територіальної підсудності було продиктоване тими самими передумовами, що й встановлення режиму обмеженої відповідальності перевізника, а саме – надання преференцій та найбільшого захисту молодій авіаційній індустрії.

Хоча Монреальська конвенція до зазначених чотирьох форумів додала п'ятий – суд на території договірної держави, в якій пасажир на момент нещасного випадку має основне й постійне місце проживання (*principal and permanent residence*), звернення до нього можливе лише за наявності шкоди у вигляді смерті або тілесного ушкодження пасажирів. До того ж пасажир, незалежно від свого громадянства, на момент нещасного випадку повинен мати основне й постійне місце проживання на території держави, в якій буде розглядатися справа, а перевізник здійснювати до цієї держави повітряні перевезення пасажирів на власних повітряних суднах або на повітряних суднах іншого перевізника на підставі комерційної угоди до цієї держави та використовувати власні або орендовані ним або його партнером за комерційною угодою приміщення для здійснення діяльності, пов'язаної з повітряним перевезенням пасажирів.

В справі *Hornsby v. Lufthansa German Airlines* (2009) [767] судом було розтлумачено поняття «основного і постійного місця проживання пасажирів»². Виходячи з визначення тлумачного словника юридич-

¹ Campbell v. Air Jamaica Ltd., 863 F.2d 1, 2 (2d Cir. 1988); Blake v. American Airlines, Inc., 245 F.3d 213, 1215 (11th Cir. 2001); Swaminathan v. Swiss Air Transport Co., Ltd., 962 F.2d 387, 3 89 (5th Cir. 1992) [74, 18].

² За обставинами справи позивачка була ушкоджена протягом турбулентності, що сталася на рейсі Франкфурт – Лос-Анджелес. Позов було ініційовано у Каліфорнії, США. Відповідач просив припинити провадження у справі на підставі відсутності компетенції американського суду розглядати справу, оскільки пасажирка мала основне і постійне місце проживання на території Німеччини. Позивачка, громадянка США, підтвердила, що на момент пригоди вона проживала та працювала в Німеч-

них термінів Блека (*Black's Law Dictionary*), за яким «постійне місце проживання або фіксований дім» являє собою місце, де сторона може жити за своїми інтересами або забаганками, але яке не має наміру кидати», та вимог федерального законодавства США, яке також бере до уваги наміри сторони: «особа не відмовляється від постійного місця проживання шляхом фізичного покидання цього місця; особа повинна переїхати на нове місце з наміром залишитися там назавжди» [767], суд дійшов висновку, що життєві плани позивачки не включали залишення Сполучених Штатів і, очевидно, вона збиралася сюди повернутися. Відповідно, позивачка мала право скористатися п'ятою юрисдикцією, наданою Монреальською конвенцією. Таким чином, для застосування цієї юрисдикції та у випадку проживання сторони в декількох країнах, суд повинен визначитися з точкою зору пасажирів, його наміром, яка перетворюється у критерій для визначення його «основного й постійного місця проживання».

Хоча Монреальська і Варшавська конвенції передбачають право вибору юрисдикції виключно позивачем, судова практика свідчить, що на цей вибір може впливати суд, до якого звернувся позивач, шляхом застосування процесуальних норм місця розгляду справи. Такий вплив може виражатися як у відмові суду розглядати спір шляхом направлення позивача до суду іншої держави (застосування американської процесуальної доктрини *forum non conveniens*), так і у прийнятті до розгляду спору, який в іншому випадку не повинен був би розглядатися цим судом (французький досвід), або розширенні юрисдикційних меж шляхом застосування місцевого законодавства (російський досвід).

чині, подорожувала за круговим квитком, який передбачав її повернення до Німеччини, мала банківські рахунки та лікарів у Німеччині, отримувала пошту та мала телефонні номери в Німеччині. Вона підтвердила, що продала свій дім у Каліфорнії за два роки до нещасного випадку. В той же час вона підтримувала чинними водійські права в Каліфорнії, мала банківський рахунок у Каліфорнії, підтримувала поштову скриньку там, брала участь у виборах та була зареєстрована в податковій інспекції. До того ж позивачка зазначила, що вона не планувала ставати постійним резидентом Німеччини чи будь-якої іншої країни.

Ставлення судів країн загального права до можливості застосування доктрини *forum non conveniens*¹ до спорів з міжнародного повітряного перевезення не є однаковим. Так, у справі *In re Air Crash Off Long Island New York* (1999) [770] американський суд вказав, що текст ст. 28(2) Варшавської конвенції чітко визначає застосування процесуального права місця розгляду спору, а оскільки доктрина *forum non conveniens* притаманна процесуальному праву США, вона підлягає застосуванню.

У справах, що розглядалися американськими судами за Монреальською конвенцією, суди продовжували додержуватися висновку [698], що Монреальська конвенція не містить заборони застосування доктрини *forum non conveniens* (*Pierre-Louis v. Newvac Corp* [784], *In re Air Crash Over the Mid-Atlantic 770*], *Hosaka v. United Airlines Inc* [768]).

Британські суди натомість вважають, що, хоча текст Варшавської конвенції і не виключає можливість застосування місцевих процесуальних правил, доктрина *forum non conveniens* є несумісною з цілями Варшавської конвенції, яка спрямована на уніфікацію правил та дотримання балансу між інтересами перевізників і пасажирів (*In Milor v. British Airways, Plc.* (1996) [814]).

Якщо американські суди у певних випадках уникали розгляду конвенційних спорів шляхом застосування національних процесуальних доктрин, французькі суди до певного часу розглядали такі спори, хоча за Варшавською конвенцією ці спори не були їм підсудними. Так, у справі *Pakistan International Airlines v. Ms Kunze Bejon*, що розглядалася Касаційним судом Франції у 1997 р., відповідачами виступали іноземний перевізник, який не мав будь-якого комерційного зв'язку з Францією, та компанія *Airbus*, що має основне місцезнаходження у Франції, і була притягнута позивачем штучно заради підсудності, суд дійшов висновку, що Варшавська конвенція не містить вказівок на місце розгляду справи у разі наявності декількох відпо-

¹ Застосовується судами країн загального права у разі ініціювання позивачем іноземцем позову проти відповідача-іноземця для отримання більшої за розміром компенсації шкоди внаслідок події, що сталася при міжнародному повітряному перевезенні на судні, що здійснювало рейс під іноземним прапором.

відачів, і відтак застосуванню підлягають національні процесуальні норми, що вирішують це питання [73, 27–28]. Це рішення мало наслідком ініціювання безлічі судових процесів у Франції у справах із застосуванням Варшавської конвенції, де відповідачами були французькі виробники авіаційних об'єктів, а співвідповідачами – іноземні перевізники, протягом здійснення міжнародних повітряних перевезень якими сталися нещасні випадки.

Така практика була скасована самим Касаційним судом Франції у справі *X v Gulf Air* (2009), де судом було визначено, що ст. 28 Варшавської конвенції містить виключний перелік судів, що мають право розглядати справи з міжнародних повітряних перевезень, і Варшавська конвенція повинна застосовуватися у вузькому сенсі без будь-яких відхилень, оскільки міжнародні договори мають переважну силу над національними правилами, зокрема, щодо юрисдикції [74, 27].

Верховний суд Російської Федерації встановив, що суд не має права повернути позов пасажирів до перевізника, якщо такий позов подано за правилами підсудності, встановленими для позовів про захист прав споживачів, «в тому числі й у зв'язку з виконанням чартерних повітряних перевезень пасажирів у рамках виконання договору реалізації туристичного продукту» [861]. Таке тлумачення надавало можливість російському позивачу застосувати п'яту юрисдикцію Монреальської конвенції (місце проживання позивача) в той час, коли Російська Федерація не була учасником Монреальської конвенції.

Таким чином, у питанні обмеження національного процесуального закону нормами Варшавської та Монреальської конвенції серед країн-учасниць цих конвенцій відсутній уніфікований підхід. Європейські та британські суди вважають, що спори з міжнародного повітряного перевезення розглядаються за правилами юрисдикції, визначеної конвенцією, і обсяг юрисдикційних положень процесуального права країни місця розгляду спору є підпорядкованим положенням конвенції, тоді як американські та російські суди вважають за можливе застосування місцевого процесуального права без будь-яких обмежень.

3.

УНІФІКОВАНІ НОРМИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЕКСПЛУАТАНТА ПЕРЕД ПОСТРАЖДАЛИМИ НА ПОВЕРХНІ

3.1. Розробка уніфікованого режиму відповідальності експлуатанта

Через особливості способу заподіяння шкоди в міжнародному приватному повітряному праві можна говорити про спеціальні делікти. Повітряне судно може нанести шкоду як джерело підвищеної небезпеки при його використанні в міжнародній цивільній авіації (перевезення вантажів, пошти та пасажирів) та у випадку його падіння, або падіння предметів чи людей з нього чи зіткненні літаків у повітрі і падіння їхніх уламків. У такому разі шкода може бути нанесеною на поверхні третім особам.

Необхідність уніфікованого регулювання міжнародним договором питань відповідальності експлуатанта за завдання шкоди на поверхні була вперше визначена на Паризькій конференції з повітряного права в 1919 р. Комісія *CITEJA* опікувалася розробкою міжнародного договору, який представляв би компромісний варіант для задоволення інтересів трьох різних груп: (1) потерпілих третіх осіб на поверхні, яким необхідно відшкодувати заподіяну шкоду як найшвидше, (2) експлуатантів, які потребували розумного рівня страхових премій при страхуванні ризиків заподіяння шкоди третім особам на поверхні, та (3) страховиків, яким для встановлення розумного рівня страхових премій необхідні були заздалегідь відомі показники відшкодування, що передбачало обмеження розмірів відповідальності експлуатанта. Вивчивши законодавство країн, експлуатанти яких здійснювали між-

народні польоти, та над територією яких польоти здійснювалися, розробники проекту конвенції дійшли висновку про доцільність запровадження обмеженої відповідальності делінквента, що повинна наступати незалежно від його вини. Наявність значних складностей для осіб, які зазнали шкоди внаслідок авіаційних подій, була підставою для використання доктрини абсолютної відповідальності. Позивач звільнявся від необхідності доказування неправомірної поведінки та вини заподіювача шкоди [382, 22]. Постраждала особа на поверхні має право на компенсацію за умови наявності доказів, що шкода нанесена повітряним судном, що знаходилося в польоті, або особою або предметом, що випали з літака, та звільнена від надання доказів вини експлуатанта. Головне, що повинна здійснити постраждала особа або її представник – це представити докази наявності шкоди та її зв'язок з літаком. Саме такий підхід і був закладений в основу підписаної 29 травня 1933 р. у Римі конвенції з уніфікації певних правил, що стосуються завдання літаком шкоди третім особам на поверхні (надалі Конвенція 1933 р.). Конвенція 1933 р. не була підтримана американською та британською делегаціями через відсутність пов'язаності відповідальності делінквента з його недбалістю [633, 416–417] та неприйнятністю положень про страхування для експлуатантів та страховиків [557, 420–424].

Головним надбанням Конвенції 1933 р. стало запровадження імперативного обов'язку експлуатанта страхувати свою відповідальність перед третіми особами у розмірах конвенційних меж, що, таким чином, гарантувало відшкодування делінквентом заподіяної шкоди. Проте, обов'язки страховиків за Конвенцією 1933 р. були настільки обтяжливими, що отримати страхування за цією конвенцією на лондонському міжнародному ринку було неможливо [557, 423].

Хоча Конвенція 1933 р. мала ряд положень, які суттєво обмежували розмір відповідальності експлуатанта та можливість постраждалих осіб отримати належні їм суми (встановлення пресікальних строків пред'явлення претензій та позовів), вона встановила базові принципи відшкодування шкоди особам на поверхні: абсолютну відповідальність експлуатанта літака, тобто відповідальність наступала неза-

лежно від вини експлуатанта; механізм спрощення отримання компенсації за нанесення шкоди, скасувавши вимоги щодо представлення постраждалими особами або їх правонаступниками доказів про наявність вини або недбалості з боку експлуатанта; межі відповідальності експлуатанта перед третіми особами.

Через те, що Конвенція 1933 р. була ратифікована невеликою кількістю договірних країн, робота над її модернізацією розпочалася зразу ж після 2-ї світової війни і завершилася підписанням у Римі 7 жовтня 1952 р. однойменної Конвенції 1952 р., яка використала основні положення та концепції Конвенції 1933 р. Остання з усією очевидністю була розроблена європейськими юристами з доктринерським (формалістичним) підходом до узгодження практичних положень на противагу пропозиціям прагматичного підходу англо-американських країн [557, 439]. Зокрема, Конвенція 1952 р. відобразила концепцію абсолютної відповідальності експлуатанта, втілену в Конвенції 1933 р., значно підвищивши розмір відшкодування постраждалим на поверхні. Встановлюючи абсолютну відповідальність експлуатанта, Конвенція 1952 р. в той же час обмежувала розмір відшкодування збитків «розумним обмеженням...», щоб не перешкоджати розвитку міжнародного повітряного транспорту»¹, «хоча застосування простої логіки робить очевидним, що таке бажання не може бути втіленим справедливо на міжнародному рівні» [36, 75]. Цей факт був одним з чинників відмови від ратифікації Конвенції 1952 р. такими провідними в галузі авіації країнами як Сполучені Штати, Великобританія та Нідерланди. Для них був неприйнятним принцип абсолютної та повної відповідальності експлуатанта за відсутності його умислу або недбалості, низькі розміри конвенційного відшкодування постраждалим особам на поверхні, відсутність права договірної країни, над територією якої пролітає літак, перевірити платоспроможність страховика, що здійснив страхування відповідальності експлуатанта цього літака перед третіми особами, та встановлення єдиної підсудності [557, 420].

¹ Преамбула Конвенції.

Хоча Конвенція 1952 р. жодного разу не застосовувалася, рішення про її перегляд було ухвалено лише влітку 2000 р. [548]. Зацікавленості у перегляді Конвенції 1952 р. не було, оскільки статистика свідчила про відсутність значної кількості інцидентів і проблем з відшкодуванням постраждалим у разі катастрофи з повітряним судном. Так, на кінець 1938 р. з 380 інцидентів з повітряними суднами, внаслідок яких було завдано хоча б незначних ушкоджень третім особам на поверхні, лише 13,8% могли б потрапити в сферу застосування Конвенції 1933 р. Більшість цих інцидентів закінчилася мирним врегулюванням, за яким постраждалим сплатили від 300 до 12 000 доларів США. Лише три інциденти розглядалися в суді, та постраждалим сплатили від 30 до 48 000 доларів США. Протягом 1946–1959 рр. сталося лише 16 інцидентів, в яких загинуло 32 особи, а 26 дістали значні тілесні ушкодження [557, 438–439].

Робота з модернізації Конвенції 1952 р. була прискорена терористичною атакою 11 вересня 2001 р. в Сполучених Штатах Америки (Події 9/11). Близько 9–00 ранку за місцевим часом два захоплені терористами цивільні літаки, що здійснювали перевезення пасажирів до Нью-Йорка, з інтервалом у 17 хвилин врізалися у хмарочоси Всесвітнього Центру Торгівлі у Нью-Йорку. Від вибухів протягом кількох годин обидві споруди обвалилися. Невдовзі після катастрофи у Нью-Йорку ще один літак врізався в західне крило американського міністерства оборони у Вашингтоні – Пентагон, а один літак упав неподалік міста Пітсбург, не долетівши до Вашингтону.

Події 9/11 не мали міжнародного характеру. Оскільки літаки, що зазнали катастрофи, були зареєстровані в США. Їхніми експлуатантами були перевізники, основне місце діяльності яких знаходилося у США. Ці повітряні судна здійснювали місцеві авіарейси, а шкода була завдана на території США. Однак Події 9/11 відобразилися на світовій економіці, тому що поставили на межу банкрутства як авіаперевізників з різних країн (через раптове зростання вартості страхування), так і страхові компанії, в яких були застраховані літаки, що зазнали катастрофи, бо сплачувати відшкодування належало одночасно значній кількості постраждалих.

В якості заміни Конвенції 1952 р. ІКАО у 2009 р. запропонувала дві нові міжнародні конвенції, що відрізняються між собою характером ризиків делікту: про незаконне втручання та про загальні ризики (надалі разом Конвенції 2009 р.). Ці конвенції не є пов'язаними між собою і держави члени можуть приєднатися до будь-якої з них, або до обох конвенцій разом.

При розробці проектів Конвенцій 2009 р. розробники дійшли висновку про необхідність встановлення рівнів надаваного відшкодування третім особам вищих, ніж розміри відповідальності Монреальської конвенції, оскільки треті особи можуть зазнати збитків щодо їхніх домовок, майна, сфери здійснення підприємництва та взагалі проживання. Розробники виходили з таких принципів:

1) Режим захисту потерпілих повинен не поступатися режиму Монреальської конвенції, яка передбачає (i) дворівневий режим відповідальності; (ii) у випадку авіаційної події, яка мала наслідком смерть чи тілесні ушкодження, сплату попередніх виплат особам, які мають право вимагати компенсації шкоди; (iii) встановлення механізму перегляду розмірів відповідальності [106]. Щодо потерпілих з числа третіх осіб, по суті довільно обраних терористами, повинен використовуватися не менш сприятливий режим ніж щодо пасажирів, що мають договірні зв'язки з перевізником та прийняли пов'язані з польотом ризики [111];

2) авіатранспортна система, включаючи авіаперевізників, повинна отримати адекватний захист в контексті проблеми «катастрофічної шкоди» – крупно масштабної шкоди з великою кількістю постраждалих;

3) система захисту повинна була передбачати наявність доступного страхування;

4) Терористичні напади представляють найбільшу загрозу системі повітряного транспорту, особливо якщо вони ведуть до катастрофічних наслідків;

5) Необхідність пов'язати дві цілі – надання адекватної компенсації потерпілим, з однієї сторони, та забезпечення належного захисту цивільної авіації в існуючих рамках системи компенсації, з іншої;

6) Створення додаткового механізму фінансування компенсації, що дозволить вирішити зазначені цілі та забезпечить належне функціонування системи [107, 2].

Розробники Конвенцій намагалися встановити справедливу формулу збалансованого врахування інтересів авіації та третіх осіб, яка була б прийнятною для держав-членів з різними правовими системами та дозволяла б забезпечити послідовність підходів до потерпілих в результаті авіаційних подій як на міжнародному, так і на національному рівнях. Ця ціль на думку деяких правників не була досягнутою [150; 389, 289–290], оскільки її взагалі важко досягнути запропонованими Конвенціями 2009 р. [600, 800].

Конвенція про незаконне втручання позиціонується розробниками як новаторський документ, де вперше в МПРПП основна увага приділена «не стільки питанням вини, скільки простому забезпеченню відшкодування шкоди потерпілим третім особам та справедливому поводженню з ними в авіаційній галузі» [138, 4]. Основною ціллю Конвенції про незаконне втручання згідно з її преамбулою є врегулювання ситуацій з незаконного захоплення повітряних суден, якими нанесено шкоду третім особам на поверхні, та забезпечення розумного відшкодування такої шкоди. Розробники очікували, що Конвенція про незаконне втручання буде мати успіх, оскільки в ній закладене недержавне джерело фінансування, передбачене справедливе фінансування внесків з конкретного джерела, що таким чином зрівнює «правила гри» між державами [138].

Проте скептиками Конвенція про незаконне втручання розглядається як така, що соціалізує ризики, а не реагує на правопорушення, як належить коригуючому правосуддю [382, 68], і така, що перекладає ризики тероризму на плечі експлуатантів. Водночас самі критики Конвенції про незаконне втручання зауважують, що воєнні й терористичні ризики, яким приділено основну увагу в цьому документі, являють собою небезпеку фінансової руйнації експлуатантів через катастрофічний розмір збитків, що можуть бути ними отримані, оскільки традиційні страхові ринки не схильні надавати страхове покриття у необхідному обсязі. В свою чергу, сплативши значні стра-

хові премії, експлуатант отримує лише часткове покриття ризиків заподіяння шкоди, обмежене умовами та винятками. Розглядаючи Конвенцію про незаконне втручання на тлі неадекватного та/або дорогого традиційного страхування воєнних і терористичних ризиків, можна припустити, що вона є бажаним механізмом захисту авіаційної індустрії від наслідків катастрофічних фінансових збитків, які можуть бути заподіяними повітряним судном внаслідок його незаконного захоплення та використання в якості зброї масового ураження.

Більшість дослідників схиляється до думки, що Конвенції про загальні ризики та незаконне втручання не набудуть чинності, через наявність в них великої кількості неузгодженостей. Відповідно єдиним чинним багатостороннім міжнародним документом, що пропонує уніфікований режим відповідальності експлуатанта перед третіми особами за шкоду, заподіяну «повітряним судном» та «повітряним судном, що легше за повітря», на сьогодні є лише Конвенція 1952 р., яка тим не менше жодного разу не застосовувалася. Оскільки Конвенція 1952 р. не визначає обов'язкову наявність пілота на судні та через все більше використання в цивільній авіації безпілотних повітряних пристроїв (надалі БПП), останнім часом до неї звертаються науковці, які вивчають можливість її застосування у разі заподіяння БПП шкоди на поверхні третім особам.

De facto уніфікованого режиму відповідальності експлуатантів не існує і суд при розгляді деліктного спору має визначити застосовне право для віднайдення підстав виникнення шкоди; кваліфікації дії як делікту; встановлення деліктоздатності суб'єктів та визначення розміру та порядку відшкодування шкоди. Для вирішення цих питань в законодавстві різних країн закріплена основна колізійна прив'язка – право держави місця нанесення шкоди (*lex loci delicti commissi*). Застосування цієї прив'язки має як переваги (легкість у застосуванні, передбачуваність результатів застосування, симетричність застосування щодо різних потенційних сторін конфлікту у великих катастрофах, якими зазвичай є катастрофи з падінням літаків на поверхню), так і недоліки (позивачам іноді дуже незручно використовувати юрисдикцію місця події, яка має випадковий характер щодо позивача [379,

91; 56, 217], фактори, що мають відношення до справи, знаходяться в різних країнах [256]).

Проте, з розвитком правового регулювання деліктних правовідносин почали запроваджуватися й інші колізійні принципи як альтернативні або додаткові до основної колізійної прив'язки: закон місця проживання (*lex domicili*) або особистий закон (*lex personalis*) або місце звичайного перебування потерпілого [56, 218–219]; закон місця настання прямих несприятливих наслідків, причинених в результаті делікту (*lex loci damni*); закон держави, з якою пов'язані обидві сторони деліктних правовідносин, якщо сторони мають місце проживання або місцезнаходження в одній державі (*lex personalis*); закон суду (*lex fori*); закон країни, яка має найтісніший зв'язок з деліктом.

Країни ЄС включили до області деліктних зобов'язань принцип «автономії волі», в результаті чого сторони деліктного зобов'язання мають право обрати ту правову систему, яка бере до уваги інтереси обох сторін [256].

Закон України «Про міжнародне приватне право» встановив прив'язку, за якою права та обов'язки за зобов'язаннями, що виникають внаслідок завдання шкоди, визначаються правом держави, у якій мала місце дія або інша обставина, що стала підставою для вимоги про відшкодування шкоди, тобто використана так би мовити «традиційна» колізійна прив'язка *lex loci delicti commissi*, хоча останнім часом в зарубіжних країнах і, зокрема, в ЄС [256] в якості основної прив'язки застосовується *lex loci damni* [56, 217].

Віднайдення колізійної прив'язки може здійснюватися у міжнародній конвенції або договорі загального характеру, які мають спеціальні норми, що регулюють генеральні делікти. Мова йде про двосторонні або багатосторонні договори (конвенції) про правову допомогу та правові відносини у цивільних справах. Україною підписано більше 10 таких двосторонніх договорів [294–305; 323; 324] та Конвенція про правову допомогу та правові відносини з цивільних, сімейних та кримінальних справ 1993 р. [309]. Щодо деліктних зобов'язань зазначені договори загалом передбачають застосування класичного колізійного принципу – законодавства договірної сторони,

на території якої мала місце дія або інша обставина, що стала підставою для вимоги відшкодування шкоди. Деякі з зазначених двосторонніх договорів загального характеру передбачають можливість для сторін вибору альтернативних колізійних принципів. Так, якщо заподіювач шкоди і потерпілий є громадянами однієї Договірної Сторони, може застосовуватися законодавство цієї Договірної Сторони (договори з В'єтнамом, Грузією, Молдовою, Польщею, Румунією, Узбекистаном, Чеською республікою, багатостороння Конвенція про правову допомогу та правові відносини 1993 р.). Якщо заподіювач шкоди і потерпілий є громадянами однієї договірної сторони, може застосовуватися законодавство договірної сторони, до суду якої подано позовну заяву (договори з Естонією, КНДР, Латвією, Литвою).

Незважаючи на відсутність уніфікованого режиму відповідальності експлуатантів, вважаємо за необхідне вивчити причини небажання міжнародної спільноти у його встановленні при тому, що було витрачено багато зусиль на розробку та обговорення сучасних Конвенцій про загальні ризики та про незаконне втручання.

3.2. Нормативні та фактичні підстави деліктної відповідальності в МПрПП за сучасними конвенціями. Відповідальна особа. Види шкоди до відшкодування

Конвенції 1933 р. та 1952 р. не передбачали виключність їх застосування у разі деліктного заподіяння шкоди третім особам на поверхні повітряним судном, або предметом, що міг з нього випасти. Застосування спеціального міжнародного інструменту, як виключної підстави деліктного позову із заподіяння шкоди повітряним судном, встановлено лише Конвенціями про загальні ризики та незаконне втручання. Для їхнього визначення використали норми ст. 29 Монреальської конвенції, як такої, що отримала належне судове тлумачення в якості виключної нормативної підстави позову.

Конвенції 1933 р., 1952 р. та 2009 р., які разом можна визначити як конвенції про деліктну відповідальність експлуатанта, встановлюють усічений склад правопорушення для настання обов'язку експлуатанта із відшкодування заподіяної шкоди: наявність у третьої особи, яка не пов'язана з експлуатантом літака договором перевезення або трудовим договором [172], шкоди, та пов'язаність такої шкоди з цивільним повітряним судном, що знаходиться у польоті.

Хоча Конвенції 1933 р. та 1952 р. не визначали поняття «третьої особи», виходячи з їх назви та сфери застосування, зрозуміло, що йшлося тільки про осіб, що перебувають на поверхні землі, включаючи адміністрацію, операторів та персонал аеродрому, аеронавігаційні служби, тощо [133, 3].

Конвенції 2009 р. стосуються ширшого кола «третьох осіб», включаючи до їхнього числа також і пасажирів або членів екіпажу іншого повітряного судна в польоті або на землі, з яким може статися зіткнення, а також будь-яку іншу особу, якій може бути заподіяно шкоду, за винятком самого експлуатанта, пасажирів або відправника чи отримувача вантажу, що знаходиться на борту повітряного судна, яке завдало шкоди.

За Конвенцією 1933 р. особою, відповідальною за відшкодування заподіяної шкоди, був експлуатант як особа, що використовувала літальний апарат за свій власний рахунок, та ім'я якої було занесене до аеронавігаційного реєстру. Якщо ж ім'я експлуатанта не значилося в аеронавігаційному реєстрі, експлуатантом літального апарата вважався його власник. Відповідальність експлуатанта була солідарною з незаконним користувачем, якщо експлуатант не здійснив необхідних дій для попередження незаконного використання. Якщо ж усі розумні дії для попередження незаконного використання літального апарата були здійснені, то відповідальність за шкоду на поверхні за незаконне використання літального апарата ніс тільки порушник. У випадку завдання шкоди на поверхні в результаті зіткнення двох та більше літальних апаратів їхні експлуатанти були солідарно відповідальними в межах розмірів, встановлених Конвенцією 1933 р. До числа відповідальних осіб можна віднести і страховика, оскільки

Конвенція 1933 р. передбачала право подання позовів безпосередньо до нього.

Конвенція 1952 р., як і її попередниця, визначає ряд відповідальних осіб, хоча і зобов'язує претензії та позови про відшкодування заподіяної шкоди адресувати виключно до експлуатанта¹. У першу чергу, відповідальною особою є експлуатант, що використовує повітряне судно в момент нанесення шкоди та зберігає контроль над навігацією повітряного судна, оскільки вона має право повітряним судном. До експлуатанта прирівнювалася особа, що не мала виключного права користування повітряним судном протягом періоду більш ніж чотирнадцять днів, проте використовувала таке судно і була фактичним користувачем в момент нанесення шкоди [171, 4–17]. Якщо шкода була нанесена у зв'язку із зіткнення двох або більше літаків, відповідальність повинні нести експлуатанти цих літаків. Зареєстрований власник повітряного судна вважався його експлуатантом, якщо в процесі встановлення його відповідальності він не доводив, що експлуатантом є інша особа. Закладений принцип є віддзеркаленням законодавства країн загального права (Австралії, Великобританії, Нової Зеландії) [36, 116]. В Європейських країнах, які можна умовно розділити на три групи, був закладений інший принцип відповідальності власника: (1) застосування відповідальності тільки у разі вини (австрійський закон про авіацію 1946 р., розділ 146, п.1); (2) об'єктивної відповідальності власника, за виключення випадків, коли він не володів або не контролював судно та (3) об'єктивної відповідальності власника незалежно від володіння або контролю над літаком (розділ 11–1 Норвезького авіаційного акту 1993 р.; ст. ст. 117 та 119 кодексу цивільної авіації Греції, за яким власник та експлуатант є спільно відповідальними за шкоду, нанесену третім особам на поверхні; ст. 127 датського Авіаційного акту 1927 р.) [36, 120–125]. Зареєстрований власник повітряного судна є відповідальним за завдання шкоди, якщо літак з екіпажем, наданим власником, перебуває у тайм-чартері, вояж-чартері або мокрому лізингу [382, 21]. За Протоколом 1978 р. ця норма не застосовується, якщо власником судна

¹ Ст. 19 Конвенції 1952 р.

є держава, і відповідальною є та особа, якій судно передано в експлуатацію, що має на меті мінімізацію використання інституту державного імунітету при розгляді спорів із постраждалою особою. Якщо літак взято в чартер без екіпажу (*bare hull charter*), відповідальною особою є фрахтувальник. Власник та фрахтувальник є солідарно відповідальними, якщо на момент завдання шкоди фрахтувальник не має виключного права на використання повітряного судна понад 14 днів [100, V[373]. У разі незаконного заволодіння судном відповідальними особами є незаконні користувачі, які розглядаються Конвенцією 1952 р. як фактичні експлуатанти. До числа незаконних користувачів належать не тільки терористи, про існування яких на момент прийняття Конвенції 1952 р. ніхто не замислювався, а й особи, які продовжують експлуатацію судна за межами узгодженого з експлуатантом строку. У такому разі експлуатант є солідарно відповідальним з ними, якщо не доведе, що він здійснив усі залежні від нього заходи для попередження незаконного користування. За Конвенцією 1952 р. страховик може опинитися відповідальною особою, якщо експлуатант став неплатоспроможним або банкрутом.

У разі застосування Конвенції 1952 р. до відшкодування шкоди, нанесеної БПП, експлуатантом БПП буде вважатися його власник або оператор. Труднощів у віднайденні цих осіб не буде у тому разі, якщо національне законодавство вимагає реєстрації чи отримання дозволу на використання БПП. Проте частина країн (Бельгія, Велика Британія, Німеччина, Румунія, Франція) такого обов'язку не встановлює [87, 30–31; 185]. До того ж у разі руйнування БПП чи його ідентифікаційної таблички, встановлення цих осіб стає проблематичним.

Експлуатант може бути звільненим від відповідальності лише при сприятливій недбалості потерпілої особи за Конвенціями 1933 р, 1952 р., які встановлювали абсолютну відповідальність експлуатанта. Цей режим відповідальності експлуатанта критикувався делегаціями США та Канади, які вважали, що «експлуатант повинен бути відповідальним за шкоду виключно у випадку неможливості ним довести, що він здійснив усі необхідні заходи для уникнення шкоди, та всі можливі дії, які експлуатант, діючи з найвищою обережністю, повинен був би

здійснювати в таких обставинах» [36, 66]. Завдяки цій критиці підстави звільнення експлуатанта від відповідальності в Конвенції 1952 р. були розширеними. Так, якщо шкода була прямим наслідком збройного конфлікту або цивільних заворушень, або якщо експлуатант не міг використовувати судно внаслідок акту державної влади, чи шкода була завдана виключно недбалістю або іншою неправомірною дією третьої особи або її службовців чи агентів, експлуатант звільнявся від відповідальності.

Розробники Конвенції про загальні ризики відмовилися від визначення в якості відповідальних осіб інших, ніж експлуатант, що за їх поясненнями викликано можливістю останнього «більш ефективно використати своє право регресу» [111, 7] до винної особи. Визначення експлуатанта залишилося таким самим, як і в Конвенції 1952 р. за визначальним критерієм контролю за навігацією (принцип здійснення контролю в якості фактору, що сприяє «експлуатації» [113, 4]). У випадках солідарної відповідальності експлуатантів при зіткненні двох або більше суден право регресу кожного з експлуатантів залежить від частки відповідальності за заподіяну таким експлуатантом шкоду.

Конвенція про незаконне втручання, так само як і Конвенція про загальні ризики, визначає експлуатанта єдино відповідальною особою, що викликало багато критики з боку правників, які розглядають експлуатанта як одну з жертв терористів, атака яких спрямована проти уряду держави у місці випадку [160, 1], і відповідальною у такому разі повинна бути держава (теорія співучасті¹ й теорія терпи-

¹ Теорія була започаткована Гуго Гроцієм (Hugo Grotius) (1583-1645), засновником теорії природного права, та базувалася на тому, що, хоча держава не є абсолютною відповідальною за приватні порушення, вона може розглядатися як співучасниця завдяки принципам *patientia* (toleration) and *receptus* (refuge). За принципом *patientia* держава є відповідальною за свою неспроможність попередити неправильні дії. За принципом *receptus* – за відмову покарати або депортувати (Якщо він не є громадянином держави) порушника. Емер де Ваттель (Emer de Vattel) (швейцарський правознавець, 1714–1767) також вважав, що тільки держава може бути відповідальною, якщо суверен відмовляється відновити зло, завдане його підданам, не може його покарати або вчинити правосуддя щодо нього шляхом застосування місцевого закону або шляхом його екстрадиції. Британський юрист Вільям Блекстон (William Blackstone) (1723–1780), розвиваючи зазначену теорію, стверджував, що суверен, який не може покарати порушника, повинен розглядатися як такий, що сприяє правопорушенню або є його співучасником.

мости¹⁾), проти якої спрямовано терористичний акт [27; 551] за свою неспроможність попередити його або відвернути. Визначення держави як єдино відповідальної особи є логічним, оскільки треті особи на поверхні можуть розглядатися як жертви міжнародних злочинів, для виплати відшкодування яким створені компенсаційні фонди в багатьох державах.

Моделлю визначення експлуатанта як єдино відповідальної особи слугували Віденська [291] та Паризька [345] конвенції про цивільну відповідальність за ядерну шкоду, де оператор ядерної установки є абсолютно відповідальним за завдання шкоди довкіллю. Проте за цими конвенціями ризику завдання шкоди довкіллю є виключно внутрішніми для оператора ядерної установки, що контролюється ним, і виникнення ризиків некоректної роботи ядерної установки залежить від її експлуатації оператором. Якщо ж шкода заподіяна через дію зовнішніх ризиків, що знаходяться поза контролем оператора ядерної установки (збройний конфлікт, громадянська війна, природні катастрофи та інші виключні обставини), оператор ядерної установки звільняється від відповідальності за шкоду.

Воєнні та терористичні ризики є зовнішніми для експлуатанта й непередбачуваними при звичайній експлуатації повітряного транспорту, вони лежать поза контролем експлуатанта, вірогідність їх настання не має будь-якого зв'язку з його поведінкою, тим більше, що особи, відповідальні за завдання шкоди, тобто терористи, не є службовцями перевізника [150]. Обираючи експлуатанта єдино від-

¹ Теорія терпимості виникла у 1925 році. Її прихильники вважали, що держава стає відповідальною за приватні акти жорстокості не через співучасть як таку, а через відмову або неспроможність вчинити над порушниками правосуддя, що дорівнювало утвердженню акту або терпимість щодо нього. Тоді не вважалося спірним або нелогічним припущення, що держава повинна нести відповідальність за свою неспроможність здійснити відповідні кроки для покарання осіб, що завдали шкоди іншим, і, відповідно, держава вважалася винною в тому, що вона «дивилася крізь пальці» на кримінальні дії і, відповідно, була за це відповідальною. До того ж на той час арбітражні трибунали присуджували відшкодування шкоди за приватні правопорушення на підставі винуватості держави щодо терпимості або неспроможності запобігти правопорушенню, зокрема його фінансуванню. В результаті розвитку цієї теорії було прийнято Конвенцію ООН про боротьбу з фінансуванням тероризму 1999 р.

повідальною особою та скеровуючи всі позови проти нього як застрахованої особи, через яку можливо сплачувати відшкодування всім іншим потерпілим, розробники Конвенції про незаконне втручання у такий спосіб здійснювали ризик-менеджмент [395, 19], та очікували, що відшкодування буде здійснюватися фактично за рахунок страховиків.

Непопулярність Конвенцій 1933 р. і 1952 р. та орієнтування на Монреальську конвенцію мали наслідком застосування у Конвенції про загальні ризики двох концепцій відповідальності: об'єктивної на першому рівні за відсутності недбалості або іншої неправомірної дії чи бездіяльності експлуатанта або його службовців чи агентів у обмеженому розмірі та заснованою на вині на наступному рівні у повному обсязі. Хоча віддзеркалення режиму Монреальської конвенції в Конвенції про загальні ризики критикувалося правниками як неналежає [389, 278], використовуючи таку «змішану» відповідальність, розробники сподівалися на розширення кількості учасників Конвенції про загальні ризики порівняно з Конвенцією 1952 р.

Оскільки одним з основних каменів спотикання щодо застосування Конвенції 1952 р. був режим, що передбачав обмежений розмір відповідальності експлуатанта, введення на другому рівні необмеженої відповідальності, заснованої на вині, з покладенням тягарю доведення на експлуатанта, як сторону, що претендує на звільнення від необмеженої відповідальності, за задумом розробників, має стимулювати більшу кількість країн учасниць до ратифікації Конвенції.

Конвенція про загальні ризики встановлює два режими відповідальності експлуатанта: обмежений – в рамках встановлених лімітів, розрахованих виходячи з максимальної маси повітряного судна, якщо експлуатант доведе, що шкода завдана не через (і) недбалість або іншу незаконну дію чи бездіяльність експлуатанта чи його службовців чи агентів або (ii) виключно через недбалість або іншу незаконну дію чи бездіяльність іншої особи та необмежений – якщо експлуатант не зможе довести зазначених в попередньому пункті фактів.

Експлуатант звільняється від відповідальності повністю, якщо шкода нанесена в (і) результаті збройного конфлікту чи громадянських

зворушень і в такому разі відповідальність настає згідно з Конвенцією про незаконне втручання, або (ii) її причиною є або сприяла недбалість або інша незаконна дія чи бездіяльність позивача або потерпілого та частково – в залежності від ступеню недбалості чи незаконних дій чи бездіяльності позивача чи потерпілого.

При цьому Конвенція про загальні ризики прямо виключає відповідальність власника, орендодавця або фінансової установи, яка має забезпечувальний інтерес в літаку у випадку нанесення шкоди третім особам. Таке виключення є природнім 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» [113, 7] та вимагати компенсації від винної особи. У випадках солідарної відповідальності право регресу кожного з експлуатантів залежить від відповідного ліміту відповідальності та частки відповідальності за нанесену шкоду.

Відповідальність експлуатанта за Конвенцією про незаконне втручання є абсолютною на всіх трьох рівнях. При цьому розробники наголошують про намір захисту інтересів сторін авіатранспортного сектору і сприянню стабільному та довгостроковому фінансовому благополуччю галузі [521, 204–205]. За намірами розробників Конвенція про незаконне втручання з конвенції про відповідальність в класичному сенсі цього слова повинна була перетворитися на документ про розподіл витрат на управління ризиками, оскільки про «відповідальність» в сенсі караності мова не йшла. Цей термін передбачалося використовувати в оперативних статтях для визначення міри відшкодування без передбачення вини. Механізм відшкодування закладався як самостійний засіб захисту, який фінансується за рахунок внесків пасажирів та вантажовідправників, без додаткового тягара для авіаперевізників. Всі позови третіх осіб повинні прийматися в повному обсязі підтвердженої шкоди незалежно від наявності страхування для покриття сум, що вимагаються [111, 5].

Аналізуючи доцільність встановлення абсолютної відповідальності експлуатанта на першому рівні, японський науковець Я. Ньямпонг (*Yaw Otu Mankata Nyampong*) зазначає, що за загальними прави-

лами такий режим встановлюється для високо ризикової діяльності як стимул ведення її боржником (експлуатантом) оптимальним способом та із впровадженням необхідних заходів безпеки, тобто у ситуаціях, коли і кредитор (треті особи на поверхні), і боржник є нейтральними до ризику завдання шкоди. В ситуації міжнародної цивільної авіації експлуатант не є нейтральним до воєнних і терористичних ризиків, та незалежно від здійснюваних ним заходів безпеки літак може бути використаним як знаряддя масового вбивства. За таких обставин, на думку Я. Ньямпонга, можливо було б закласти режим відповідальності експлуатанта, який передбачав би його право застосувати правило недбалості [389, 288–293]. Міркування Я. Ньямпонга значною мірою обумовлені концепцією відповідальності першого рівня Монреальської конвенції і Конвенції про загальні ризики. Проте при обранні режиму об'єктивної відповідальності на першому рівні в Конвенції про незаконне втручання постраждалі треті особи на поверхні залишаються без компенсації шкоди, оскільки експлуатанту буде легко довести відсутність його недбалості або незаконних дій, в той час як Конвенція про незаконне втручання розроблялася саме для отримання компенсації третіми особами на поверхні в будь-якому випадку.

Конвенції про деліктну відповідальність встановлювали ряд вимог до шкоди та повітряних суден, щоб можна було застосувати встановлений ними режим. Так, Конвенція 1933 р. стосувалася випадків відшкодування шкоди, заподіяної національним або іноземним повітряним судном. Конвенція 1952 р. не застосовується до випадків заподіяння шкоди літаком, орендованим іноземним експлуатантом, проте зареєстрованим у країні завдання шкоди (ст. 23). Цю недоречність пропонувалося ліквідувати Протоколом 1978 р., який передбачив застосування Конвенції 1952 р. у випадку знаходження основного місця діяльності або постійного місце перебування іноземного експлуатанта в договірній країні.

Конвенції 2009 р. дозволяють кожній договірній державі визначитися самостійно щодо застосування конвенційних норм не тільки до іноземних, а й до національних літаків.

Конвенція 1933 р. застосовувалася до випадків завдання шкоди на поверхні договірної держави. Хоча Конвенція 1952 р. залишила в своїй основі раніше використане в Конвенції 1933 р. базове визначення шкоди¹, що підлягає відшкодуванню, зроблено додаткові акценти, а саме Конвенція 1952 р. визначила, що відшкодування шкоди, що не є прямим наслідком події (*event*), в результаті якої нанесено шкоду, або шкода, нанесена в результаті простого факту прольоту повітряного судна через повітряний простір згідно до встановлених правил повітряного руху не підлягає відшкодуванню. З одного боку, таке уточнення здійснене для обмеження претензій щодо руху надшвидкісних літаків, з іншого, воно дає можливість на пред'явлення претензій у випадку прольоту літаків з порушенням правил повітряного руху, наприклад, у випадку прольоту літака на низькій висоті. Конвенція 1952 р. встановила, що відповідальність настає виключно у передбачених нею випадках (шкода, нанесена літаком в польоті або особою або предметом, що випали з літака). Конвенція 1952 р. не застосовується у разі нанесення шкоди літаку в польоті або особам або речам, що знаходяться на борту такого літака. Конвенція за визначенням ст. 23 не застосовувалася до випадків нанесення шкоди літаком, орендованим іноземним експлуатантом, проте зареєстрованим в країні нанесення шкоди. Ця недоречність була ліквідована Протоколом 1978 р., який передбачив застосування Конвенції 1952 р. у випадку знаходження основного місця діяльності або постійного місцеперебування іноземного експлуатанта в договірній країні. Конвенція 1952 р. у формулюванні Протоколу 1978 р., так само як і Конвенція 1933 р., не застосовується до шкоди, нанесеної повітряними літаками, які використовуються в військовій, митній та поліцейській службах, тобто при визначенні сфери застосування використано тест на використання замість тесту на визначення власника або експлуатанта. Також Конвенція 1952 р не застосовується до випадків нанесення ядерної шкоди,

¹ Така шкода повинна бути нанесена літаком в польоті особам або їх майну на поверхні, вона має бути реальною та її виникнення повинно бути пов'язаним з літаком.

оскільки є спеціальні конвенції, що врегульовують питання ядерної шкоди¹.

Конвенції 2009 р. встановили, що вони підлягають застосуванню до шкоди на поверхні, а також тої, що заподіяна іншому повітряному судну, що перебуває в польоті, включаючи осіб та вантаж на борту такого літака [133, 3]. Конвенції 2009 р. модернізували вимоги до шкоди, що підлягає відшкодуванню: вона має бути завданою на території договірної держави літаком у польоті, що здійснює міжнародний рейс, визначення якого в цілому відповідає використаному в Монреальській конвенції.

За Конвенцією 1933 р. літак вважався таким, що перебував у польоті з моменту вирулювання на відліт до моменту закінчення операцій з прибуття. За Конвенцією 1952 р. літак перебуває в польоті з моменту використання тяги двигунів для злету до моменту закінчення пробігу при посадці. Для суден, що легші за повітря, поняття «у польоті» означає період із моменту його відриву від поверхні до моменту його прикріплення до неї. Конвенції 2009 р. розглядають початок польоту з моменту закриття всіх зовнішніх дверей після посадки пасажирів до моменту відкриття цих дверей для їхньої висадки. Таке розширення поняття «у польоті» пов'язане з намаганням розробників покрити всі випадки можливого заподіяння шкоди, включаючи випадки зіткнення літаків з іншими літаками, спорудами або транспортними засобами на поверхні.

За Конвенціями 1933 р. та 1952 р. компенсації підлягає шкода за тілесні ушкодження, включаючи смерть, і пошкоджене майно. Конвенції 2009 р. додають шкоду при психічному розладі та екологічну шкоду.

Під психічним розладом розуміється психічне захворювання, що є результатом тілесного ушкодження або прямої вірогідності смерті чи тілесного ушкодження, яких неможливо уникнути. Конвенції 2009 р. передбачають можливість компенсації психічної шкоди, що

¹ Паризька конвенція про відповідальність перед третьою стороною в галузі ядерної енергії від 29 липня 1960 р. та Віденська конвенція про цивільну відповідальність за ядерну шкоду від 21 травня 1963 р.

є пов'язаною з тілесним ушкодженням, та психічних розладів, що належать до визнаних захворювань [194, 14]. Можливість відшкодування такого виду шкоди мало тривалу дискусію, в результаті якої умовою відповідальності було визначено наявність спеціального зв'язку між психічним розладом та безпосередньою участю постраждалого у випадку [111, 8], що передбачає неможливість компенсації шкоди за психічні розлади, які можуть виникнути при трансляції катастрофи повітряного судна по телевізору.

Хоча пропозиція, втілена в Конвенціях 2009 р. щодо компенсації психічних розладів як виду суто ментальної шкоди може не є піонерською [74, 107–108], а такою, що відображає сучасні тенденції компенсації всіх можливих видів шкоди, яка може бути завдана людині¹, ми вважаємо, що це разом з іншими «проблемними» положеннями Конвенцій 2009 р. не стимулює договірні держави до їх ратифікації.

Екологічна шкода за Конвенціями 2009 р. підлягає компенсуванню в тій мірі, як це передбачено законом держави-учасниці, на території якої її заподіяно. Пропозиції щодо встановлення однакового механізму відшкодування для всіх держав-учасниць, що дозволило б уніфікувати правила відшкодування екологічної шкоди [159], не були підтримані делегатами конференції, на якій обговорювалися конвенції.

За Конвенціями 1933 р, 1952 р. та 2009 р. відповідальність делінквента є дворівневою та передбачає на першому рівні відшкодування заподіяної шкоди у встановленому розмірі залежно від загальної злітної ваги літака (чим більше вага – тим вищий рівень відшкодування). Цей рівень відповідальності застосовується у разі відсутності недбалості або неправомірних дій експлуатанта або наявності виключно недбалості інших осіб.

¹ Постанова 785/2004 передбачає обов'язок експлуатанта застрахувати свою відповідальність за «особисту шкоду» (*personal injury*) осіб на поверхні, і, відповідно, у разі настання страхового випадку та наявності такої шкоди вона буде компенсована постраждалій особі. За Постановою 785/2004 особиста шкода включає як тілесні ушкодження, так і емоційні розлади. Оскільки термінологія, що використовується в міжнародних документах та національному законодавстві, не є уніфікованою, можна визначити, що психічна шкода або емоційний розлад являють собою схожі явища.

В інших випадках відшкодування має здійснюватися у повному обсязі. Так, за Конвенцією 1933 р. відсутність на борту повітряного судна документів, що підтверджували б здійснене страхування в межах конвенційних норм, прирівнювалося до грубої недбалості експлуатанта та мало наслідком його повну відповідальність за заподіяну шкоду.

Підставою повної відповідальності експлуатанта за Конвенцією 1952 р. є доведення потерпілою особою, що шкода є наслідком умисної дії або бездіяльності експлуатанта чи його службовців або агентів, що діяли під час здійснення своїх службових повноважень та в їх межах, з наміром заподіяти шкоду. Доведення цих фактів є неймовірно складним і, відповідно, норма про повну відповідальність виглядає скоріше декларативною [633]. Тим більше, що Конвенція 1952 р. передбачає обмежену відповідальність експлуатанта, якщо він доведе, що службовець діяв всупереч його вказівкам, хоча і в межах службових повноважень.

Незаконний користувач несе повну відповідальність за заподіяну шкоду за Конвенцією 1952 р.

Розмір обмеженого відшкодування за Конвенцією 1933 р. не міг бути меншим за 600 тисяч та більшим за 2 мільйони франків та сплачувався у розмірі однієї третини на відшкодування вартості майна та дві третини – на відшкодування шкоди, заподіяної людині, за умови, що на кожного постраждалого могло припадати не більше ніж 200 000 франків. Якщо ж шкода була завдана декільком особам, то їхнє відшкодування зменшувалося пропорційно їхній кількості відповідно до граничного розміру відповідальності.

Хоча за Конвенцією 1952 р. розмір відповідальності експлуатанта розраховується виходячи з максимальної злітної маси судна, відшкодування за кожного постраждалого не може перевищувати 500 тисяч франків (близько 33 тисяч доларів США). Проте розмір виплати кожному постраждалому залежав кінець кінцем від ваги судна та кількості потерпілих, і могло статися так, що кожен з потерпілих міг отримати менше, ніж гранична сума встановлена Конвенцією 1952 р. Протокол 1978 р. підвищив суму компенсації на постраждалого до

125 000 СПЗ, що становило суму, у декілька разів більшу, проте вже в 70-х роках минулого сторіччя середні виплати за постраждалого внаслідок заподіяння літаком шкоди на поверхні, були набагато більшими і складали близько 2 млн дол. США [382, 18].

У порівнянні з Конвенцією 1933 р. Конвенція 1952 р. змінила співвідношення розподілу встановлених сум відповідальності між вимогами з компенсації вартості майна та шкоди, заподіяної особі¹. У Конвенції 1952 р. система розподілу сплачуваного відшкодування, особливо у випадках змішаної шкоди (заподіяної як майну, так і особам), є ускладненою: половина загальної суми, що підлягає виплаті, виділяється для задоволення вимог у зв'язку зі смертю або тілесним ушкодженням постраждалих третіх осіб на поверхні, а якщо цієї суми недостатньо, то вона розподіляється «пропорційно між відповідними вимогами». Залишок суми повинен розподілятися пропорційно між вимогами, пов'язаними із завданням шкоди майну, та тією частиною вимог, що пов'язані зі смертю або тілесним ушкодженням і не задоволені². Протокол 1978 р. встановив: якщо вимоги пред'являються як у зв'язку зі смертю або тілесним ушкодженням, так і у зв'язку зі шкодою, заподіяною майну, загальна сума, що підлягає розподілу, виділяється насамперед для пропорційного задоволення вимог, пов'язаних зі смертю та тілесним ушкодженням. Залишок суми, якщо такий є, розподіляється пропорційно між вимогами, пов'язаними із шкодою, заподіяною майну³. Таким чином, уже саме формулювання норми, запропонованої Протоколом 1978 р., вказує на те, що частина або взагалі всі вимоги, пов'язані з компенсацією шкоди, завданої майну, можуть залишитися невідшкодованими.

Хоча прив'язка розмірів відповідальності до максимальної ваги судна критикувалася як застаріла [131, 2], саме вона використана у Конвенціях 2009 р. Розмір відповідальності експлуатанта в межах першого рівня за обома конвенціями становить від 750 тис. до 0,7 млрд

¹ За Конвенцією 1933 р. одна третина встановленого розміру компенсації повинна була застосовуватися для вимог щодо майна, та дві третини для вимог щодо компенсації шкоди, завданої здоров'ю або життю особи.

² Ст. 14(б) Конвенції 1952 р.

³ Ст. 14(б) Конвенції 1952 р. у редакції Протоколу 1978 р.

СПЗ. Розміри відповідальності експлуатанта залежать від максимальної злітної ваги судна та визначаються у СПЗ. Вони переглядаються депозитарієм з використанням коефіцієнту інфляції, якщо останній перевищив 10 відсотків, що є аналогічним Монреальській конвенції, яка вже отримала широке застосування.

Максимальна злітна маса повітряного судна, в кг	Сума до відшкодування, в СПЗ	Сума до відшкодування, в дол. США
< 500	750 000	1 038 525
> 500 < 1000	1,5 млн	2 077 050
> 1000 < 2 700	3 млн	4 154 100
> 2 700 < 6 000	7 млн	9 692 900
> 6 000 < 12 000	18 млн	24 924 600
> 12 000 < 25 000	80 млн	110 776 000
> 25 000 < 50 000	150 млн	207 705 000
> 50 000 < 200 000	300 млн	415 410 000
> 200 000 < 500 000	500 млн	692 350 000
> 500 000	700 млн	962 290 000

Вважається, що цей рівень відповідальності відповідає фіксованому обсягу доступного на ринку страхування, який забезпечується за рахунок страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна перед третіми особами.

Якщо випадок стосується двох або більше суден, що використовуються одним і тим же експлуатантом, застосовується обмеження розміру відповідальності, передбачене для найважчого судна.

Конвенція про загальні ризики повернула та відповідно розширила формулювання території місця нанесення шкоди, яке використовувалося в Конвенції 1952 р. до внесення в неї змін Протоколом 1978 р.: морське судно у відкритому морі або у виключній економічній зоні, якщо воно зареєстроване в цій договірній державі, або повітряне судно у повітряному просторі над відкритим морем або у виключній економічній зоні, якщо воно зареєстроване в цій договірній державі. Якщо ж експлуатант має своє основне місце діяльності не

на території держави-реєстрації судна, то шкода повітряному судну розглядається як нанесена на території держави, де він має основне місце діяльності. Шкода буровій платформі чи іншій установці постійно закріпленій на ґрунті у виключній економічній зоні або на континентальному шельфі розглядається як нанесена на території держави, яка здійснює юрисдикцію над такою платформою чи установкою відповідно до міжнародного права, включаючи Конвенцію з морського права 1982 р.

Перший (або початковий) рівень відповідальності Конвенції про незаконне втручання відповідає першому рівню відповідальності за Конвенцією про загальні ризики.

Другий рівень відповідальності досягається за рахунок коштів додаткового механізму відшкодування (надалі ДМВ) міжнародного фонду цивільної авіації для компенсації шкоди, який має дуже високий поріг ліміту – 3 мільярди 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 не встановлюється Конвенцією про незаконне втручання, в ній закладено лише принципи (ст. 13), на основі яких розмір такого внеску формулюється конференцією договірних країн, яка не може покладати 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 внескам 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 про незаконне втручання не отримає широкого міжнародного визнання [389, 5]. Запорукою належного функціонування фонду вважається відповідне залучення незалежних фахівців та створення суспільної точки зору про справедливість фонду у відносинах з постраждалими [138, 4]. Для досягнення цілей Конвенції про незаконне втручання 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 відповідальності 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 при відсутності втручання уряду його фінансова неспроможність є неминучою і близькою у разі схожості з Подіями 9/11; (3) для надання жертвам адекватної компенсації ДМВ повинен належним чином фінансуватися та підтримуватися урядами, оскільки в деяких випадках такої підтримки не вдасться уникнути [190, 3]. Схожі міжнародні фонди вже створені у світі та використовуються для компенсації за шкоду, нанесену забрудненням нафтою. Оскільки їх функціонування було вдалим, вони й стали моделлю для ДМВ. Для зменшення тягарю урядів Фонду дозволено брати кредити в фінансових установах для виплати відшкодування та надавати забезпечення під такі кредити. Проголошені принципи суворо критикуються Х. Капланом (*H. Caplan*), оскільки покладаючи фінансування майбутнього відшкодування фактично на плечі споживача Конвенція про незаконне втручання впливає на конкурентоспроможність авіаційної галузі у порівнянні з іншими видами транспорту [560]. Ньямпонг вважає, що ці норми є у прямому конфлікті із ст. 15 Чиказької конвенції, яка забороняє стягнення додаткових зборів [389, 300–301].

Конвенція про незаконне втручання встановлює право особи, яка вимагає відшкодування вимагати сплати додаткової компенсації до першого та другого рівня відшкодування, якщо загальна вартість шкоди перевищує зазначені рівні. Експлуатант є відповідальним за таку додаткову компенсацію, якщо позивач доведе, що експлуатант або його вище керівництво (акцент здійснено саме на рівень вищого керівництва, а не службовців, оскільки саме з точки зору концепції Конвенції один службовець не повинен мати можливості спричинити банкрутство авіакомпанії [190, 3]) сприяли події діями або бездіяль-

ністю, здійсненими з наміром причинити шкоду, або з недбалості та з усвідомленням того, що в результаті може бути нанесено шкоду. Інститут додаткової компенсації можливий до застосування, якщо експлуатант або його вище керівництво не доведе, що відповідна система відбору службовців та контролю за їхніми діями створена та впроваджена в дію; та створена ним система вимог до забезпечення безпеки відповідає вимогам Додатку 17 до Чиказької конвенції та впроваджена в дію.

Третій рівень відшкодування не є встановленим та обов'язковим, його можуть встановлювати заінтересовані та інші уряди в дусі солідарності відповідно до їхніх законів та політики та розрахований на події, які неможливо передбачити та які є малоймовірними [138, 4]. Цей третій рівень відшкодування, встановлений ст. 23 Конвенції про незаконне втручання визначає необмежену відповідальність експлуатанта при наявності в його діях або діях його службовців недбалих дій або дій або бездіяльності, здійснених з наміром нанести шкоду. На думку Ньямпонга, цей механізм захисту не є дієвим, оскільки може бути легко подоланим позивачами. Взагалі Ньямпонг дуже критично ставиться до задуму розробників конвенції запровадити третій рівень відповідальності. Як виявляється, основний задум розробників полягав в тому, що держави, керуючись концепцією «солідарності з суспільством та іншими країнами» у випадку катастрофи, яка буде передбачати відшкодування шкоди, більшої за розміром ніж 3,7 млрд СПЗ, будуть вступати в процес відшкодування шкоди потерпілим, як це сталося після події 9/11, тобто йдеться про «невидиму підтримку держави» [389, 303]. В той час як сама конвенція не має жодного зобов'язання для держави учасниці здійснювати таку підтримку і відповідно експлуатант опиняється єдиною відповідальним за дії терористів, що мали ціллю саме державу, а не експлуатанта. Як показала практика (програма *Globaltime*), невирішеність питань з фінансування загальних фондів є перепорою в діяльності цих фондів.

Конвенції 2009 р. встановлюють таку саму черговість компенсації шкоди, як і Конвенція 1952 р., а саме: відшкодування присуджується переважно для пропорційного задоволення вимог, пов'язаних зі смер-

тю, тілесним ушкодженням та психічним розладом, тобто грошові компенсації спрямовуються на відновлення здоров'я постраждалої особи, що розглядається як пріоритетне завдання експлуатанта. Залишок, якщо такий є, розподіляється пропорційно між вимогами, пов'язаними з іншими видами шкоди.

Якщо підстави обмеженої відповідальності експлуатанта відсутні, він зобов'язаний компенсувати шкоду, завдану постраждалим, у повному обсязі. Підставою звільнення експлуатанта від відповідальності за заподіяну шкоду є лише дія чи бездіяльність постраждалої особи, здійснені умисно чи з необережності або зі знанням того, що в результаті може бути заподіяно шкоду. Саме така кваліфікація поведінки позивача ще більше звужує можливість звільнення експлуатанта від відповідальності.

При розробці Конвенції про незаконне втручання презюмувалося, що страхування у межах відповідальності першого рівня є доступним на авіаційному страховому ринку. У тому разі, якщо ринкове страхування цієї відповідальності повністю або частково не буде надаватися, чи буде надаватися за ціною, несумісною з функціонуванням повітряного транспорту, конференція договірних держав як спеціальний орган, створений Конвенцією про незаконне втручання, може ухвалити рішення, що страховиком експлуатантів виступить міжнародний фонд – спеціальна незалежна фінансова організація, яку повинні створити договірні держави. Фінансування фонду повинно здійснюватися за рахунок внесків від експлуатантів договірних держав за кожного перевезеного пасажера та тону вантажу та фінансової підтримки урядів, «оскільки в деяких випадках такої підтримки не вдасться уникнути» [190, 3]. Для зменшення тягаря урядів фондіві дозволено нараховувати на експлуатантів штрафи на прострочені внески та брати кредити для виплати страхового відшкодування. Розмір урядового внеску до фонду не встановлюється Конвенцією про незаконне втручання, в ній закладено лише принципи (ст. 13), на основі яких розмір такого внеску формулюється конференцією договірних країн так, щоб сума фінансових коштів фонду склала 3 млрд СПЗ. Розробники вважали, що запорукою належного функціонування

фонду є залучення незалежних фахівців і формування суспільної точки зору про справедливість цієї інституції у відносинах з постраждалими. Було розраховано, що фонд може бути життєздатним при внеску до нього 1 СПЗ на кожного пасажера та тону вантажу, навіть якщо конвенція не отримає широкого міжнародного визнання [138, 4–5]. Проте Події 9/11 засвідчили катастрофічність можливих наслідків у разі використання літаків як зброї масового знищення на території мегаполісу і, відповідно, розмір створюваного фонду став вважатися замалим [74, 110]. Окрім того, пропозиція фінансування фонду експлуатантами є у прямому конфлікті зі ст. 15 Чиказької конвенції, яка забороняє стягнення додаткових зборів з перевізників [389, 300–301], до того ж це може негативно вплинути на конкурентоспроможність авіаційної галузі порівняно з іншими видами транспорту [560].

Конвенція про незаконне втручання встановлює право постраждалої особи вимагати виплати додаткової компенсації, якщо її шкода не покривається першим та другим рівнями відповідальності експлуатанта. Експлуатант є відповідальним за таку додаткову компенсацію, якщо позивач доведе, що експлуатант або його вище керівництво (акцентовано саме на рівні вищого керівництва, а не службовців, оскільки за концепцією конвенції один службовець не повинен мати можливості спричинити банкрутство авіакомпанії [190, 3]) сприяли заподіянню шкоди діями або бездіяльністю, здійсненими з наміром завдати шкоду, чи з недбалості та з усвідомленням того, що в результаті може бути заподіяно шкоду. Одним з прикладів такої недбалості експлуатанта є невідповідність системи відбору службовців і контролю за їхніми діями вимогам Додатку 17 до Чиказької конвенції.

Можна розглядати цю додаткову компенсацію як третій рівень відповідальності експлуатанта, що не є встановленим, проте розрахований на випадки, які неможливо передбачити та які є малоймовірними, або який (рівень) може бути встановлений «зацікавленими урядами в дусі солідарності» [138, 4], але зрозуміло, що він є вищим за розміром, ніж перший та другий рівні відповідальності взяті сукупно (3,7 млрд СПЗ). Припускаємо, що цей третій рівень відшкоду-

вання визначає повну відповідальність експлуатанта, оскільки він застосовується за наявності в діях експлуатанта або його службовців недбалості, неправомірних дій чи бездіяльності, здійснених з наміром заподіяти шкоду.

В підготовчих матеріалах Конвенції про незаконне втручання зазначено: «Основний задум розробників полягав у тому, що держави, керуючись концепцією «солідарності з суспільством та іншими країнами» у випадку катастрофи, яка буде передбачати відшкодування шкоди, більшої за розміром ніж 3,7 млрд СПЗ, будуть вступати в процес відшкодування шкоди потерпілим, як це сталося після Подій 9/11, тобто йдеться про «невидиму підтримку держави» [190, 3]. Попри це сама конвенція не має жодного зобов'язання для договірної держави здійснювати таку підтримку, і, відповідно, експлуатант опиняється єдиною відповідальним за дії терористів.

Таким чином, при уважному вивченні норм Конвенції про незаконне втручання виявляється, що вона не містить реальних механізмів, які допомогли б експлуатанту, літак якого зазнав катастрофи внаслідок воєнних або терористичних ризиків, компенсувати заподіяну шкоду третім особам на поверхні в повному обсязі. Ці міркування свідчать про сумнівність набуття чинності Конвенцією про незаконне втручання, хоча в ній зацікавлені, в першу чергу, ті країни, які не зможуть здійснити компенсацію постраждалим особам на поверхні у разі катастрофи сучасного літака, як це було зроблено в США після Подій 9/11, та у яких відсутні фонди компенсації жертвам катастроф.

3.3. Підсудність спорів з експлуатантами, визнання та виконання рішень, винесених проти них

Конвенція 1933 р. передбачала альтернативну підсудність розгляду спорів з експлуатантом за вибором позивача: в країні місця перебування відповідача або у місці завдання шкоди.

У проєкті Конвенції 1952 р. пропонувалося узгодити єдиний форум для розгляду спорів з компенсації шкоди. Така пропозиція викликала тривалу дискусію між делегаціями, які розділилися на тих, хто був «за» (14) і «проти» цього (8). Ці 14 делегацій були представниками країн-членів ІКАО, що здійснювали незначну частку міжнародних польотів, тоді як меншість делегацій були представниками країн членів ІКАО, що здійснювали дві третини всіх міжнародних польотів [557, 434–435].

Для подолання протиріч між делегаціями була запропонована основна підсудність у суді за місцем заподіяння шкоди (*lex loci delicti commissi*) і договірної – у суді чи арбітражі будь-якої іншої договірної країни за домовленістю одного або декількох позивачів та відповідачів. У разі делікту та розгляду декількох судових процесів Конвенція 1952 р. зобов’язує державу, на території якої може статися така ситуація, застосувати всі можливі засоби для їхнього об’єднання, не встановлюючи уніфікованих вимог до цих процесуальних питань. Так само не вирішені питання конкуруючих процесів у різних договірних державах та кооперації судів цих держав у такому випадку.

Конвенція 1952 р. не окреслює принципів визначення застосовного права. Відповідно, при наявності спору між третіми особами та делінквентом щодо суми компенсації жодна зі сторін не може бути впевненою у застосовному праві, оскільки це може бути як право держави місця завдання шкоди (*lex loci delicti commissi*), так і будь-яке інше право залежно від колізійної прив’язки (*lex domicilii*, *lex personalis*, *lex loci damni*, *lex fori* або закон країни, яка має найтісніший зв’язок із деліктом). Розгляд позовів у різних юрисдикціях та, як наслідок, можливе застосування цими судами права різних країн може дати різні результати розгляду спорів за одним й тим самим деліктом.

Конвенція 1952 р. приділила значну увагу процесуальним аспектам виконання винесених у зв’язку із заподіянням шкоди рішень, що було для того часу революційним, оскільки питання виконання іноземних рішень вирішувались кожною договірною державою окремо із застосуванням принципів, що не були аналогічними.

Для виконання рішень, ухвалених при застосуванні правил договірної підсудності, в Конвенції 1952 р. встановлено обмеження

у їхньому виконанні лише після ухвалення та повного виконання остаточних рішень за всіма позовами, які пред'явлені в країні завдання шкоди, що розглядається нами як заохочення позивачів до звернення виключно до основної підсудності, й Конвенція 1952 р. скоріше декларує право сторін на договірну підсудність, ніж надає можливість у реалізації автономії волі в цьому питанні.

Судове рішення підлягало виконанню без можливості його перегляду по суті позовних вимог, за умови його відповідності всім формальним вимогам місця виконання, яким могла бути договірна країна основного місцезнаходження активів або підприємства відповідача.

Вперше було сформульовано підстави для відмови у виконанні ухваленого іноземного рішення, що на сьогодні стали загально застосовуваними. Ці підстави включали порушення публічного порядку, відсутність належного повідомлення сторони про судовий процес, наявність конкуруючого судового рішення або обману, що вплинуло на ухвалення рішення, відсутність у сторони, що вимагає виконання, належних на це повноважень (ст. 20). Таким чином, Конвенція 1952 р. була першим міжнародним договором, що створював підстави для вільного руху судових рішень. Проте через те, що в законодавстві США та Канади питання виконання іноземних судових рішень вирішувалися місцевими, а не федеральними законами, делегати з цих країн заперечували включення положень про виконання судових рішень до Конвенції 1952 р. Для подолання цих конституційних проблем Конвенцією 1952 р. позивачу було надано право ініціювати повторний судовий процес у країні виконання, яке умовно може бути визначеним як первісне. «Повторне» рішення могло ухвалюватися лише в межах сум, задоволених у первісному судовому рішенні та протягом одного року з моменту відмови у його виконанні. Встановлюючи велику кількість обмежень при визнанні іноземних судових рішень, Конвенція 1952 р. встановлює дуже тривалий строк для їхнього виконання (протягом п'яти років з моменту набуття остаточної чинності).

Незважаючи на небажання провідних авіаційних держав розглядати деліктні спори із завдання шкоди в рамках єдиного форуму, який

фактично був встановлений Конвенцією 1952 р., Конвенції 2009 р. передбачають, що виключною підсудністю для розгляду деліктних спорів є суди держави, на території якої заподіяно шкоду. Конвенції 2009 р. не забороняють подавати клопотання про забезпечувальні заходи в інших договірних країнах, ніж держава завдання шкоди, не встановлюючи будь-яких вимог до процедур забезпечення. У разі завдання шкоди на території декількох держав, місцем розгляду спорів є суди договірної країни, на території якої перебувало або територію якого судно полишало у момент завдання шкоди.

Хоча Конвенції 2009 р., так само як і Конвенція 1952 р., не містять матеріальні або колізійні норми, якими б визначалося застосовне до деліктних правовідносин право, беручи до уваги єдиний форум розгляду спорів, а також численні посилання на застосування норм права місця завдання шкоди, ми вважаємо, що застосовним до деліктних правовідносин із заподіяння шкоди повітряним судном третім особам на поверхні буде право місця завдання шкоди.

Хоча на сьогоднішній момент визнання та виконання іноземних судових рішень є не таким проблематичним питанням, як це було у 50-ті роки минулого століття, процесуальні норми щодо цього, за винятком положень про «повторне» судові рішення з Конвенції 1952 р. перенесені до Конвенцій 2009 р.

Включення положень про єдиний форум і визнання та виконання іноземних судових рішень до Конвенцій 2009 р., незважаючи на опозицію до них провідних авіаційних держав ще в 50-х роках минулого сторіччя, дають підстави для припущення, що Великобританія, США та Канада не ратифікують Конвенції 2009 р.

За Конвенцією 1952 р. термін позовної давності складає два роки з дати делікту (ст. 21), а право на пред'явлення позову втрачається через три. Незважаючи на ці тривалі строки Конвенція 1952 р. зобов'язує третю особу пред'явити претензію або позов до експлуатанта протягом шести місяців з моменту делікту під загрозою отримання відшкодування після задоволення всіх претензій осіб, що подали свої вимоги в межах встановлених шести місяців (ст. 19). Таким чином, Конвенція 1952 р. стимулює потерпілу сторону пред'явити

свої претензії до експлуатанта протягом 6 місяців, незалежно від того, чи є він особою, відповідальною за подію. Встановлення такого короткого терміну ставить потерпілу особу в невідгідне становище, адже через отриману шкоду вона може бути не в змозі здійснити необхідні процесуальні дії. Розробники Конвенції 2009 р. відмовилися від цих процедур подання вимог до експлуатанта та запровадили стандартний для МПрПП термін позовної давності у два роки, перебіг якого визначається нормами *lex fori*. Для стимулювання врегулювання спору між експлуатантом та потерпілою особою мирним шляхом, Конвенції 2009 р. передбачають заборону суду, що розглядає спір, задовольняти вимоги позивача з компенсації судових витрат, якщо експлуатантом протягом 6 місяців з моменту завдання шкоди або до подання позову, залежно від того, який з фактів стався пізніше, потерпілій особі було запропоновано в якості компенсації шкоди суму, розмір якої не є меншим від встановленого судом. У разі ж розгляду спору між постраждалою особою та експлуатантом у судовому порядку, позивач вправі отримати повну компенсацію судових та інших витрат, пов'язаних з винесенням ухваленого рішення, а не 10% їх розміру, як це передбачається Конвенцією 1952 р.

АВІАЦІЙНЕ СТРАХУВАННЯ

4.1. Загальні положення

Авіаційне страхування відрізняється від загального страхування та транспортного страхування, насамперед тим, що стосується страхування ризиків щодо катастрофічних за розміром збитків, пов'язаних з експлуатацією дорого вартісного обладнання. Так, наприклад, за підрахунками 2006 року у разі катастрофи повністю заповненого пасажирами *Airbus A380* над міськими кварталами розмір шкоди оцінюється у 3,25 млрд дол. США, що перевищує сукупний дохід світової цивільної авіації [373, 39].

Беручи до уваги катастрофічний розмір можливої шкоди у сфері авіаційного страхування, для уникнення неплатоспроможності страхової компанії при настанні страхового випадку та реального отримання страхувальниками страхової суми страховики ділять ці ризики між якомога більшою кількістю учасників шляхом створення пулів. Законодавство багатьох країн, включаючи Україну, вимагає страхування авіаційних ризиків в країні реєстрації повітряного судна. Проте через незначну місткість внутрішнього ринку більшості країн та з метою захисту себе від втрат, які страховик може понести у разі настання страхового випадку, застраховані ризики перестраховуються у інших страховиків.

Перестраховування авіаційних ризиків більшості неамериканських перевізників та експлуатантів здійснюється на Лондонському страховому ринку [704, 6], який на початку 50-х років минулого століття сформувався як центр авіаційного страхування [371, 14] і саме тому до недавнього часу українське законодавство зобов'язувало перевізників та експлуатантів страхувати ризики при міжнародному транспортуванні відповідно до уніфікованих умов об'єднання лондонських страховиків [222]. Розміщення ризиків на Лондонському ринку

має особливості, які стосуються як кількості осіб, що прямо або опосередковано беруть у цьому участь, так і форми документів та здійснення платежів у разі настання страхового випадку.

Лондонський авіаційний страховий ринок складається з Ллойдівських синдикатів, що в загальному вигляді визначаються як «Імена» (*Names*), де кожний індивідуальний член у середині синдикату може підписатися на той відсоток перестрахування ризику, який дозволяє його фінансова спроможність. Синдикат вповноважує одного чи декількох з членів здійснювати представництво синдикату на ринку у частині прийняття на себе ризиків (*underwriting agents*), через що вони називаються «Робочі імена» (*Working Names*). Інші члени синдикату, так звані «Зовнішні імена» (*Outside Names*), можуть не здійснювати професійної діяльності з страхування/перестрахування ризиків, а лише розміщують свій фінансовий капітал як забезпечення прийнятих зобов'язань. У будь-якому разі Робочі, Зовнішні та Внутрішні імена (*Inside Names*) разом є солідарно відповідальними за прийняті на себе ризики, і їх відповідальність є повною (необмеженою) [371, 39].

Розміщення ризиків здійснюється брокерами, допущеними Ллойдівським комітетом до кімнати страхування/перестрахування, доступ до якої обмежений. Брокери, що не мають такого доступу, для розміщення ризиків звертаються до «допущених» брокерів.

Правова природа страхового брокера на Ллойдівському ринку є особливою: при розміщенні ризиків він є представником страхувальника, яким є страховик, що застрахував ризики перевізника або експлуатанта, а у разі настання страхового випадку – агентом перестраховиків, що здійснює розслідування. Досвід та репутація брокера на авіаційному страховому ринку дає йому можливість як впливати на розмір сплачуваної страхувальником страхової премії, так і на розмір відшкодування, що вимагається від перестраховиків [389, 62]. У разі настання страхового випадку перевізник або експлуатант зобов'язаний негайно повідомити про це страховика та брокера, який транслює вимогу про сплату страхової суми перестраховикам. Заява брокера про сплату страхової суми не оспорується перестраховиками,

оскільки за Ллойдівською практикою вони відкривають брокеру кредит для розрахунків зі страхувальником. Якщо страхувальник знайомий з цією практикою та погоджується на неї, він приймає на себе ризики неплатоспроможності брокера. Якщо ж страхувальник не погоджується з цією практикою, а брокер збанкрутився, страхувальник має право пред'явити позов до перестраховика в частині сум, не сплачених брокером [387, 115–116]. У будь-якому разі страховий брокер отримує винагороду за свою діяльність від перестраховиків, а не страхувальника [376, 14].

Розміщення авіаційних ризиків здійснюється брокером шляхом подання перестраховику пропозиції, що має назву сліп (*slip*), в якій в скороченій формі з використанням абревіатур використаних модельних застережень перераховуються ризики, страхування яких потребує страхувальник.

Саме брокер вирішує, чи розміщувати ризики у перестраховика, що спеціалізується на страхуванні або перестраховуванні певних ризиків (наприклад, недоліків авіаційного обладнання або авіаційних воєнних ризиків), чи у синдикаті. Як правило, ризики «розповсюджуються» [387, 50] на весь ринок для гарантованого отримання страхового відшкодування, тобто перестраховуються у синдикатах або пулах.

Той перестраховик, який першим акцептує певний відсоток ризиків за сліпом, розглядається як головний («*lead*» *the risks*), оскільки, як правило, він бере на себе їх більшу частину. Умови перестраховування узгоджуються брокером тільки з ним, інші перестраховики не можуть на них вплинути та приєднуються до узгодженого. Як тільки весь ризик є «розподіленим», договір перестраховування вважається укладеним. Якщо кількість застрахованого ризику перевищує 100%, кожен зі перестраховиків пропорційно зменшує свою частку. У тому разі якщо брокеру не вдалося підписати всі 100%, а головний перестраховик підписався безумовно, він є відповідальним в частині нерозподіленого ризику також. Акцепт ризику здійснюється шляхом проставлення крихітної печатки перестраховика та зазначення розміру прийнятих ризиків без будь-яких підписів з посиланнями на посаду або прізвище.

Як тільки сліп повністю підписаний, брокер готує страховий поліс та представляє ці документи на перевірку до Ллойдівського офісу для підписання полісів (*Lloyd's Policy Signing Office*) або Лондонського інституту перестраховиків в залежності від того, членами якої з цих організацій є перестраховики. Перевірка здійснюється в інтересах обох сторін сліпу на відповідність йому полісу та вимогам законів, що застосовуються до цього страхування. У разі настання страхового випадку до належного оформлення полісу, що іноді трапляється на практиці, перестраховики є відповідальними за сліпом.

У разі продовження дії полісу між тими ж сторонами та тих же умовах процедура розміщення ризику є спрощеною. Брокер представляє новий сліп з додаванням копії попереднього. Головний перестраховик узгоджує страховий платіж за подовження поліса, і брокер готує відповідні документи для продовження дії полісу.

Інший спосіб розміщення ризиків на авіаційному страховому ринку відомий як «вертикальне розміщення» (*vertical placement*), коли брокер звертається до декількох перестраховиків для отримання від них квот (відсотків, які вони готові застрахувати) без визначення заздалегідь, хто з них буде головним (*lead*). Ціллю вертикального розміщення є отримання різних пропозицій по страховій премії, що дозволяє розмістити ризики за найкращими умовами [389, 65].

Таким чином, брокер є однією з найважливіших осіб, що допомагає застрахувати ризики на найкращих умовах, хоча при виникненні спорів щодо виплати страхового відшкодування відповідачами є перестраховики, а не брокер.

Сліп, що представляє собою договір страхування, має письмову форму та містить найменування страхувальника, страховиків та брокера; період страхування, що розпочинається з визначеної дати; суму страхування, яка може бути вираженою у певній сумі з зазначенням, що таке покриття стосується «будь-якого одного нещасного випадку» (*any one accident*) або «будь-якого одного випадку» (*any one occurrence*), а у випадку страхування відповідальності перед особами (пасажирями або третіми особами) зазначається конкретна сума з посиленням «на одного пасажиря» або «на одну особу». У разі комбі-

нування в одному сліпі декількох ризиків конкретна сума зазначається з посиланням на «комбінований одиничний ліміт» (*combined single limit*) [387, 58]. Також зазначаються ризики, виключені зі здійсненого страхування.

Для прискорення процедури розміщення ризиків та «збереження тисячі годин праці та зусиль перестраховиків та брокерів... для заміни невизначеності на системність та дуже хороший набір слів, що працюють» [82, 10] на лондонському та північноамериканському авіаційних страхових ринках використовують стандартизовані форми сліпів з усталеною нумерацією.

Ці стандартизовані форми розробляються неурядовими організаціями, до яких, зокрема, належить Ллойдівська маркетингова асоціація (*Lloyd's Market Association, LMA*) (ЛМА), створена 2001 р. шляхом об'єднання п'яти існуючих асоціацій, створених ще 1909 р., що об'єднує 48 управляючих агентів та 74 синдикати страховиків. ЛМА є добровільним об'єднанням, яке визначає себе як страховий ринок, організований та підконтрольний корпорації Ллойд, що діє згідно з Актами про Ллойд 1971 та 1982 р. р. Завданням ЛМА є розробка та пропозиція ринку модельних застережень (*AVN*), які використовуються в страхових полісах шляхом посилання на них. Запропоновані застереження не є обов'язковими до застосування, а представляють собою рекомендації і використовуються сторонами як база для подальших переговорів при укладенні індивідуальних страхових полісів [259, 14].

З 2005 р. на процес розробки модельних застережень впливає Група застережень авіаційного страхування (*Aviation Insurance Clauses Group, AICG*) (Група) створена згідно з рішенням Єврокомісії та як відповідь на вимоги Регламенту ЕС № 358/2003 від 27 лютого 2003 р. «Про застосування статті 81(3) Договору про певні категорії угод, рішень та концентрацій у секторі страхування» [254]. Як зазначається в угоді про створення Групи, вона розробляє та пропонує модельні застереження, які носять рекомендаційний, а не зобов'язуючий характер. Застереження саме цієї Групи використовуються українськими страховими компаніями при укладенні договорів страхування з укра-

їнськими авіакомпаніями у разі необхідності подальшого перестрахування ризиків на міжнародних авіаційних ринках перестрахування.

Практичним внеском Ллойдівської асоціації авіаційних перестраховиків, ЛААП (*Lloyd's Aviation Underwriters Association, LAUA*), яка була заснована в 1935 р. за пропозицією Ллойдівського комітету, щоб представляти інтереси членів авіаційного перестрахування при консультаціях з Ллойдівським комітетом та різними урядовими та неурядовими організаціями, є публікація посібника (*Blue Book*), що містить стандартні моделі полісів, пропозицій та застережень, що використовуються на авіаційному ринку страхування при обмеженні або розширенні покриття.

Перша стандартизована форма сліпу – AVN1, що була розроблена в 1973 р., використовувалася як синдикатами Ллойда, так і членами інших лондонських асоціацій. Вона дозволяла комбінувати ризики КАСКО (втрата або пошкодження повітряного судна) та відповідальності перед пасажирами та третіми особами, що сукупно визначаються як загальні ризики. Це дозволяло значно зменшити витрати страхувальника (перевізника/експлуатанта) порівняно зі здійсненням страхування кожного ризику окремого виду. При модифікації типової форми сліпу, що відбувається завдяки різним факторам, до номеру форми додається наступна літера алфавіту. Так, на сьогодні загальні ризики страхуються за формою AVN1C, що є третьою модифікацією первісного варіанту.

Будь-яка стандартизована форма сліпу має розділ, в якому перелічені ризики, що виключаються зі страхового покриття. Для включення виключеного ризику до страхового покриття страхувальнику необхідно заплатити страховику додаткову винагороду за відповідним розширювальним застереженням. Звужувальні та розширювальні застереження також мають стандартизовані форми та сталу нумерацію. Відповідно, факт виключення або розширення ризиків позначається в сліпі шляхом посилання на номер застереження.

Ризики, що традиційно виключаються з загальних, стосуються шуму та забруднення; використання судна у недозволений спосіб або поза межами (географічними чи цільовими), вказаними у полісі (на-

приклад, «бізнес та задоволення», «промислове використання», «обмежене комерційне використання», «полювання», «розпилення хімікатів», «тренування» тощо); ядерних ризиків; ризиків, пов'язаних з війною, незаконним захопленням літака та іншими схожими загрозами (так звані, воєнні та прів'язані до них ризики).

Виключення воєнних ризиків із загального страхування має своє коріння у XVIII та XIX століттях, протягом яких відбулося чимало війн, що мали наслідком розмежування ринків страхування загальних та воєнних ризиків. На початку XX століття застереження AVN48 під воєнними ризиками мало на увазі «втрату або шкоду або будь-яку відповідальність застрахованого, що прямо або безпосередньо виникла внаслідок, протягом або через воєнізовані, морські або загарбницькі дії чи протягом миру або війни, законної чи незаконної, через війну із зовнішнім ворогом, вторгнення, громадянську війну, революцію, повстання, державний заколот або подібні до воєнних операції, незважаючи на те, чи була проголошена війна» [389, 98–106]. Захоплення бейрутського аеропорту ізраїльтянами наприкінці 1968 р., коли було зруйновано більше десятка запаркованих повітряних суден, мало наслідком значне розширення застереження та його модифікацію у AVN48B¹. При здійсненні модифікації обов'язково враховується

¹ AVN 48B звужувальне застереження щодо війни, викрадення й інших ризиків. Цей поліс не покриває вимоги, викликані:

- (a) Війною, вторгненням, діями іноземних ворогів, воєнними діями (незалежно від того, чи була оголошена війна чи ні), громадянською війною, повстанням, еволюцією, підривною діяльністю, воєнним станом, військовим або узурпаційним захопленням або спробою узурпації влади.
- (b) Будь-яким ворожим вибухом воєнної зброї війни, що використовує атомний або ядерний розподіл і/або сплав або іншу реакцію або радіоактивну силу.
- (c) Заколотами, безладдям, цивільними заворушеннями або хвилюваннями трудового характеру.
- (d) Будь-якою дією одного або більше осіб, незалежно від того, чи є вони агентами суверенної влади, для політичних або терористичних цілей, і чи є втрата або ушкодження, що є результатом цього, випадковими або навмисними.
- (e) Будь-якою зловмисною дією або актом саботажу.
- (f) Конфіскацією, націоналізацією, вилученням, утриманням, обмеженням, присвоєнням, реквізицією титулу або використанням відповідно до наказу будь-якого урядового (незалежно від того чи цивільними збройними силами або де-факто) або публічного або місцевого органу влади.

судова практика із спорі з страхування/перестраховування, де суди надавали тлумачення термінам, використаним у застереженнях. За аналізом Ньямпонга тлумачення деяких термінів американськими та британськими судами не співпадали, що має наслідком різне смислове наповнення застережень про воєнні ризики лондонського (Ллойдівського) та північно-американського страхових ринків [389, 124–154].

На північно-американському страховому ринку вплив на формулювання застереження про виключення воєнних ризиків мала справа *Pan American World Airways, Inc. v. Aetna Cas. & Sur. Co.* [781], за обставинами якої 6 вересня 1970 р. два терористи Національного фронту визволення Палестини спочатку незаконно захопили, а потім знищили Боїнг 747. Виявилось, що використовуване на той час страховиками застереження про виключення воєнних ризиків не містило посилення на незаконне захоплення літаків, а, отже, завдана шкода підлягала відшкодуванню. В результаті було сформульовано нове застереження про виключення воєнних ризиків (*Common North American Airline War Exclusion Clause* (CWEC)), яке й досі використовується на американському страховому ринку. Воно є значно ширшим за обсягом охоплення подій, ніж AVN48B, та виключає виплату страхового відшкодування через «будь-який акт, вчинений з наміром завдати збитки або шкоду» [389, 106–109].

Оскільки після бурхливих 70-х минулого століття, коли було здійснено велику кількість незаконних захоплень літаків, наступило майже повне «затишшя», питання тероризму не розглядалися як

^(g) Викраденням або будь-яким незаконним захватом або неправомірним здійсненням контролю над літаком або командою в польоті (включаючи будь-яку спробу такого захвату або контролю), здійсненим будь-якою людиною або особами на борту літака, що діють без згоди страхувальника.

Крім того, цей поліс не покриває вимог, що виникають, коли літак знаходиться поза контролем страхувальника через будь-який із вищезгаданих вище ризиків. Літак вважається таким, що повернувся під контроль страхувальника після його безпечного повернення страхувальнику на аеродромі, що не знаходиться поза географічними межами цього поліса і повністю підходить для експлуатації літака (таке безпечне повернення вимагає паркування із закритими двигунами та виключеною силовою установкою).

окрема складова воєнних ризиків, що потребує окремої оцінки. Більшість страховиків пропонували страхування від воєнних ризиків при сплаті страхувальником незначних премій за розширювальними застереженнями серії AVN 51 щодо КАСКО та AVN 52 щодо авіаційної відповідальності.

Страхування воєнних ризиків як складової страхування відповідальності перевізників та експлуатантів набуло чергової актуальності після Подій 9/11, які висвітлили необхідність обов'язкового страхування воєнних та прирівняних до них ризиків, оскільки зброєю в них стали цивільні літаки, через катастрофу яких загинуло більш ніж 3 000 осіб майже з 90 країн світу, та було заподіяно шкоду, розмір якої оцінили в 37 млрд доларів США (в цінах 2007 р.). В погашенні цих збитків були задіяні майже 150 страховиків та перестраховиків по всьому світу [717], та було спеціально створено державний фонд з виплати компенсації жертвам 11 вересня 2001 р. (*September 11th Victim Compensation Fund of 2001*), з якого 5 560 потерпілим було сплачено більше 7 млрд дол. США – від 500 до 8 597 732 дол. США на одну особу. Окремо 3 млрд доларів США було витрачено на безпеку авіакомпаній для відновлення суспільної довіри до авіаційної галузі [167, 2].

Безпосередньо після Подій 9.11 Конгрес США прийняв закон щодо безпеки повітряного транспортування та стабілізації системи [274], який запровадив базові принципи та регулювання щодо стабілізації авіакомпаній та авіаційного страхування. Була створена структура, яка сплатила 427 американським авіакомпаніям відшкодування у розмірі біля 5 мільйонів доларів США за перерву у здійсненні діяльності через Події 9/11. Урядом США було створено спеціальну програму авіаційного страхування в розмірі 100 мільйонів доларів США, яка починаючи з 16 грудня 2002 р., розповсюдила свою дію на страхування воєнних ризиків як складових страхування відповідальності перед пасажирями, членами екіпажів та третіми особами. Американські авіакомпанії могли придбавати страхове покриття від воєнних ризиків у повному об'ємі, при цьому страхова премія складала приблизно 20 центів з пасажиря, що було набагато менше ніж спла-

чувалося на комерційному ринку. Спеціальна програма діяла до 2010 р. та надавала можливість отримувати авіаційне страхування за прийнятними преміями.

Після того, як сталися Події 9/11, страховики розіслали страховальникам (перевізникам та експлуатантам) повідомлення про припинення страхування від воєнних ризиків. Вступ в силу повідомлення мав наслідком припинення експлуатації повітряних суден, оскільки за ринковими умовами перевізники та експлуатанти не можуть використовувати судно без цього виду страхування. Колапс у роботі цивільної авіації було попереджено шляхом продажу на страхових ринках страхування з модифікованим застереженням AVN 52C, D та E, страхові премії за яким були настільки високими, що не кожний перевізник міг купити таке страхування. Застереження про виключення воєнних ризиків також було модифіковано¹.

¹ AVN 48C звужувальне застереження щодо війни, викрадення й інших ризиків Цей поліс не покриває вимоги, викликані:

- (a) Війною, вторгненням, діями іноземних ворогів, воєнними діями (незалежно від того, чи була оголошена війна, чи ні), громадянською війною, повстанням, революцією, підривною діяльністю, воєнним законом, військовим або узурпаційним захопленням або спробою узурпації влади.
- (b) Будь-якою (будь-яким):
 - (i) ворожою детонацією будь-якого устрою, що використовує атомний або ядерний розподіл і/або іншу схожу реакцію;
 - (ii) ворожим використанням радіоактивного забруднення;
 - (iii) ворожим використанням електромагнітного імпульсу;
 - (iv) використанням хімічних або біологічних матеріалів, які є отруйними або патогенними та виникли в результаті війни, вторгнення, дій іноземних ворогів, воєнних дій (незалежно від того, чи оголошена війна, чи ні), громадянською війною, повстанням, революцією, підривною діяльністю, воєнним станом, військовим або узурпаційним захопленням або спробою узурпації влади, або використанням таких матеріалів для політичних або терористичних цілей, незалежно від того, чи є втрата або ушкодження, що є результатом цього, випадковими або навмисними.
- (c) Заколотами, безладдям або цивільними заворушеннями або хвилюваннями трудового характеру.
- (d) Будь-якою дією однієї або більше осіб, незалежно від того, чи є вони агентами суверенної влади, для політичних або терористичних цілей, і чи є втрата або ушкодження, що є результатом цього, випадковими або навмисними.

Оскільки літаки, що не мають страхування від воєнних ризиків, не можуть використовуватися в комерційних перевезеннях, частина авіакомпаній через відсутність коштів для придбання такого страхування призупинила здійснення на них рейсів та вимушена була повернути кошти за продані квитки. Авіакомпанії *Swissair* та *Sabena* в результаті цього збанкрутіли.

4.2. Генеза обов'язкового міжнародного авіаційного страхування відповідальності

Варшавська конвенція не зобов'язувала перевізника мати страхування ризиків завдання шкоди пасажиром, оскільки делегатами не було досягнуто згоди з різних питань страхування [387, 12]. Проте Конвенція 1933 р. вже містила положення про обов'язкове страхування відповідальності експлуатанта перед третіми особами та вимоги

- (е) Будь-якою зловмисною дією або актом саботажу.
- (ф) Конфіскацією, націоналізацією, вилученням, утриманням, обмеженням, присвоєнням, реквізицією титулу або використанням відповідно до наказу будь-якого урядового (незалежно він того чи це цивільний, військовий чи фактичний) або публічного або місцевого органу влади.
- (г) Викраденням або будь-яким незаконним захватом або неправомірним здійсненням контролю над літаком або командою в польоті (включаючи будь-яку спробу такого захвату або контролю), здійсненим будь-якою людиною або особами на борту літака, що діють без згоди страхувальника. З метою цього виключення (г) тільки, літак вважається таким, що знаходиться в польоті в будь-який час з моменту, коли всі його зовнішні двері закриваються після посадки до моменту, коли будь-які такі двері відкриті для висадки, або коли літак рухається. Вертолёт перебуває в польоті, коли ротори рухаються в результаті імпульсу, згенерованого силовою установкою, або авторотації.

Крім того, цей поліс не покриває вимог, що виникають, коли літак знаходиться поза контролем страхувальника через будь-який з вищезгаданих вище ризиків. Літак вважається таким, що повернувся під контроль страхувальника після його безпечного повернення страхувальнику на аеродромі, що не знаходиться поза географічними межами цього поліса і повністю підходить для експлуатації літака (таке безпечне повернення вимагає паркування з закритими двигунами та виключеною силовою установкою).

до об'єкта, суб'єктів, розміру страхування та процедури використання сплачуваних страховиком сум. Страхувальник, яким виступав експлуатант, а за відсутності його імені в реєстрі літаків – власник, міг здійснювати страхування у державній страховій компанії в країні місця реєстрації літака. Конвенція 1933 р. надавала право кожній договірній державі замінити страхування зареєстрованих в ній літаків повністю або частково сплатою депозиту або банківською гарантією. Факт здійснення страхування, сплати депозиту чи надання гарантії повинен був підтверджуватися документом, що мав би знаходитися на борту літака та пред'являтися на вимогу заінтересованої особи. Відсутність такого документа розглядалася Конвенцією 1933 р. як суттєве порушення, що мало наслідком повну відповідальність експлуатанта у разі заподіяння шкоди третім особам на поверхні.

Розмір здійснюваного страхування мав дорівнювати встановленому в конвенції розміру відповідальності першого рівня від 600 тис. до 2 млн франків на один випадок. У разі страхування всього флоту одночасно для зменшення страхового платежу на кожний літак загальна сума страхування сукупно щодо двох літаків не мала становити менше двох з половиною мільйонів франків, а щодо трьох та більше літаків – менше трьох мільйонів франків.

У разі страхового випадку сплачуване страхове відшкодування могло використовуватися експлуатантом виключно для погашення вимог постраждалих. Вони взагалі мали право пред'явити позов про відшкодування безпосередньо до страхової компанії, яка не могла висунути проти таких вимог жодного заперечення, що мало наслідком виникнення ризику сплати страховиком відшкодування у сумах, що перевищували здійснене страхування [36, 81–84]. До того ж виплата страхового відшкодування не могла бути обмеженою будь-якими ризиками, включаючи воєнні, до яких належали «втрата або шкода або будь-яка відповідальність страхувальника прямо або безпосередньо отримана через воєнізовані, морські або загарбницькі дії під час миру або війни, через війну, вторгнення, громадянську війну, революцію, повстання, державний заколот або подібні до воєнних операції, незважаючи на те, чи була проголошена війна» [389, 106]. Від-

сутність в Конвенції 1933 р. дозволу на обмеження страхування воєнними ризиками мала наслідком неможливість його отримання, оскільки воєнні ризики не тільки чітко відмежовувалися від будь-яких інших, а й страхувалися на окремих страхових ринках та за окремими полісами.

Виправити ситуацію мав Протокол 1938 р., який надав страховикам право відмовляти у виплаті відшкодування у певних випадках. Так, страховик звільнявся від сплати страхового відшкодування, якщо страховий випадок відбувся після закінчення строку поліса або поза географічними межами його дії. При цьому чинність полісу не могла припинитися протягом польоту та тривала до першої посадки, здійсненої під контролем влади, але не пізніше 24 годин з моменту закінчення дії полісу. У разі зміни експлуатанта літака страхування відповідальності перед третіми особами залишалося чинним протягом 7 днів. Географічні обмеження страхування не розповсюджувалися на випадки дії обставин форс-мажору, до яких належали необхідність допомоги, порятунку або необережності при наданні вказівок у навігації літака. Було дозволено виключати воєнні ризики (міжнародних військових конфліктів або громадянських заворушень) із здійсненого страхування, що передбачало необхідність їхнього страхування за окремими полісами та на окремих ринках. Оскільки при оформленні авіаційного страхування траплялися випадки розбіжностей між сліпом та полісом, Протокол 1938 р. встановив, що поліс має переважну силу.

Таким чином, Конвенцією 1933 р. та Протоколом 1938 р. (хоча він і не набув чинності) були сформульовані базові умови обов'язкового авіаційного страхування ризиків відповідальності експлуатанта перед третіми особами на поверхні, що в подальшому були відображені в національному законодавстві багатьох країн [100, VIII [248].

На момент розробки Конвенції 1952 р. статистика авіаційних інцидентів свідчила про малу кількість катастроф, результатом яких стало завдання шкоди третім особам на поверхні: з 2 000 авіа інцидентів у британському флоті лише в 124 було незначним чином пошкоджено майно третіх осіб, в 9 – одна особа загинула і вісім зазнали тілесних ушкоджень. Дані з інших держав свідчили про 23 інциденти,

в яких тільки у двох випадках розмір компенсованої шкоди був значним [387, 17–22]. Саме тому в Конвенції 1952 р. вимоги до страхування відповідальності експлуатантів були пом'якшені. Так, за Конвенцією 1933 р. страхування повинно було здійснюватися в державній організації за місцем реєстрації літака. Конвенція 1952 р. надала можливість отримувати страхування у страховиків з належним чином перевіреною фінансовою спроможністю з будь-якої договірної держави. Замість оригіналу поліса страхування на борту літака дозволялося мати лише його копію, якщо він був належним чином зареєстрований у державних органах або ІКАО. Розмір обов'язкового страхування мав відповідати розміру відповідальності експлуатанта. Він розраховувався залежно від злітної ваги судна – чим більша вага, тим більше розмір страхування. Для попередження неплатоспроможності страховика та гарантованого отримання страхової суми у разі настання страхового випадку було дозволено страхування пулом.

Оскільки право постраждалих ініціювати позови безпосередньо проти страхових компаній за Конвенцією 1933 р. викликало багато зауважень, було дозволено розпочинати судові процеси безпосередньо проти страховиків лише у випадку банкрутства експлуатанта.

Норми Протоколу 1938 р. щодо обмеження дії страхового поліса були інкорпоровані до Конвенції 1952 р.

Хоча Конвенція 1952 р. не застосовувалася, а Варшавська конвенція взагалі не вимагала страхування відповідальності перевізників, як експлуатанти, так і перевізники здійснювали страхування загальних ризиків, що включали в себе відповідальність за заподіяння шкоди пасажирам та третім особам на поверхні, керуючись вимогами власників, лізингодавців, або фінансистів. Таким чином, страхування відповідальності перевізників та експлуатантів при здійсненні міжнародних авіаційних перевезень перетворилося в обов'язкове в результаті звичаєвої уніфікації.

Беручи це до уваги, проекти міжнародних документів, що розроблялися у 80-х роках минулого століття (наприклад, Алворівська конвенція (*Alvor Draft Convention* або *Alvor I* ma *Alvor II* , що мала б замінити собою Варшавську), вже передбачали обов'язкове стра-

хування відповідальності перевізників перед пасажирами [387, 53–65].

Норми обов'язкового страхування відповідальності перевізника перед пасажирами знайшли своє відображення в Монреальській конвенції, яка встановила право договірних держав вимагати від національних та іноземних перевізників забезпечити адекватне (*adequate*) страхування. Хоча в Монреальській конвенції немає прямої прив'язки розміру здійснюваного страхування до конвенційних меж відповідальності перевізника, при розгляді ст. 50 разом зі ст. 21 можна припустити, що страхування є адекватним саме у разі такої відповідності.

Ф. Пенья (*Sebastian Fernández Peña*) вважає, що поняття «адекватності» страхування повинно визначатися в національному законодавстві кожної договірної країни без прив'язки до Монреальської конвенції [376, 1; 630, 354–367]. Проте договірні держави йдуть шляхом визначення розмірів мінімального, а не «адекватного» страхування. Так, для прикладу, у США кожний перевізник, що надає послуги повітряного перевезення пасажирів, повинен підтримувати мінімальне страхування відповідальності перед пасажиром за нещасний випадок на борту літака (*aircraft accident liability insurance*) у розмірі 300 000 дол. США та разом за весь літак у сумі 20 млн дол. США за кожну подію [276]. Регламент (ЄС) № 785/2004 Європейського парламенту та Ради від 21 квітня 2004 про вимоги до страхування повітряних перевізників та експлуатантів повітряних суден (надалі – Регламент 785/2004) [255] встановив, що розмір мінімального страхування на пасажирів становить 250 тисяч СПЗ для комерційних¹ та 100 тисяч СПЗ для некомерційних операцій на пасажирів.

Монреальська конвенція встановила вимогу обов'язкового страхування, але не обумовила переліку ризиків, що підлягають страхуванню. Події 9/11 визначили, що страхування загальних, воєнних та пов'язаних з ними ризиків є життєво необхідним для суспільства та має великий соціальний та безпековий ефекти [167, 2].

Після Подій 9/11 Асамблея ІКАО ухвалила резолюцію про скоординований підхід при вирішенні проблем у галузі авіаційного стра-

¹ Під комерційною операцією розуміється діяльність за винагороду або плату.

хування від воєнних ризиків та створила спеціальну групу (*Special Group on Aviation War Risk Insurance*), ціллю якої було розроблення рекомендацій, які мають бути реалізованими у випадку неспроможності страхового ринку забезпечити достатнє покриття [126]. На короткострокову перспективу група рекомендувала створити «відповідний міжнародний механізм під егідою ІКАО для надання страхування від воєнних ризиків неприбутковою організацією, учасниками якої є уряди різних держав» [189, 1], який надавав би більше за обмежене страхове покриття, придбане на ринку¹. Таким механізмом могла стати програма *Globaltime*, за якою страхування не підлягало б анулюванню на відміну від придбаного на ринку, вона мусила легко адаптуватися до будь-яких ситуацій на ринку та передбачала можливість придбання страхового покриття за доступними цінами [190]. Введення програми *Globaltime* було можливим у випадку її підтримки державами, частка яких складає 51 % внесків до ІКАО, та наявності повторного збою у функціонуванні страхового ринку. Проте її підтримали держави, доля фінансування яких складала лише 46,25 % від загальної суми щорічних внесків, при цьому деякі з них (34,93 %) з певними застереженнями, так що 51-відсотковий рівень заяв про намір взяти участь у програмі досягнутий не був [129, 3]. Частина країн членів ІКАО, включаючи Україну, не висловила своєї позиції щодо програми взагалі. Відповідно, програма *Globaltime* не була запущеною.

На довгострокову перспективу група з авіаційного страхування воєнних ризиків рекомендувала розробити міжнародну конвенцію, яка б встановлювала межі відповідальності суб'єктів авіаційної галузі за шкоду, заподіяну в результаті актів війни, захоплення повітряних суден та пов'язаних з ними ризиків [129, 2], що сукупно можуть бути визначеними як воєнні та пов'язані з ними ризики. За сучасною правовою доктриною до них можуть бути віднесені терористичні атаки на припарковане для посадки пасажирів повітряне судно; суй-

¹ На момент прийняття документа таке покриття надавалося в розмірі 50 млн дол. США, в той час як власники та орендодавці літаків вимагають страхування літаків на суму від 750 до 1 000 млн дол. США. До терактів 9/11 в деяких випадках страхування досягало 2 млрд дол. США.

цидальний незаконний захват літака, коли повітряне судно спрямовується на будівлю або споруди; атаки ракетами земля-повітря, такими як MANPADS або іншими ракетами, що наводяться за принципом теплового пошуку; бомби з традиційними вибуховими речовинами, оскільки їх вибух, як правило, має наслідком катастрофу літака; «брудні бомби», в який використовуються біологічні або хімічні речовини, що вибухають за електромагнітним впливом; попередження про бомби, які виявляються відсутніми після проведених пошуків [373, 71–72]; біотероризм, кібератаки на повітряні навігаційні системи, неправильне використання портативних людських систем захисту [27, 64].

Хоча Конвенції 2009 р. повернули норми про обов'язкове страхування або забезпечення гарантії відповідальності експлуатанта перед третіми особами та надали право державам вимагати на недискримінаційній основі від іноземного експлуатанта надання доказів здійсненого страхування як гарантії відшкодування заподіяної шкоди, вони не надали переліку ризиків, страхування яких є обов'язковим.

На відміну від Конвенції 1952 р., що використовувала термін «задовільне», Конвенції 2009 р.¹, так само як і Монреальська конвенція, вимагають адекватного («*adequate*») страхування. Можна було б припустити, що оскільки обидві Конвенції 2009 р. посилаються на відповідні статті, де встановлюється відповідальність експлуатанта за одну подію виходячи з маси судна, адекватним буде страхування, здійснене саме в цих межах.

Виходячи з цієї тези, адекватним за Конвенцією про загальні ризики є страхування у розмірі 0,7 млрд СПЗ, якщо вага судна більше 500 тон, а за Конвенцією про незаконне втручання для судна тієї ж самої ваги – від 0,7 до 3 млрд СПЗ.

Конвенція про незаконне втручання встановлює трирівневу відповідальність експлуатанта: на першому рівні (ст. 4) максимальний розмір відповідальності становить 0,7 млрд СПЗ, на другому (п.2 ст. 18) – 3 млрд СПЗ, на третьому (ст. 23) – розмір відповідальності експлуатанта є невстановленим. Однак проаналізувавши текст кон-

¹ Ст. 9 Конвенції про загальні ризики та ст. 7 Конвенції про незаконне втручання.

венції, можна стверджувати, що розробники зобов'язали експлуатанта мати обов'язкове страхування тільки в межах першого рівня, оскільки відповідальним за виплати другого рівня є спеціально створений міжнародний фонд. Здавалося б, що на цьому рівні Конвенція про незаконне втручання, так само як і Конвенція про загальні ризики, встановлює вимогу адекватного страхування у розмірі 0,7 млрд СПЗ, якщо вага судна більше 500 тон. Проте ст. 7 Конвенції про незаконне втручання дозволяє експлуатанту у разі недоступності страхування «за кожную подію» здійснювати страхування на сукупній основі (*aggregate*). Оскільки Конвенція про незаконне втручання не визначає підстави недоступності страхування «за кожную подію», це означає право експлуатанта використовувати можливості переговорів зі страховиком. Наприклад, якщо експлуатант використовує 10 суден, вага кожного з яких перевищує 500 тон, мінімальне страхування відповідальності експлуатанта перед третіми особами мало б становити 7 млрд СПЗ. Через дозвіл здійснення страхування на сукупній основі експлуатант може домовитися про значно нижчий поріг виплат страховика, наприклад, 4–5 млрд СПЗ, оскільки для нього це буде означати можливість сплати значно менших страхових премій страховику [389, 92]. Виходячи з цього, експлуатант за Конвенцією про незаконне втручання має можливість здійснити страхування кожного судна у меншій сумі ніж 0,7 млрд СПЗ, навіть якщо його вага перевищує 500 тон. Таким чином, розмір адекватного страхування воєнних та пов'язаних з ними ризиків не є чітко встановленим Конвенцією про незаконне втручання на протигагу Конвенції про загальні ризики, яка не дозволяє здійснення страхування суден на сукупній основі.

Таким чином, на міжнародному рівні обов'язкове страхування відповідальності перевізників передбачене Монреальською конвенцією, яка фактично зобов'язує страхувати тільки ризики заподіяння шкоди пасажиру.

Недоліки Конвенцій 2009 р. не дають надії на набуття ними чинності, а, отже, питання страхування відповідальності експлуатантів перед третіми особами вирішується нормами національного законодавства країн, над територією яких та до яких експлуатанти здійсню-

ють польоти. Така ситуація може розглядатися як оптимальна, оскільки кожна країна може встановити такий розмір обов'язкового страхування відповідальності перед третіми особами, який дозволить у разі заподіяння їм шкоди виплатити адекватну рівню життя постраждалих осіб на поверхні компенсацію.

Виходячи з цього здавалось би, що кожна країна має регулювати цю сферу відповідним чином аби захистити своїх громадян від ризиків заподіяння шкоди повітряними суднами. Проте страхування відповідальності експлуатантів, включаючи іноземних, перед третіми особами на поверхні не належить до числа обов'язкового, за винятком Австралії [234], ЄС, Канади [721], Туреччини [290] та ще декількох країн. ЄС, Канада, Туреччина та Сербія [273] встановили розмір мінімального страхування в залежності від загальної злітної маси судна, проте лише в ЄС та Туреччині воєнні ризики підлягають обов'язковому страхуванню. Закон Австралії лише встановлює обов'язкову наявність страхування, не зазначаючи ані його розміру, ані ризиків.

Деякі країни (Албанія [238]), передбачаючи обов'язкове страхування відповідальності перед третіми особами для повітряних суден, що зареєстровані в їхньому реєстрі цивільних літаків, не розповсюджуючи цю вимогу на іноземні повітряні судна.

На сучасному етапі Постанова 785/2004 відіграє роль регіонального уніфікаційного документа в частині формулювання вимог до страхування авіаційної відповідальності. Вона встановила мінімальні вимоги страхування на кожний літак за кожну подію незалежно від того, чи експлуатується літак на підставах власності або будь-якої форми лізингу, спільно або за франчайзингом, за договором код-шерінгу або іншим договором схожої природи, для внутрішніх та міжнародних перевезень та зазначила про необхідність для національних та іноземних експлуатантів слідувати її вимогам у разі вльоту та вильоту їх літаків на/з території Співтовариства. Постанова 785/2004 чітко визначає перелік ризиків, що підлягають страхуванню, а саме: застрахований ризик повинен включати всі види війни, тероризм, угон літаків (*hijacking*), акти саботажу (*acts of sabotage*), незаконне заволодіння літаком (*unlawful seizure of aircraft*) та цивільні заворушення (*civil commotion*) (ст. 4(1)).

Постанова 785/2004 дозволяє здійснювати страхування відповідальності перед третіми особами на поверхні на сукупній основі лише у разі неможливості отримання на ринку страхування для покриття воєнних та пов'язаних з ними ризиків за кожну подію. При цьому така сукупна основа повинна бути еквівалентною сумам, встановленим для кожного типу судна в залежності від його загальної злітної ваги та підлягає контролю.

Розмір страхування відповідальності перевізників за заподіяння пасажиру смерті та особистого ушкодження, що передбачає відшкодування шкоди як за тілесні, такі за суто ментальні, травми, становить щонайменше 113 тисяч ЄС на кожного пасажирів у разі здійснення польотів за межами ЄС та 250 тисяч ЄС на кожного пасажирів у разі польотів з та до ЄС.

Моніторинг виконання Постанови 785/2004 іноземними експлуатантами показав, що лише деякі з азійських перевізників припинили здійснення рейсів до ЄС. Решта експлуатантів, включаючи українських, продовжують здійснювати рейси до ЄС і, відповідно, виконувати вимоги Постанови 785/2004 в частині розмірів та видів ризиків до страхування [249].

===== 4.3. Страхування в Україні

В Україні порядок і правила здійснення авіаційного страхування, включаючи відповідальність національного та іноземного експлуатанта перед третіми особами на поверхні України та перевізника перед пасажирів, визначені Постановою 676 [222], прийнятою на заміну однойменної постанови, що діяла протягом тривалого часу.

Постанова 676 в якості об'єкта страхування визначає майнові інтереси страхувальника, які виникають унаслідок зобов'язання експлуатанта та перевізника відшкодувати у порядку, встановленому законодавством, шкоду третім особам та пасажирів. Таким чином, Постановою 676 виправлено недолік попереднього нормативного акту,

за яким об'єктом страхування були збитки, поняття яких є вужчим за поняття «школа» [486, 196–200].

Постанова 676 встановлює однаковий розмір страхування відповідальності перевізника протягом здійснення внутрішніх та міжнародних польотів у розмірі 250 000 СПЗ на кожного пасажирів, що відповідає Постанові ЄС 785/2004. Встановлення однакових вимог до мінімального страхування перевізників незалежно від їхньої національності відповідає як тенденціям МПрПП, так і вимогам європейського законодавства в сфері авіаційного транспорту, де Регламент 2027/97 зазначає про необхідність знищення різниці між національним та міжнародним транспортом і встановлення однакової відповідальності (за розміром та характером) як для національного, так і для міжнародного транспорту [253].

Українські правила перевезення передбачають обов'язок перевізника негайно, але у будь-якому разі не пізніше ніж протягом п'ятнадцяти днів після ідентифікації фізичної особи, яка має право на отримання компенсації, здійснити авансовий платіж, який для міжнародних рейсів не повинен бути менше ніж 16000 СПЗ. Розмір авансового платежу для рейсів у межах України встановлюється перевізником самостійно таким чином, щоб визначеного авансового платежу вистачило для задоволення нагальних економічних потреб співмірно до зазначених труднощів. Проте правило авансового платежу за рахунок страхового відшкодування не передбачено Постановою 676, тому, відповідно, український перевізник буде його здійснювати за рахунок власних коштів, якщо інше не передбачено договором страхування.

Для оцінки адекватності розмірів мінімального страхування в частині компенсації шкоди третім особам на території України, встановлених Постановою 676, ми порівняли їх з тими, що рекомендуються ЄКАК, членом якої є Україна, та Постановою 785/2004, вимоги якої виконуються українськими експлуатантами при здійсненні польотів до ЄС. Так, для найбільш використовуваних в Україні суден – *Embraer* (48 500 кг), класичний *Boeing 737* (62 000 кг) та *Airbus 320–200* (75 500 кг) – мінімальне страхування буде становити:

4.3. Страхування в Україні

Максимальна злітна маса повітряного судна, в кг	Постанова 676, в СПЗ	Резолюція ЄКАК 25/1, в СПЗ та дол. США	Постанова 785/2004, в СПЗ та дол. США
від 25001 до 50000	4,2 млн СПЗ або 59 234 26 дол. США	12 млн СПЗ або 16 924 075 дол. США	150 млн СПЗ або 211 550 934 дол. США
від 50001 до 100000	14 млн СПЗ або 19 744 754 дол. США	50 млн СПЗ або 70 516 978 дол. США	300 млн СПЗ або 423 101 867.19 дол. США
> 100 000 < 200 000	33,4 млн СПЗ або 47 105 341.21 дол. США	90 млн СПЗ або 126 930 560.16 дол. США	300 млн СПЗ або 423 101 867.19 дол. США

Як вбачається з приведеної таблиці, страхування експлуатантами своєї відповідальності перед третіми особами у межах мінімальних сум, встановлених Постановою 676, є значно меншим, ніж те, що здійснюється за Постановою 785/2004, яка виконується українськими експлуатантами. В той час як міжнародна спільнота намагається встановити баланс між інтересами експлуатантів та третіх осіб, з одного боку, максимально підвищивши гарантовані розміри відшкодування через встановлення мінімальних розмірів страхування, а, з іншого боку, використовуючи ці ліміти як можливість для зменшення витрат експлуатантів при отриманні страхування, Україна не вимагає від своїх та іноземних експлуатантів адекватного страхування.

Незважаючи на воєнні дії, що ведуться на території України, та катастрофу малайзійського лайнера Боїнг 777, що виконував рейс МН17 з Амстердама до Куала-Лумпур, Постановою 676 пропонується ввести диспозитивне, а не імперативне страхування воєнних ризиків. Це свідчить про відсутність бажання захистити третіх осіб на поверхні в країні, де ведеться війна, та домінування інтересів авіаційної та страхової галузей над інтересами споживачів.

УНІФІКАЦІЯ ПРАВОЧИНІВ З АВІАЦІЙНИМИ ОБ'ЄКТАМИ

5.1. Загальні положення

Низка факторів (велика вартість, необхідність безпечного функціонування, належна експлуатація та технічне утримання, страхування загальних ризиків тощо) сприяли встановленню особливої процедури укладення договорів купівлі-продажу та лізингу повітряних суден і двигунів до них.

Купівля-продаж або лізинг розпочинається з попередніх домовленостей сторін, що закріплюються у документі, який зазвичай називається «*Letter of intent/LOI*», і у буквальному перекладі на українську мову це означає «лист про наміри». Цей документ може мати й інші назви: пропозиція/лист про обов'язки, меморандум про розуміння (*proposal/commitment letter/memorandum of understanding*) тощо. Попередні домовленості містять дані, що індивідуалізують авіаційний об'єкт та його технічний стан, наміри сторін укласти договір у майбутньому, його істотні положення, обов'язки покупця або лізингоодержувача, намір застрахувати авіаційний об'єкт від загальних ризиків в обумовлених обсягах та намір сплатити забезпечувальний депозит (*security deposit*) або платіж за постачання (*commitment fee*)¹. Як правило, положення попередніх домовленостей про сплату забезпечувального депозиту (платежу за постачання), конфіденційності та застосовного права вступають в силу на момент їх підписання. Решта набувають зобов'язуючого характеру через узгоджений сторонами час, який надається для здійснення внутрішніх погоджувальних процедур та інспекції авіаційного об'єкту покупцем або лізингоодержу-

¹ Може визначатися іншими термінами, як, наприклад, «первісний платіж» (*down payment*).

вачем. Встановлення саме такого режиму набуття чинності положень попередніх домовленостей обумовлена як ціною авіаційного об'єкта яка може значно перевищувати вартість активів покупця або лізингоодержувача, а, отже, вимагати погодження майбутнього правочину його органами управління), так і необхідністю перевірки технічного стану авіаційного об'єкта на предмет відповідності запропонованій ціні. Сторони узгоджують дату (погоджувальна дата), на яку кожна з них підтверджує зобов'язуючий характер домовленостей в цілому або повідомляє про своє небажання продовжувати співпрацю.

За відсутності прямого визначення сторонами зобов'язуючого характеру попередніх домовленостей та виникнення щодо них спорів, ключову роль відіграють наміри сторін. На думку американського правника Д. Банкера (*Donald Bunker*) ці наміри можуть досліджуватися за чотириступінчатим тестом: повнота домовленостей; наявність згадки про майбутній договір; часткове виконання і складність запропонованої транзакції [95, 41–45]. Ірландський вчений та практик Д. Ханлі (*Donal Patrick Hanley*) вважає, що попередні домовленості мають характер зобов'язуючих у разі сплати забезпечувального депозиту згідно з ними [30, 27].

Важливість зобов'язуючої сили попередніх домовленостей підкреслюється АРГ, яка зазначає, що у такому разі буде мати місце попередній договір, який може бути зареєстрованим у Кейптаунському реєстрі, що надасть додаткові важелі покупцю або лізингоодержувачу у спонуканні протилежної сторони укласти основний договір згідно з попередніми домовленостями [62]. Так, у разі наміру української компанії придбати повітряне судно у іноземного виробника та сплати забезпечувального депозиту за попереднім договором, вона як кредитор має право зареєструвати його у Кейптаунському реєстрі. Запис у Кейптаунському реєстрі буде попереджати третіх осіб про наявність майнового інтересу кредитора (української компанії) у повітряному судні боржника (іноземного виробника). Цей запис буде анульованим у разі укладення основного договору. У разі неправомірної відмови іноземного виробника від укладення основного договору та неповернення сплаченого забезпечувального депозиту

і продажу повітряного судна третій особі, українська компанія має право вимагати повернення забезпечувального депозиту від цієї третьої особи. Таким чином, попередній договір стабілізує відносини між сторонами до укладення основного договору та гарантує набуття відповідних прав та обов'язків на умовах попереднього договору, навіть якщо одна із сторін втратить інтерес до цих правовідносин.

Сторони переважно визначають зобов'язуючий характер попередніх домовленостей, що трансформує їх у попередній договір, який повинен відповідати вимогам Кейптаунської конвенції щодо форми та змісту.

Кейптаунська конвенція визначила, що правочини з авіаційними об'єктами повинні здійснюватися у письмовій формі, під поняття якої підпадає будь-яке, навіть електронне, повідомлення, що може бути відтвореним в матеріальній формі та вказати «розумним» чином [32, 274–275] на згоду особи, що його надіслала, купити, продати або іншим чином розпорядитися об'єктом (ст. 7). Таким чином, договори купівлі-продажу та лізингу, а також попередні договори до них, повинні укладатися у письмовому вигляді.

За Кейптаунською конвенцією особа, що здійснює розпорядження авіаційним об'єктом, включаючи купівлю-продаж та лізинг, повинна мати на це повноваження. У російському автентичному тексті Кейптаунської конвенції замість «повноваження» (*power*) використовується термін «право». Цей самий термін зазначається у офіційному перекладі Кейптаунської конвенції українською. Проте, на думку коментаторів Кейптаунської конвенції поняття «повноваження» (*power*) є ширшим за поняття «право» (*right*), оскільки стосується всіх випадків розпорядження авіаційним об'єктом – правомірних та неправомірних, тобто здійснених з перевищенням наданих повноважень [32, 276]. Відповідно саме термін «повноваження розпоряджатися» повинен братися до уваги при з'ясуванні обсягу повноважень продавця або лізингодавця.

Імперативною вимогою Кейптаунської конвенції до будь-якого правочину з авіаційним об'єктом є його ідентифікація. Вона передбачає зазначення серійного номера, назви виробника та моделі (на-

приклад, літак марки Боїнг 737–500, серійний номер виробника 28062; двигун марки CFM56-7B26, серійний номер виробника 963912). Ці дані обрані в якості ідентифікуючих через їх незмінність протягом всього строку служби авіаційного об'єкту. Саме ці дані відображаються при реєстрації авіаційних об'єктів в національних реєстрах повітряних суден та правочинів з ними та у Кейптаунському реєстрі.

Попередній договір визначає істотні умови отримання ідентифікованого авіаційного об'єкта у власність або користування, включаючи його ціну (покупна вартість для договорів купівлі-продажу; основний та додатковий лізингові платежі для договорів лізингу; узгоджена вартість літака для питань страхування), умови страхування, застосовне право, домовленості сторін про відшкодування витрат, пов'язаних із укладенням та виконанням купівлі-продажу або лізингу (сторони можуть покласти ці витрати повністю на сторону, що набуває авіаційний об'єкт (покупця, лізингоодержувача), поділити їх порівну, або встановити максимум витрат (*cap*)).

Частина умов (*conditio*) попереднього договору підлягає виконанню кожною стороною до підписання основного договору та передачі авіаційного об'єкта. Через це вони отримали назву обов'язкові попередні (*conditions precedent*). До таких умов відносяться обмін документами про повноваження сторін на укладення договору, включаючи погодження засновників (акціонерів) із зазначенням особи, яка буде підписувати договір, правовими висновками про узгодженість договору з законодавством країни відповідної сторони. На нашу думку, до числа обов'язкових попередніх умов продавця належить звільнення літака від обтяжень та вимог третіх сторін. Це не стосується лізингодавців, які за згодою їх кредиторів, вправі передати в лізинг обтяжене судно, оскільки саме за рахунок лізингових платежів і буде здійснюватися розрахунок з кредиторами.

Продавець чи лізингодавець зобов'язані привести авіаційний об'єкт та його документи у відповідність до вимог постачання.

Сплата забезпечувального депозиту покупцем чи лізингоодержувачем відноситься до числа обов'язкових попередніх умов. Сплачений забезпечувальний депозит не повинен змішуватися продавцем чи

лізингодавцем з його власними коштами. Сторони можуть домовитися про нарахування на нього відсотків. Забезпечувальний депозит має дві функції: забезпечувальну та стимулюючу. Він підтверджує серйозність намірів сторін та забезпечує належне виконання кожною з них своїх обов'язків як за попереднім, так і за основним договорами. У разі невиконання умов попереднього договору покупцем або лізингоодержувачем, попередній договір припиняється, а забезпечувальний депозит залишається в розпорядженні продавця або лізингодавця як компенсація понесених збитків. У разі невиконання продавцем чи лізингодавцем попередній договір припиняється, а забезпечувальний депозит повертається покупцю або лізингоодержувачу.

Так, у разі невідповідності повітряного судна узгодженому сторонами стану на момент постачання лізингоодержувач має право відмовитися від договору та вимагати повернення забезпечувального депозиту: відмова *Ut Finance Corporation* від прийняття судна та вимога про повернення забезпечувального депозиту були визнані Нью-Йоркським судом правомірними, оскільки *Austrian Airlines Oesterreichische Luftverkehrs AG* не виконала попередні обов'язкові умови в частині відповідності стану судна домовленостям сторін [739].

У справі *Tandrin Aviation Holdings Ltd v Aero Toy Store LLC*, що розглядалася англійським судом у 2010 р., покупець *Aero Toy Store LLC* не здійснив протягом обумовленого строку прийняття літака, за який він повинен був сплатити після поставки 31,75 млн дол. США. Продавець *Tandrin Aviation Holdings Ltd* надав покупцю додаткових 10 днів для належного виконання обов'язку з прийняття літака та сплати повної ціни за нього, проте покупець не виконав цього обов'язку і протягом встановленого додаткового строку. В результаті продавець розірвав договір та відмовився продавати літак *Aero Toy Store LLC*. У подальшому *Tandrin Aviation Holdings Ltd* продав літак лише за 24 млн дол. США, хоча купив його за 26,5 млн дол. США, оскільки протягом часу проведення переговорів з *Aero Toy Store LLC* щодо належного виконання договору купівлі-продажу ціни на літаки впали. За попередніми домовленостями покупцем *Aero Toy Store LLC* був сплачений забезпечу-

вальний депозит у розмірі 10% вартості літака, який утримувався на рахунку агента ескроу. Для компенсації своїх втрат за рахунок забезпечувального депозиту у зв'язку з невиконанням покупцем своїх обов'язків продавець *Tandrin Aviation Holdings Ltd* подав позов, що був задоволений англійським судом [868].

Отримання забезпечувального депозиту накладає на продавця чи лізингодавця обов'язок зняти свою пропозицію продажу або лізингу авіаційного об'єкта з ринку. У разі порушення цього обов'язку забезпечувальний депозит підлягає поверненню покупцю або лізингоодержувачу. Так, у справі *JSD Corporation PTE Ltd v Al Waha Capital PJSC and Second Waha Lease Limited* позивач вимагав повернення сплаченого депозиту, хоча угода про наміри передбачала такий обов'язок продавця лише у разі втрати або непостачання повітряного судна. Вимоги позивача були задоволені на тій підставі, що продавець, незважаючи на сплату йому забезпечувального депозиту, продовжив рекламу продажу літака у торговельному виданні, *Speednews*, що було розцінене судом як намір продавця не постачати літак позивачу [683].

Через значний¹ розмір забезпечувальний депозит може сплачуватися частинами. У такому разі у продавця/лізингодавця, виникає обов'язок зарезервувати авіаційний об'єкт за покупцем або лізингоодержувачем після отримання першої частини забезпечувального депозиту, остання частина якого може сплачуватися безпосередньо перед постачанням авіаційного об'єкта.

Для українського покупця/лізингоодержувача сплата забезпечувального депозиту досі потребує індивідуальної ліцензії Національного банку України², оскільки лібералізація валютного законодавства в частині безліцензійного дозволу розміщення депозитних коштів за кордоном торкнулася лише фінансових установ.

¹ За договорами лізингу такий платіж може становити 4–6 місячну орендну плату. А за договорами купівлі-продажу – 10% ціни літака.

² Українським законодавством встановлений вичерпний перелік операцій (торгових та неторгових), за якими українським компаніям дозволено сплачувати платежі в іноземній валюті за межі України, включаючи з метою виконання зобов'язань у цій валюті перед нерезидентами щодо оплати продукції, послуг, робіт, прав інтелектуальної власності та інших майнових прав. Проте забезпечувальний платіж не є платою за продукцію.

Грошовий забезпечувальний депозит може бути заміненим безвідкличним банківським акредитивом або гарантією, що робить позицію кредитора (продавця або лізингодавця) більш стабільною через самостійний характер цих фінансових інструментів та їхню незалежність від дійсності основного зобов'язання, а боржник (покупець або лізингоодержувач) при цьому уникає необхідності відволікання значної суми коштів з обороту.

Альтернативою забезпечувальному депозиту є платіж за постачання, який за правовою природою є винагородою за послугу, що дозволяє кредитору (продавцю або лізингодавцю) змішувати отримані кошти із своїми власними. У разі недобросовісності кредитора або його неспроможності чи банкрутства та невиконання своїх обов'язків за попереднім або основним договором, покупець або лізингоодержувач може мати проблеми з поверненням здійсненого платежу.

Вимога кредитора сплатити забезпечувальний депозит або платіж за постачання залежить від ринкових умов. Так, наприклад, у випадку великої кількості звернень до лізингодавця про лізинг судна, він буде більш схильним до отримання платежу за постачання, а не забезпечувального депозиту [30, 68].

Хоча забезпечувальний депозит і платіж за постачання у разі невиконання покупцем або лізингоодержувачем не повертаються останньому, вони не є завдатком, оскільки у разі невиконання продавця або лізингодавця у покупця або лізингоодержувача не виникає права вимоги подвійної суми.

Продаж або лізинг авіаційних об'єктів не у виробника або створеної ним структури здійснюється на умовах «як є» і «де є» (*as is, where is*) та «з усіма недоліками» (*with all faults*), тобто покупець або лізингоодержувач може покладатися виключно на результати самостійно проведених технічних перевірок, які включають в себе як вивчення технічної документації на авіаційний об'єкт, так і його фізичну перевірку на предмет відображення в технічній документації здійснених ремонтів та виконання цих робіт сертифікованими особами, оскільки ремонти та записи, здійснені особами, що не мають належних сертифікатів, розглядаються як такі, що не виконані. Якщо

покупець або лізингоодержувач при прийнятті авіаційного об'єкту підписали акт про його задовільний технічний стан, вони не вправі пред'являти будь-яких претензій щодо цього в подальшому.

Так, за обставинами справи *ACG Acquisition XX LLV v Olympic Airways* (2012), *Olympic Airways* не проводила інспекцій літака, дійшовши висновку про його технічний стан, керуючись лише документацією. Через 14 днів після прийняття літака виявилося, що кількість пошкоджень та дефектів є такою значною, що сертифікат льотної придатності літака був скасований авіаційними органами. Комерційний суд Лондона у своєму рішенні зазначив, що хоча літак і не знаходився у стані льотної придатності або безпечної експлуатації на момент постачання лізингоодержувачу, і лізингодавець *ACG* порушив умови договору лізингу у цій частині, *Olympic* тим не менше в акті прийняття підтвердив, що літак відповідає умовам договору лізингу, а, отже, був пов'язаний своїми заявами. *ACG* покладався на заяви *Olympic* і, відповідно, не пред'явив жодних претензій щодо стану літака попередньому користувачеві. Зважаючи на це, *Olympic* не мав права у подальшому стверджувати про невідповідність літака умовам постачання та повинен був виконувати положення договору лізингу, включаючи обов'язок із сплати лізингових платежів та платежів за технічне утримання літака [736].

До числа обов'язкових попередніх умов покупця або лізингодавця відноситься здійснення страхування авіаційного об'єкта від загальних ризиків¹ на обумовлену сторонами суму. Як правило такі ризики також і перестраховуються. Серед застрахованих визначаються обидві сторони попереднього договору, а у разі лізингу – і власник.

Виконання сторонами усіх обов'язкових попередніх умов та належний технічний стан авіаційного об'єкту є підставою для виник-

¹ У разі придбання судна узгоджені види страхування включають: (1) страхування корпусу від всіх ризиків втрати або пошкодження під час польоту і на землі, оформлене на основі узгодженої вартості корпусу та встановлених на нього двигунів та від ризику війни і пов'язаних з нею ризиків, що включає ті ризики, які не покриваються згідно з умовами полісу страхування корпусу від всіх втрат або пошкодження на суму узгодженої вартості літака; та (2) страхування відповідальності перед пасажирями, за багаж, вантаж і пошту та перед третіми особами.

нення обов'язку кредитора (продавця або лізингодавця) підписати основний договір (купівлі-продажу або лізингу) та передати об'єкт покупцю або лізингоодержувачу. Цей момент визначається як завершення транзакції (*Closing*), що може визначатися як «на дату або біля неї» (*on or around closing date*), оскільки здійснені технічні перевірки можуть виявити необхідність проведення ремонту, що здійснюються за рахунок продавця або лізингодавця.

===== 5.2. Договори купівлі-продажу

Хоча Женевська конвенція була прийнята на виконання рекомендацій делегатів Чиказької конференції, які вказували на бажаність прийняття «без затримки» міжнародного договору, який стосувався б передачі права власності на повітряні судна, Женевська конвенція не встановила уніфікованих вимог до форми або змісту договорів купівлі-продажу повітряних суден.

На сучасному етапі форма та зміст договорів купівлі-продажу, включно з договорами про резервування права власності, регулюються Кейптаунською конвенцією (мінімальні вимоги до форми та змісту) та діловими звичаями.

Договори купівлі-продажу з резервуванням права власності відомі в країнах загального права як договори умовного продажу (*conditional sale*), що являють собою домовленість про продаж авіаційного об'єкта на умовах, за якими право власності не переходить до покупця до виконання певної умови чи умов [571, 54; 390, 47], до яких зокрема відносять сплата повної ціни. Законами США, Канади, Австралії та Нової Зеландії договори купівлі-продажу з резервуванням права власності розглядаються як забезпечувальні і можуть бути зареєстровані в Кейптаунському реєстрі як такі, що створили міжнародний інтерес.

За Кейптаунською конвенцією авіаційний об'єкт (повітряне судно, гелікоптер, двигун) розглядається у сукупності з його приналежностями та складовими частинами, а також формулярами, посібниками,

даними про проведені інспекції, здійснені модифікації та технічне утримання.

За Кейптаунською конвенцією двигуни повітряних суден є його складовою частиною, а не приналежністю. Це дозволяє розглядати авіаційні двигуни як окремі авіаційні об'єкти, що можуть бути зареєстровані в Кейптаунському реєстрі, та які не розділяють долю повітряного судна у разі його застави або звернення на нього стягнення кредитором.

За Кейптаунською конвенцією, як зазначено нами у попередньому підрозділі, договір купівлі-продажу здійснюється у письмовому вигляді (вимога до форми). Він повинен ідентифікувати авіаційний об'єкт (вимога до змісту).

Умови договору купівлі-продажу можуть бути розподілені на загальні та індивідуальні (комерційні). Зупинимось на аналізі найбільш важливих, з нашої точки зору, індивідуальних та загальних умов, сформульованих діловими звичаями.

Індивідуальні (комерційні) умови включають в себе опис авіаційного об'єкта, достатній для його ідентифікації, умови постачання, покупну ціну, порядок її сплати та інші умови, що пов'язані зі специфікою замовлення покупця.

Решту умов визначають як загальні, що викладаються за стандартизованими формами, зміст яких сформувався в результаті звичаєвої уніфікації. Так для договорів купівлі-продажу літаків, що були у використанні, загальні умови містяться у стандартизованій формі, розробленій IATA та АРГ [78]. Виробники нових повітряних суден використовують свої стандартизовані форми договорів купівлі-продажу, які в частині загальних умов не підлягають зміні. Таке положення обумовлене фактично монопольним становищем виробника, як продавця унікального продукту, оскільки конкурент пропонує не аналогічний, а інший продукт, унікальність якого полягає в чомусь іншому. Хоча договори купівлі-продажу різних виробників у цілому схожі між собою, оскільки виробники відстежують стандартні форми договорів та найбільш вдалі їх положення включають у свій договір [368, 7–8]. Фактично покупець приєднується до договору купівлі-продажу пові-

тряного судна виробника, що не означає наявність несправедливих для нього умов, а скоріше можливість купити цей продукт виключно на запропонованих умовах [368, 14–15].

Відсутність гнучкості виробників, на думку американського правника Д. Банкера, пов'язана з тим, що типові загальні умови договорів купівлі-продажу авіаційних об'єктів і, особливо, повітряних суден є результатом значних людських, часових та фінансових витрат виробників, які не готові їх збільшувати лише тому, що черговий покупець бажає внести будь-які, навіть незначні зміни. Кожен з виробників має свою філософію і свою типову форму договору, яка може змінюватися лише щодо індивідуальних умов – комплектації літака, і, як наслідок, його ціни [94, 369].

У процесі виготовлення авіаційного об'єкта до його комплектації можуть вноситися зміни виключно за згодою покупця, в іншому випадку виготовлений об'єкт не буде відповідати узгодженим умовам і покупець матиме право відмовитися від договору як виконаного продавцем неналежним чином. Іноді внесення таких змін викликане новими технологічними розробками виробника або необхідністю удосконалення вузлів, що використовувалися раніше, проте могли мати дефекти. Покупець зацікавлений у придбанні найбільш сучасного об'єкта і може погодитися на запропоновані зміни. Договір купівлі-продажу повинен визначати, чи впливатиме внесення змін до комплектації літака за ініціативою виробника на його ціну.

Укладення договору купівлі-продажу літака, що виробляється, здійснюється, як правило, заздалегідь¹, і сторони розглядають базову ціну продажу, яка уточнюється за узгодженою формулою на момент постачання. У такому разі покупець сплачує від 20 [576] до 35% [94, 381–384] вартості літака частковими авансовими платежами до його постачання (*pre-delivery payment/PDP*).

¹ За інформацією, розміщеною в мережі Інтернет 3 серпня 2007 р. (<http://www.businessstory.com.ua/?id=5000&act=anonce>) авіакомпанія «АероСвіт» домовилася з Boeing про покупку 14 літаків Boeing 737 NG (New Generation) до 2015 р. Зокрема, угодою було передбачено поставку «АероСвіту» протягом 2011–2012 років 7 літаків Boeing 737–800, вартість кожного з яких за каталогом виробника становила 523 млн. доларів. Крім того, угода передбачала резервування «АероСвітом» права на одержання ще 7 літаків протягом 2008–2015 років.

У разі придбання повітряного судна, що знаходиться у процесі виробництва, українському покупцю на виконання Закону України «Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті» [226] необхідно отримати позитивні висновки про перевищення дозволених днів¹ розрахунків за процедурою [231], що вимагає зміни або лібералізації через її невизначеність та неконкретність². У разі відмови надати позитивні висновки, українська компанія втратить право на подальші розрахунки, оскільки, як правило, договір купівлі-продажу передбачає, що сплачений аванс є «абсолютним та безумовним платежем, здійсненим на користь продавця», який розглядається як компенсація його витрат на виробництво у випадку відмови від договору або прострочення покупця.

У разі домовленості продавця та покупця про розстрочення ціни за авіаційний об'єкт обумовлюється графік її сплати та відсоткова ставка за розстрочення, що не повинна перевищувати максимальні розміри процентних ставок, встановлені Національним банком України³.

У разі придбання не нового, тобто такого, що вже експлуатувався, літака або двигуна покупець протягом періоду розстрочення, окрім ціни, сплачує платежі за технічне утримання. Розмір цих платежів

¹ В залежності від фінансового стану в країні цей строк коливався від 90 днів до 180 на момент написання монографії.

² Подання неповного пакету документів або *невідповідність* поданих резидентом документів законодавству [акцент наш].

³ З урахуванням комісій, пені, штрафів та інших зборів для короткострокових, середньострокових та довгострокових запозичень, що включають для фіксованої процентної ставки (щось тут не те у формулюванні речення) зі строками запозичень до 1 р., ставка не повинна перевищувати 9,8% річних; зі строками запозичень від 1 до 3 років – не вище 10% річних; зі строками запозичень понад 3 роки – не вище 11% річних; а для плаваючої процентної ставки – ставка LIBOR для тримісячних депозитів у доларах США плюс 750 базисних пунктів [210]. Варто наголосити, що зазначені максимальні ставки можуть бути зміненими, оскільки вони встановлюються на підставі вартості державних запозичень на зовнішніх фінансових ринках і враховують розмір дохідності українських облігацій, випущених Міністерством фінансів України, з урахуванням різниці між ставками за запозиченнями держави і українських суб'єктів господарювання на міжнародному фінансовому ринку, а також рейтингу українських суб'єктів господарювання, визначеного міжнародними рейтинговими агентствами.

залежить від інтенсивності експлуатації авіаційного об'єкта та розраховується на базі використаних льотних годин та циклів. Звіти про інтенсивність експлуатації за встановленою формою направляються продавцю щомісяця, в іншому разі продавець має право розрахувати їх самостійно. Особливістю платежів за технічне утримання є те, що вони частково повертаються покупцю при виконанні ним передбачених програмою технічного обслуговування авіаційного об'єкта перевірок та представлення продавцю протягом обумовленого строку підтверджуючих документів. Незважаючи на необхідність повернення платежів за технічне утримання договори купівлі-продажу з розстроченням платежу містять застереження, що ці платежі є власністю продавця, і покупець не має на них жодних прав. Повернення платежів відбувається, як правило, шляхом зарахування кінцевих сум зі сплати ціни за авіаційний об'єкт.

До числа загальних умов договорів купівлі-продажу відносяться застереження про гарантію якості проданого товару. Оскільки повітряне судно є складним технічним виробом, виробник надає декілька різних гарантій якості (корпусу, дизайну, деталей тощо), кожна з яких має свій строк дії. Так, наприклад, гарантія якості повітряного судна діє від 24 до 48 місяців та виражається в циклах з моменту постачання. Гарантія безпроблемної роботи структурних елементів корпусу літака є чинною протягом 12 років (*service life policy*) тощо. Можна говорити про виражені (*express warranty*), тобто прямо зазначені в договорі, та презюмовані, тобто передбачені законодавством (*implied warranty*) [363], гарантії. Під вираженими гарантіями розуміються ті, що містяться у договорі, посібниках з експлуатації та технічного утримання авіаційного об'єкту і навіть у рекламній інформації [368, 56–58].

Новий літак продається зі встановленими новими двигунами, щодо яких гарантії якості надаються виробником двигунів на користь виробника корпусу повітряного судна, який в подальшому відступає їх покупцю, або безпосередньо покупцю корпусу літака.

Договір купівлі-продажу нового літака передбачає процедуру та строки повідомлення виробника про виявлені дефекти протягом га-

рантійного періоду та їх виправлення, що здійснюється за рахунок виробника.

У разі перепродажу літака чинні гарантії виробників корпусу, двигунів та деталей відступаються новому покупцю.

У разі придбання літака у виробника договори купівлі-продажу не містять чіткого визначення місця або дати постачання. Це викликане тим, що виробник не може з точністю до конкретної дати вказати час готовності літака до постачання. Тому вона визначається приблизно на момент підписання договору, а остаточно – за відповідним повідомленням виробника, направленим покупцю наприкінці орієнтовного строку, визначеного в договорі купівлі-продажу. В цьому ж повідомленні зазначається і місце постачання.

У разі продажу літака, який був у використанні, дата постачання є більше зрозумілою, проте знову ж таки не чітко визначеною, оскільки протягом передпродажних перевірок покупцем можуть бути виявлені несправності, виправлення яких буде потребувати ремонтів. Місцем постачання може бути будь-який узгоджений сторонами аеропорт за місцем знаходження покупця, або продавця, або останнього місця реєстрації літака.

Договір купівлі-продажу містить перелік дозволених підстав звільнення продавця від відповідальності за прострочення у постачанні (*excusable delay*). Для відповідності критерію дозволених обставин, що зумовили прострочення, повинні бути поза розумним контролем продавця (такі обставини ще визначаються як форс-мажор [602]) та не повинні бути викликаними його умислом або необачністю. Для уникнення відповідальності продавці схильні формулювати широкі обставини форс-мажору [368, 37–38]. Так, наприклад, у договорі купівлі-продажу між *Eastern Air Lines, Inc.* та *Mcdonnell Douglas Corporation*, з виконання якого виник спір [750], у якості форс-мажору були визначені неконкретизовані акти уряду. В судовому процесі, ініційованому покупцем, *Eastern Air Lines, Inc.*, через невчасне виконання продавцем, *Mcdonnell Douglas Corporation*, договору купівлі-продажу, останній зумів довести, що акти уряду про розміщення у нього замовлень на виготовлення літаків для в'єтнамської війни

були як раз тими обставинами, що зумовили невчасне вироблення ним повітряних суден за замовленням покупця.

У разі тривалої неможливості поставити літак через обставини форс-мажору (від 6 до 12 місяців) продавець може запропонувати покупцю узгодити нову дату постачання [368, 28–32]. При будь-якому іншому відтермінуванні продавець повинен компенсувати покупцю понесені збитки або заявити про припинення договору та повернути покупцю сплачені ним суми та відшкодувати завдані збитки.

Більшість договорів з придбання повітряних суден регулюється правом штату Нью-Йорк або англійським правом, тобто нормами загального права. Цей факт необхідно брати до уваги при формулюванні положень про забезпечення виконання зобов'язання. Так, тлумачення судом застереження про збитки у якості штрафної санкції буде мати наслідком визнання його недійсним на підставі порушення норм публічного порядку [815] у зв'язку з тим, що країни загальної системи права не визнають концепцію штрафних збитків (*punitive damages*). Аби цього не відбулося, сплачувана сума повинна бути пропорційною до можливих збитків покупця [368, 38–39]. Збитки, що можуть правомірно сплачуватися продавцем у разі порушення ним договору, визначаються як ліквідаційні, якщо являють собою попередню оцінку збитків, а не платіж *in terrorem*¹. Відмінність ліквідаційних від штрафних збитків була встановлена у справі *Dunlop Tyre v New Garage* (1915) [811], в якій було визначено, що ознаками штрафу є встановлення надмірної суми порівняно з реальними збитками, що можуть виникнути у зв'язку з порушенням договору. Якщо узгоджене сторонами положення про сплату продавцем збитків виконує функцію стимулювання (вчасного постачання), а не компенсації, збитки можуть бути сплаченими навіть без представлення доказів їх понесення (справа *Castaneda and Others v. Clydebank Engineering and Shipbuilding Co., Ltd.*) [806].

В момент передачі літака додатково до договору купівлі-продажу підписується купча (*bill of sale*), якою підтверджується факт переходу права власності та ризику від продавця до покупця. В залежності від

¹ У перекладі з латинської «для залякування».

місця здійснення до купчої можуть висуватися вимоги щодо форми та змісту. Часто використовують форму купчої, встановлену федеральним законодавством США¹, яка приймається національними реєстрами різних країн, включаючи Україну, які не мають спеціальних вимог до форми та змісту правовстановлюючих документів на повітряні судна. Саме купча як правовстановлюючий документ на повітряне судно реєструється в національних та Кейптаунському реєстрах. Хоча Кейптаунський не представляє собою реєстру титулів на повітряні судна, включення до нього даних щодо виникнення та переходу права власності на авіаційний об'єкт протягом строку його служби надає можливість простежити його історію. Через це диспозитивне право продавця зареєструвати купчу, що підтверджує перехід права власності від нього до покупця, перетворюється в його імперативний обов'язок, оскільки відсутність даних щодо послідовних власників авіаційного об'єкту може бути підставою небажання інших осіб купувати об'єкт з непрозорою історією.

В результаті ділового звичаю сформувався перелік істотних умов договорів купівлі-продажу авіаційних об'єктів, включаючи індивідуалізацію об'єкту; визначення повноважень продавця на розпорядження предметом продажу; ціна та порядок її сплати; страхування; дата або часовий відрізок та місце проведення і перелік інспекцій, які може здійснити покупець для перевірки технічного стану об'єкта; перелік обставин, що являють собою невиконання сторін. Ці умови можуть бути доповненими й іншими положеннями, які будуть розглядатися сторонами як істотні, наприклад, визначення понять, що використовуються в договорі, призначення процесуальних агентів, які є відповідальними за отримання судових повісток, порядок направлення сторонами повідомлень одна одній, заяви та гарантії сторін, застосовне право тощо.

5.3. Лізинг

Через відсутність уніфікованої термінології, що використовувалася б у різних країнах, з одного боку, та різну класифікацію одних

¹ Форма 8050–2.

і тих самих правовідносин в залежності від обраних критеріїв такої класифікації, з іншого, виділяють від 21 [416] до 50 [94, 183] видів лізингу, що може застосовуватися авіакомпанією. Так, в залежності від кількості учасників виділяють двосторонній (прямий) або багатосторонній (опосередкований) лізинг. У разі застосування територіального критерію говорять про національний або міжнародний лізинг. В основу класифікації сухий (*dry lease*) – без екіпажу, або мокрий (*wet lease*) – з екіпажем, лізинг може бути покладений не тільки критерієм наявності або відсутності екіпажу, а й обсяг обслуговування авіаційного об'єкта, що передається в лізинг, та включення судна до сертифіката експлуатанта, на якого покладається відповідальність за безпеку польотів: за умовами сухого лізингу повітряне судно включається до сертифіката експлуатанта лізингоодержувача, а за умовами мокрого лізингу – до сертифікату експлуатанта лізингодавця. Міжнародний мокрий лізинг можливий лише при укладенні авіаційними органами країн лізингодавця та лізингоодержувача урядового договору в рамках ст. 83bis Чиказької конвенції.

У залежності від обсягу обов'язків лізингодавця та строку, на який повітряне судно передається в користування лізингоодержувачу, виділяють оперативний та фінансовий лізинг, що об'єднуються між собою утриманням лізингодавцем правового титулу на авіаційний об'єкт.

За Оттавською конвенцією класифікуючою ознакою фінансового лізингу є врахування амортизації всієї або значної частини вартості авіаційного об'єкта при сплаті за нього лізингових платежів.

Іноземна правова доктрина та судова практика визначає фінансовий лізинг як правовідносини, за якими на лізингоодержувача в значній мірі переносяться всі вигоди та ризики, пов'язані з об'єктом лізингу, що властиві власникові майна, та який передбачає сплату визначених сум протягом тривалого часу, необхідного для амортизації витрат капіталу лізингодавця та отримання ним прибутку [94, 183; 370, 48–49; 812].

Фінансовий лізинг закінчується переходом права власності на його об'єкт до лізингоодержувача після закінчення строку договору або

викупу об'єкта лізингу за залишковою вартістю. Саме такий варіант розвитку правовідносин сторін багатьма науковцями розглядається як логічне завершення лізингової операції [413; 667; 400].

Оперативним є лізинг інший, ніж фінансовий, що передбачає амортизацію вартості капіталу, використаного лізингодавцем для придбання авіаційного об'єкту протягом всього строку його служби, а не одного його лізингу.

Європейська конференція з цивільної авіації під лізингом розуміє договірні домовленості, за якими належним чином ліцензований повітряний експлуатант як лізингоодержувач отримує комерційний контроль над усім літаком без переведення на нього права власності на цей літак [349].

Хоча Женевська конвенція виокремлює право володіння (*possession*) повітряним судном на підставі лізингу на 6 та більше місяців, а Оттавська регулює правовідносини сторін з операцій фінансового лізингу, жодна з них не надає визначення договору лізингу, яке з'явилося лише в Кейптаунській конвенції як домовленість. Згідно з останньою одна особа (лізингодавець) надає іншій (лізингоодержувачу) право володіння або контролю над авіаційним об'єктом (з правом або без права його купівлі) за орендну або іншу плату.

Кейптаунська конвенція не розрізняє фінансового та оперативного лізингу та застосовується до кожного з них в частині встановлених нею мінімальних вимог до форми та змісту правочинів з авіаційними об'єктами.

5.3.1. Угоди фінансового лізингу

Так би мовити «класичні» правовідносини сторін фінансового лізингу є тристоронніми та включають в себе придбання лізингодавцем за власні або залучені кошти у виробника (або постачальника) певного майна, що поставляється виробником лізингоодержувачу, який розраховується за нього з лізингодавцем за угодою фінансового лізингу протягом тривалого терміну. Ці класичні правовідносини регулюються нормами Оттавської конвенції. Очікувалося, що вона

створить такі механізми, прийнятні для всіх сторін цих правовідносин, що фінансовий лізинг стане потужним фінансовим інструментом, що поживає міжнародну торгівлю, в тому числі і авіаційними об'єктами.

Оскільки головною метою Оттавської конвенції був захист лізингодавця, відповідальність за комплектацію та якість лізингового майна, умови постачання (вчасно або із затримкою, або не у відповідності до умов договору) покладено на постачальника, а не лізингодавця. Ці правила відповідальності можуть бути застосованими у разі постачання нових авіаційних об'єктів, що надаються в лізинг лізинговими компаніями, спеціально створеними виробниками авіаційних об'єктів. Відповідно тільки щодо таких об'єктів, придбаних саме у таких лізингодавців лізингоодержувач міг би застосувати права, надані йому ст. 10 Оттавської конвенції, а саме висувати претензії щодо якості та комплектності авіаційних об'єктів тільки до виробника. Проте як зазначено нами вище, при продажу не нових авіаційних об'єктів відповідальність за відповідність їх стану умовам договору, включаючи комплектність, несе сам лізингоодержувач, а лізингодавець є відповідальним за належний час постачання. Відповідно ці правила відповідальності Оттавської конвенції не спрацюють при продажу не нових авіаційних об'єктів.

У разі несвоєчасного постачання авіаційного об'єкта ст. 12 Оттавської конвенції надає лізингоодержувачу право відмови або розірвання договору фінансового лізингу та затримки у сплаті лізингових платежів. Проте у разі отримання у фінансовий лізинг нового судна, виробництво якого за замовленням лізингоодержувача було профінансоване лізингодавцем, не пов'язаним з виробником, таке право суперечить правовій природі фінансового лізингу, адже жоден лізингодавець не погодиться фінансувати виготовлення обладнання з перспективою не отримати відшкодування здійснених ним витрат від лізингоодержувача [26, 106; 613, 282].

У разі невиконання лізингоодержувачем обов'язків із вчасних розрахунків з лізингодавцем, засоби захисту останнього, запропоновані ст. 13 Оттавської конвенції, є суперечливими та передбачають

звернення до суду, а не позасудові способи стягнення на об'єкт лізингу, власником якого продовжує залишатися лізингодавець. У Оттавській конвенції задеклароване загальне право лізингодавця вимагати від лізингоотримувача сплати накопичених несплачених лізингових платежів разом із відсотками та збитками (положення про ліквідаційні збитки), але не встановлений прискорений механізм його реалізації. Лізингодавець має право припинити договір лізингу і лише після цього відновити володіння об'єктом за умови «значної» заборгованості лізингоодержувача та надання йому повідомлення про «прийнятну» можливість виправлення становища. При цьому Оттавська конвенція не визначає, який розмір заборгованості вважається значним, і яке виправлення є прийнятним.

Для забезпечення майнових прав лізингодавця на авіаційний об'єкт у випадку неспроможності лізингоодержувача Оттавська конвенція встановлює, що майнові права лізингодавця на об'єкт є чинними за наявності публічного повідомлення про це (виконання вимог щодо реєстрації пріоритету), якщо це вимагається національним законодавством. Таким чином, норми національного законодавства мають переважну силу над конвенційними в частині встановлення черговості пріоритету лізингодавця перед вимогами інших кредиторів на надане ним у лізинг майно.

Через зазначені суперечності Оттавська конвенція не застосовується при фінансовому лізингу авіаційних об'єктів. До того ж сучасні правовідносини фінансового лізингу є двосторонніми, між лізингодавцем та лізингоодержувачем, та не передбачають контактів лізингоодержувача та виробника. Фінансовий лізинг використовується при продажу як нового, так і такого, що вже використовувалося, авіаційного обладнання через те, що за кредитором (лізингодавцем) утримується правовий титул на майно, що передається в користування боржнику (лізингоодержувачу) до повної сплати ціни за нього. Утримання правового титулу розглядається кредиторами як механізм, що передбачає більше гарантій, ніж застава [94, 194–195; 393, 93; 365, 6]. Наявність цього механізму дозволяє законодавству деяких країн відносити правочини фінансового лізингу до числа забезпечувальних.

Кейптаунська конвенція також відносить правочини з лізингу авіаційного обладнання до числа забезпечувальних та іменує їх з терміном «угода», а не «договір» без зазначення чи є такий лізинг оперативним чи фінансовим, щоб відрізнити запропоноване нею регулювання забезпечувальних угод від договорів купівлі-продажу.

На умови угод фінансового лізингу впливають положення Секторального розуміння в частині нарахуваних лізингодавцем відсотків на здійснюване кредитування, його строку (може складати від 10 до 26 років [388, 64], проте найбільш поширеним є 10–12 років [370, 54]) та умов повернення лізингоодержувачем.

5.3.2. Угоди оперативного лізингу

Основної уніфікації умови угод лізингу зазнали в результаті зусиль неурядових організацій та приватних осіб, які розробили їх стандартизовані форми, що є моделями англійського або американського права. Кейптаунська конвенція на додаток до мінімальних вимог до форми та змісту угод лізингу, які висуваються до будь-яких інших правочинів з повітряними суднами, також запропонувала лізингодавцям спеціально розроблені для них засоби захисту, що будуть нами розглянуті в параграфі 6.1.3 цього дослідження.

Так само як і в договорах купівлі-продажу, положення угоди лізингу можуть бути класифікованими на індивідуальні та загальні, які і були стандартизовані.

До числа індивідуальних умов відноситься ідентифікація авіаційного об'єкту, який передається в лізинг разом з документами і записами щодо нього, перелік яких заноситься в угоду, його вартість на дату постачання, строк та ціна лізингу.

Ціна лізингу за користування авіаційним об'єктом складається з основного та додаткового лізингових платежів, розмір яких узгоджується сторонами. Так, основний лізинговий платіж встановлюється у фіксованій сумі, і сторони домовляються про період, за який він сплачується (як, правило, щомісячно), та строки сплати (як правило, наперед не пізніше певного числа місяця).

Додатковий лізинговий (за технічне утримання) платіж представляє собою плату за кількісне (цикли або години) використання компонентів судна (корпус літака, двигун, додаткова силова установка, шасі), що розраховується на підставі щомісячних звітів лізингоодержувача. За правовою природою цей платіж є забезпечувальним депозитом, що має спеціальну процедуру накопичення та використання. Він щомісячно сплачується лізингоодержувачем на користь лізингодавця, що акумулює його на своїх рахунках для сплати за планову технічну перевірку авіаційного об'єкта згідно з вимогами виробника. Створення саме такого механізму сплати додаткових лізингових платежів стало наслідком довготривалої практики, яка продемонструвала доцільність акумулювання грошових коштів на технічне утримання авіаційного об'єкта поза контролем лізингоодержувача.

Альтернативою додаткових лізингових технічних платежів можуть бути: банківська гарантія, поповнюваний акредитив або розміщення грошових коштів у фінансовій установі на рахунок, що утримується на довірчих засадах (*escrow*), який передбачає право уповноваженої сторони (лізингодавця або лізингоодержувача в залежності від ситуації) списати необхідну кількість грошових коштів для проведення технічної перевірки [94, 511].

Угоди лізингу обов'язково визначають розмір мінімального страхового покриття відповідальності лізингоодержувача за всіма видами обов'язкового авіаційного страхування, який залежить від вартості повітряного судна на дату постачання.

В угодах лізингу поряд з індивідуальними умовами застосовуються загальні. Їхня ціль – найбільш повна реалізація індивідуальних умов, підтвердження відсутності відповідальності лізингодавця за експлуатацію авіаційного об'єкта, право лізингоодержувача користуватися вигодами гарантій виробників на належне функціонування складових авіаційного об'єкта, умови постачання та повернення авіаційного об'єкта тощо.

Так, угоди лізингу містять застереження про «чистий» лізинг (*net leasing*) [30, 352]. В українській науковій літературі поняття «чистий лізинг» розглядається як вид лізингових правовідносин [502, 165; 511,

133], що є невірним. Застереження «чистий лізинг» передбачає безумовний та абсолютний обов'язок лізингоодержувача сплатити лізингові платежі без вирахування з них податків та зборів, незалежно від вимог національного законодавства місця знаходження лізингоодержувача, та податки, пов'язані з предметом лізингу, замість лізингодавця [58, 899]. При цьому лізингоодержувач не має права здійснювати зарахування зустрічних вимог до лізингодавця за рахунок сплачуваних лізингових платежів. При наявності у лізингоодержувача претензій до лізингодавця він може їх врегулювати тільки в суді, а не за рахунок зменшення своїх грошових обов'язків.

Супутнім «чистому лізингу» є застереження «збільшення платежу на сплачений податок» (*gross up*), яке передбачає отримання лізингодавцем лізингового платежу без податкових вирахувань, таких як податок на репатріацію. Воно може бути невиконуваним, у разі наявності в податковому законодавстві лізингоодержувача заборони на включення податкових застережень, за якими підприємства, що виплачують доходи, беруть на себе зобов'язання зі сплати податків на доходи нерезидентів.

Завдяки укладеним двостороннім договорам про уникнення подвійного оподаткування¹ українські лізингоодержувачі мають змогу

¹ Україною укладено такі договори з Австрією (20.05.99), Азербайджаном (03.07.2000), Алжиром (01.07.2004), Бельгією (25.02.99), Білорусією (30.01.95), Болгарією (03.10.97), Бразилією (26.04.2006), Великою Британією (11.08.93), В'єтнамом (19.11.96), Вірменією (19.11.96), Грецією (26.09.2003), Грузією (01.04.99), Данією (21.08.96), Єгиптом (27.02.2002), Естонією (24.12.96), Ізраїлем (20.04.2006), Індією (31.10.2001), Індонезією (09.11.98), Іраном (21.07.2001), Ісландією (09.10.2008), Італією (25.02.2003), Йорданією (23.10.2008), Казахстаном (14.04.97), Канадою (22.08.96), Киргизстаном (01.05.99), Китаєм (18.10.96), Республікою Корея (19.03.2002), Кувейтом (22.02.2004), Латвією (21.11.96), Ліваном (06.09.2003), Лівією (31.01.2010), Литвою (25.12.97), Македонією (23.11.98), Молдовою (27.05.96), Марокко (30.03.2009), Нідерландами (02.11.96), Норвегією (18.09.96), Об'єднаними Арабськими Еміратами (09.03.2004), Південно-Африканською Республікою (23.12.2004), Польщею (11.03.94), Португалією (11.03.2002), Російською Федерацією (03.08.99), Румунією (17.11.97), Сінгапур (18.12.2009), Сирією (04.05.2004), Словаччиною (22.11.96), Словенією (25.04.2007), США (05.06.2000), Таджикистаном (01.06.2003), Таїландом (24.11.2004), Туреччиною (29.04.98), Туркменістаном (21.10.99), Угорщиною (24.06.96), Узбекистаном (25.07.95), Фінляндією (14.02.98), Францією (01.11.99), ФРН (04.10.96), Хорватією (01.06.99), Чехією (20.04.99), Швейцарією (26.02.2002), Швецією (04.06.96).

сплачувати основні лізингові платежі без вирахування податку на репатріацію, оскільки доходи лізингодавця, одержані від експлуатації наданих у лізинг повітряних суден, що використовуються у міжнародних перевезеннях, можуть оподатковуватися лише в його державі.

Стандартизовані форми угод лізингу містять положення про заяви і гарантії, що надаються сторонами одна одній на момент підписання. Згідно із загальним правом «заяви» та «гарантії» – це різні правові інститути, що передбачають різні наслідки у разі порушення принципу добросовісності. Так, надання неправдивих заяв буде мати наслідком право дострокового розірвання договору, а неправдиві гарантії надають право і зобов'язують вимагати компенсації отриманих збитків [30, 43].

«Заяви та гарантії» можуть доповнюватися положеннями про особливі обов'язки сторін (*covenants*), що можуть бути визначеними як операційні (*operational covenants*) [30, 222–223], головним з яких для лізингодавця є забезпечення лізингоодержувачу спокійного володіння авіаційним об'єктом (*quite enjoyment*), у разі його обтяження на користь кредиторів.

Спокійне володіння авіаційним об'єктом є нематеріальним правом лізингоодержувача за законодавством Англії. Воно визнавалося Женевською конвенцією, хоча і не було спеціально визначеним у ній. Оттавська конвенція визначила цей інститут як гарантування лізингодавцем лізингоодержувачу права володіти авіаційним об'єктом, яке не може порушуватися іншими особами, навіть якщо вони мають майнові права на нього (ст.8). Кейптаунська конвенція (ст. 29.4(b) та Авіаційний протокол (ст. XVI) встановлюють, що право лізингоодержувача на безперешкодне володіння та користування авіаційним об'єктом (*the quiet possession and use*) має пріоритет над не зареєстрованими в Кейптаунському реєстрі правами кредиторів лізингодавця в авіаційному об'єкті [83, 92]. Незважаючи на введення Кейптаунською конвенцією розширеного визначення прав лізингоодержувача – право володіти та користуватися – стандартизовані загальні умови угод лізингу продовжують використовувати застереження про спокійне володіння (*quite enjoyment*).

У тому разі, якщо лізингодавець надав третім особам майнові права у авіаційному об'єкті (наприклад, передав у заставу літак або двигун як забезпечення належного виконання своїх обов'язків перед кредитором), лізингоодержувач має право вимагати від таких кредиторів надання письмової гарантії спокійного володіння цим авіаційним об'єктом. У разі порушення цього права лізингоодержувач вправі пред'явити лізингодавцю майнові вимоги про компенсацію збитків.

Особливі обов'язки лізингоодержувача збігаються з його обов'язками належного виконання угоди лізингу [95, 121–140; 30, 242–242] та спрямовані на встановлення безпечних умов експлуатації авіаційного об'єкта та його складових під час узгодженого строку, який розраховується з моменту постачання, що може наступати не тільки у певну дату, а й протягом обумовленого періоду з визначеної дати та виражатися у роках або місяцях або припадати на узгоджену сторонами подію (наприклад, проведення перевірки). Угоди лізингу укладаються, як правило, на 5–7 років в залежності від віку авіаційного об'єкта.

Угоди лізингу розділяють поняття «невиконання обов'язку» (*default*), «випадок невиконання обов'язку» (*event of default*) та «випадок припинення» (*termination events*). Д. Ханлі акцентує, що невиконання обов'язку є звичайним порушенням, у той час як випадок невиконання передбачає обов'язок лізингодавця надіслати повідомлення про його виправлення. І лише у разі відсутності дій лізингоодержувача, спрямованих на виправлення невиконання, надає лізингодавцю право розірвати угоду та застосувати свої можливості, що передбачені в угоді [579]. До них, зокрема, відносяться і засоби захисту прав лізингодавця, передбачені Кейптаунською конвенцією, якщо лізингоодержувач надав згоду на їх застосування. Особливістю випадків припинення є їх знаходження поза межами контролю лізингоодержувача [30, 157].

Загальними стандартизованими обов'язками лізингоодержувача є прийняття авіаційного об'єкта у стані «як є де є» та повернення у стані та згідно з умовами, визначеними в угоді. Оскільки тільки у разі відповідності судна або двигуна в обумовленому стані лізинго-

давець зможе передати його в наступний лізинг. Авіаційний об'єкт підлягає поверненню у заздалегідь узгоджене сторонами місце разом з усіма документами і записами щодо нього, які повинні здійснюватися сертифікованими організаціями. Так, здійснення ремонтів не-сертифікованими організаціями може бути підставою для відмови у видачі сертифікату льотної гідності за новим місцем реєстрації повітряного судна, прикладом чого служить судове рішення у справі *Cityjet Limited v Irish Aviation Authority* (2005) [807].

Наслідком невиконання обов'язку з повернення авіаційного об'єкта у належному стані є продовження договору лізингу, що передбачає обов'язок лізингоодержувача нарахувати і сплатити передбачені договором платежі (лізинговий та додатковий) із застосуванням штрафного коефіцієнта (1,5 або навіть 2) [30, 152] до узгодженої сторонами договору лізингу ставки. При цьому лізингоодержувач не має права використовувати повітряне судно для виконання будь-яких польотів, крім тих, які безпосередньо пов'язані з його поверненням. Як правило, лізингодавець наполягає на тому, що будь-яке подібне продовження строку лізингу не обмежує його право вважати згадану вище невідповідність або невиконання обов'язків випадком невиконання та застосувати (в тому числі примусово) ті засоби захисту, які передбачені угодою лізингу, включаючи Кейптаунські, або нормами застосовного права.

Сторони можуть домовитися або лізингодавець може ухвалити рішення про повернення авіаційного об'єкта у тому стані, в якому він є. У такому випадку лізингоодержувач буде зобов'язаний відшкодувати лізингодавцю його витрати на приведення авіаційного об'єкта у стан, що вимагався угодою лізингу.

Загальні стандартизовані умови угод лізингу передбачають право лізингодавця пересвідчитися у робочому стані повітряного судна під час демонстраційного польоту, що здійснюється за рахунок лізингоодержувача.

Застереження про вчасне повернення авіаційного об'єкта (*time is of the essence*) стосується виконання усіх обов'язків лізингоодержувача та відіграє свою роль при поверненні авіаційного об'єкта, адже

лізингодавець вже може мати іншу укладену угоду лізингу або договір продажу. У випадку невчасного повернення повітряного судна лізингодавець може вимагати від лізингоодержувача відшкодування збитків.

Застереження про вибір суду та застосовне право також належать до числа загальних стандартизованих умов. Твердження Д. Ханлі, що іноземні лізингодавці віддають перевагу судам та праву Англії або штату Нью-Йорк, оскільки саме ці суди мають значний досвід у розгляді спорів з угод лізингу [30, 13], підтверджується і українською практикою.

5.3.3. Угоди мокрого лізингу повітряних суден

У разі технічних проблем з літаком або його повною втратою для уникнення зриву запланованих внутрішніх або міжнародних польотів, або у разі сезонних коливань пасажиропотоку, що вимагають задіяння додаткових літаків, експлуатант може взяти у лізинг повітряне судно з екіпажем. У такому разі судно експлуатується за сертифікатом експлуатанта лізингодавця. Екіпаж на чолі з командиром є службовцями лізингодавця. Командир здійснює навігаційний контроль над літаком, несе відповідальність за проведення перед польотної підготовки, безпеку усіх членів екіпажу, пасажирів, вантажу, повітряного судна і його рішення є обов'язковими для лізингоодержувача. Незважаючи на це, експлуатація повітряного судна здійснюється під комерційним контролем та з використанням коду та повітряних прав лізингоодержувача [349]. Під поняттям «комерційного контролю» розуміється право лізингоодержувача визначати графік польотів судна. Комерційний контроль не збігається з навігаційним контролем, який здійснюється лізингодавцем для забезпечення безпеки польотів судна. Угоди лізингу такого роду іменуються як мокрий лізинг (*wet lease*) або АСМІ (*aircraft, crew, maintenance, insurance*). Вони укладаються терміново, іноді протягом декількох днів, та є короткостроковими. Через короткостроковість повідомлення Європейська конференція з цивільної авіації виокремлює

угоди мокрого лізингу з коротким повідомленням (*short notice wet leases*) [349], які укладаються негайно після отримання запиту від лізингоодавця та характеризуються як «однобокі», на користь лізингодавця [30, 8]. Європейська конференція з цивільної авіації рекомендує авіаційним органам затвердити перелік повітряних перевізників, у яких у разі термінової потреби можуть братися у короткостроковий лізинг повітряні судна [349].

Угоди мокрого лізингу можуть застосовуватися також при експлуатації літака у країні, де експлуатанту заборонено працювати з політичних або інших причин. Так, наприклад, через те, що перевізник *EgyptAir*, яким володів єгипетський уряд, не міг здійснювати авіарейси до Ізраїлю, рейс з Каїру до Тель-Авіва за угодою мокрого лізингу виконувався перевізником *Air Sinai*, дочірньою («паперовою»¹) компанією *EgyptAir* [388, 73].

Хоча швидкість отримання літака, готового до негайної експлуатації, є найбільш позитивною рисою мокрого лізингу [416, 9], укладення угоди з іноземним лізингодавцем, повітряні судна якого зареєстровані в іноземному реєстрі, можливе лише за наявності міжнародного урядового договору авіаційних органів держав лізингодавця та лізингоодавця про розмежування повноважень із забезпечення безпеки польотів та підтримання льотної придатності повітряних суден згідно з вимогами ст. 83bis Чиказької конвенції. Беручи до уваги терміновість та короткостроковість угод мокрого лізингу, часто авіаційні органи не бачили сенсу домовлятися про розподіл відповідальності щодо окремого літака [94, 237] і до 2003 р. невелика кількість таких міжнародних договорів була укладена та повідомлена ІКАО [551, 187]. У 2003 р. ІКАО випустила керівництво з укладення та імплементації угод мокрого лізингу, яке серед іншого включає в себе модельний текст міжурядової угоди [67]. Це мало наслідком зростання кількості укладених міжурядових угод, пік якого прийшовся на 2017 р. Україною укладено лише Угоду про практичне використання положень статті 83 bis Конвенції про міжнародну цивільну авіацію з країнами колишніми республіками СРСР.

¹ http://en.wikipedia.org/wiki/Air_Sinai

Європейська конференція з цивільної авіації зробила значний внесок в уніфікацію положень угод мокрого лізингу шляхом видачі рекомендацій, направлених в тому числі на забезпечення безпеки польотів, які можуть використовуватися у внутрішніх перевезеннях. Так, угода мокрого лізингу має бути погодженою з авіаційними органами, які у разі необхідності можуть провести аудит лізингодавця на предмет дотримання ним вимог безпеки польотів. Право надати дозвіл лізингоодержувачу на укладення угоди мокрого лізингу типу літака, що не включений до його сертифіката експлуатанта, можливе, якщо експлуатація не буде негативно впливати на дотримання ним стандартів безпеки, еквівалентних тим, які лізингоодержувач зобов'язаний виконувати згідно зі своїм сертифікатом експлуатанта.

Європейська конференція з цивільної авіації вказує на неприпустимість укладення угоди мокрого лізингу на невизначений строк та без обов'язкового авіаційного страхування загальних ризиків [349].

Так звана «однобокість» угод мокрого лізингу характеризується тим, що більшість обов'язків лежить на лізингоодержувачі. До обов'язків лізингодавця відноситься надання літака, екіпірованого відповідно до вимог лізингоодержувача, у встановлену дату у належному технічному стані та з необхідною кількістю запасних частин та екіпажів, що зможуть виконувати рейси згідно з графіком лізингоодержувача та його інструкціями.

До обов'язків лізингоодержувача відноситься оплата лізингового платежу, який розраховується на підставі мінімальної гарантованої (від 250 до 400 [94, 234]) кількості годин або блоків годин знаходження літака в польоті на місяць¹. У разі додаткового до мінімальних показників використання судна лізингоодержувачем сплачується додатковий тариф, що, як правило, є меншим від мінімального гаран-

¹ Поняття «знаходження в польоті» або «блок годин» можуть визначатися сторонами як «кожна година або її частина, яка пройшла з того моменту, як шасі літака відірвалися від поверхні до моменту, коли шасі літака торкнулися такої поверхні» та «кожна година або її частину, яка пройшла з того моменту, як літак, використовуючи власну тягу, почав рух з паркувального майданчика з ціллю піднятися у повітря до того моменту, коли літак повернувся на паркувальний майданчик, про що здійснено відповідні записи в документації судна» відповідно.

тованого та залежить від загальної кількості додаткових годин на місяць (чим більше годин, тим менша додаткова платня). Іншими складовими лізингового платежу є компенсація за амортизаційні відрахування, виплата заробітної плати екіпажу, страхування, технічне утримання літака, а також прибуток лізингоодержувача.

Лізингоодержувач за свій рахунок надає пальне, здійснює хендлінг (завантажувально-розвантажувальні роботи; транспортне оброблення вантажів; їх переміщення; управління тощо), паркування, зберігання, несе витрати на екіпаж¹, внесення відповідних записів до документації судна та страхування. В обов'язки лізингоодержувача входить також сплата аеронавігаційних зборів, оскільки літак використовується під його кодами, на що необхідно отримати відповідні дозволи.

Оскільки судно експлуатується під навігаційним контролем лізингодавця та комерційним контролем лізингоодержувача, сторони гарантують одна одній компенсацію збитків від специфічних ризиків. Так, лізингодавець є відповідальним за шкоду, нанесену літаку та екіпажу. У разі пред'явлення претензій лізингоодержувачу та сплату останнім таких претензій, лізингодавець здійснює відповідне відшкодування. Лізингоодержувач є відповідальним за шкоду, нанесену пасажиром, багажу та вантажу і у разі пред'явлення претензій до лізингодавця про їхню сплату, компенсує лізингодавцю сплачені суми. Належне виконання обома сторонами цього обов'язку підтверджується відповідним страхуванням, в якому кожна сторона вказує свого контрагента в якості додатково застрахованої особи та отримувача платежу у разі настання страхового випадку.

===== 5.4. Договори кооперації

Вважається, що договори код-шерінгу (або із спільного використання кодів) використовуються переважно через конкурентні пере-

¹ До таких витрат відносяться проживання в готелі, трьох разове харчування, забезпечення бутильованою водою, витрати з хімічистки та транспортування.

ваги, включаючи зменшення витрат, для авіаперевізників, особливості функціонування автоматизованих систем бронювання квитків та смаки споживачів, які воліють добиратися до певного місця однією авіакомпанією, щоб уникнути пересадок та можливої втрати багажу.

У міжнародних повітряних перевезеннях використання код-шерінгових домовленостей, особливо останніми роками, збільшилося завдяки двом факторам: авіакомпанія, яка не здійснює фактичного перевезення, але є договірним (або маркетинговим/квитковим [700]¹) партнером, має можливість запропонувати своїм потенційним споживачам рейси за напрямками, які вона не здійснює через економічні чи регулятивні обмеження; міжнародна фінансова криза і значні збитки в авіаційному секторі, розвиток якого характеризується циклічністю, змушують перевізників докладати значних зусиль для зменшення витрат. Зазначені економічні фактори стали підставою для застосування код-шерінгових домовленостей і при здійсненні внутрішніх рейсів, чого не відбувалося раніше [574]. Ця тенденція відзначається не тільки в Україні, а й в інших країнах.

Сторонами договорів код-шерінгу є виключно перевізники, тобто юридичні особи, що мають відповідний сертифікат експлуатанта та ліцензію на перевезення пасажирів. В залежності від кількості учасників договору можна говорити про фактичного (який, власне, і здійснює перевезення) та договірних перевізників: маркетингового (який рекламує здійснюваний фактичним перевізником рейс як свій власний та випускає на нього квитки, якщо вони не випущені фактичним перевізником) та квиткового партнерів (що може випускати квиток на рейс, проте не має бути маркетинговим партнером у разі багатостороннього договору код-шерінгу).

Антимонопольні органи ЄС договори із спільного використання кодів у стратегічних альянсах розглядають як договори про створення та функціонування альянсу, який, в свою чергу, розглядається як спільна діяльність авіакомпаній [808, 5–6]. Така думка поділяється

¹ Квитковий партнер – це партнер, що випускає квитки. Він може не бути маркетинговим, тобто не докладати зусиль для просування послуги з перевезення саме цим рейсом.

деякими науковцями [574, 32], проте не всіма. Так, Ст. Глів (*Steer Davies Gleave*) вважає, що обов'язки членів альянсу є значно ширшими, ніж ті, що покладаються сторонами одна на одну за договорами код-шерінгу. До того ж навіть у випадку умови вступу до альянсу через укладення договору код-шерінгу такі договори укладаються на двосторонній основі [808, 9].

ІКАО розглядає договір із спільного використання кодів, як спільну діяльність перевізників та надання ними один одному специфічних послуг. Кожна авіакомпанія вправі діяти незалежно одна від одної при експлуатації інших рейсів та розподілі доходів, отриманих від продажу квитків на спільний рейс. В той же час вони співпрацюють у багатьох напрямках, включаючи спільну обробку багажу та/або наземне обслуговування; координацію дій партнерів у складанні розкладу рейсів, формулюванні програми лояльності для пасажирів, обслуговуванням у польоті, при закупівлі палива тощо. Авіакомпанії вправі працювати під торговельною маркою одного з партнерів (найбільш фінансово спроможного та просунутого на ринку, мова йде про надання франшизи), спільно користуватися аеропортовими засобами тощо [61, 1].

IATA визначає договір код-шерінгу як дозвіл одного авіаперевізника (фактичного) іншому або іншим авіакомпаніям, які визначаються як маркетингові партнери, використовувати свій код щодо одного рейсу (міжнародного або транзитного), або спільне використання двома авіаперевізниками одного і того ж коду авіакомпанії фактичного перевізника [60, 4.8–2–4.8.4]. Схожим чином код-шерінгові угоди визначаються в ЄС.

З визначенням базової форми договору код-шерінгу через дозвіл погоджується і Ст. Глів, який зазначає, що кількість маркетингових партнерів обмежена 11, а при висвітленні відповідного рейсу в глобальній дистрибуційній системі (*Global Distribution System (GDS)*) буде видно у будь-якому разі лише одного маркетингового партнера [808, 7].

Ф. Гейл (*Philip G. Gayle*) розглядає угоди код-шерінгу як домовленості між двома перевізниками, в яких до обов'язків одного входить маркетинг, визначення ціни та продаж квитків на рейс, а до обов'язків

іншого, фактичного перевізника, здійснення рейсу, витрати на який йому компенсуються маркетинговим (договірним) перевізником. Виходячи з зазначеного, він класифікує договори код-шерінгу як вертикальні, тобто такі, які у будь-якому разі не можуть підпадати під дію антимонопольного законодавства [700, 1].

За визначенням Е. А. Мартинович код-шерінгова угода представляє собою спільну комерційну експлуатацію рейсу двома та більше авіакомпаніями-партнерами, одна з яких є експлуатантом (виконує політ на рейсі та продає на нього квитки від свого імені), а інші – маркетинговими партнерами, що продають квитки на цей рейс від свого імені, що дозволяє авіакомпаніям збільшити частоту рейсів, забезпечує можливість комбінації рейсів, координації умов щодо тарифів, застосовувати загальні стандарти, зокрема щодо пасажирів, які часто літають, що має наслідком збільшення пасажиропотоку, отримання пасажирями додаткових переваг завдяки прямим стикуванням рейсів та оптимальну побудову мережі маршрутів [4881, 115]. На нашу думку, неточністю у цьому визначенні є зазначення фактичного перевізника експлуатантом, адже експлуатантами, тобто підприємствами, що мають ліцензію на здійснення діяльності з перевезення пасажирів, багажу та вантажу є як фактичний перевізник, так і маркетингові партнери (договірні перевізники).

На нашу думку, угода між двома, а в деяких випадках трьома та більше міжнародними перевізниками, предметом якої є спільне обслуговування міжнародного або стикувального рейсу, щодо якого використовується один і той же код IATA одного з учасників угоди, являє собою код-шерінгову домовленість. Правова природа цих договорів різниться в залежності від обсягу прав та обов'язків сторін. Це можуть бути договори про спільну діяльність, або договори перепродажу, якщо домовленості представляють собою просте спільне використання кодів, за яким перепродаються квитки фактичного перевізника. Якщо сторони (учасники) зобов'язуються спільно діяти для досягнення мети (наприклад, надання однакової (з точки зору якості, програм маркетингу, лояльності, реклами, тощо) послуги з перевезення пасажирів), то це договір про спільну діяльність.

Договори спільного використання кодів розділяються на паралельні (*parallel operation on a trunk route*) та пільгові. Паралельні договори спільного використання кодів укладаються між перевізниками, що працюють в одному секторі та здійснюють рейси між парами місць (магістральний (*trunk*) рейс), і укладений договір дозволяє їм збільшити частоту рейсів. Іноді такі договори називають онлайновими (*online code-shares*), проте, на думку Ст. Гліва, така назва є оманливою, і її використовувати недоцільно [808, 8]. У разі здійснення міжнародних рейсів такі договори можуть ще іменуватися від воріт до воріт (*gateway-to-gateway*).

Пільгові договори код-шерінгу з'єднують суміжні (стикувальні) рейси, які фактичний перевізник раніше не здійснював. Одним з видів пільгових договорів є договори за воротами (*behind gateway code-share або behind and beyond route*), коли фактичний перевізник «достиковує» регіональні міста до міжнародного аеропорту (*gateway*), що є хабом. ІКАО визначає цей вид договорів код-шерінгу як найпростіший та називає його договір додаткової повітряної лінії (*feeder service*), що використовується у регіональних альянсах.

Іншим видом пільгових договорів є договори односторонньої експлуатації магістрального рейсу (*unilateral operation on a trunk route*), які можуть ще називатися договорами з розширення мережі код-шерінгу (*network extension code-shares*) [808, 8], коли маркетинговий партнер (договірний перевізник) до свого розкладу додає рейс, що здійснюється фактичним перевізником, і цей рейс може навіть не стикуватися з рейсами, що здійснює самостійно маркетинговий партнер. При укладенні таких договорів маркетинговий партнер отримує компенсацію за кожного залученого пасажирів.

В залежності від напрямків співробітництва учасників договору код-шерінгу визначаються фінансові наслідки для сторін як з точки зору витрат, так і з точки зору розподілу доходів. За загальним принципом частина проїзної плати (вартості квитка) належить фактичному перевізнику. Деякі договори містять норму, що розподіл плати та комісійні, що сплачуються фактичним перевізником маркетинговому партнеру (договірному перевізнику), здійснюється згідно з процеду-

рами, розробленими IATA у пропорційних угодах (*Multilateral Proration Agreement (MPA)*) або спеціальних пропорційних угодах (*Special Prorate Agreement*), хоча деякі договори, особливо паралельні, не передбачають грошової компенсації, оскільки відбувається обмін блокованими місцями.

Договір код-шерінгу часто супроводжується договором про блокування місць або містить в собі застереження про блокування місць, за яким кількість місць на рейсі розподіляється між фактичним та договірними (маркетинговими партнерами) перевізником. Маркетингові партнери продають блоковані за ними місця від свого імені (під своїм кодом) та через свою власну систему дистрибуції.

Визначають закриті договори блокування місць, за якими певна кількість, визначена абсолютно або у відсотках, зарезервованих місць, викупасться у фактичного перевізника. У разі таких домовленостей маркетинговий партнер, що купує заблоковані місця, несе ризик їхнього неповного продажу. Такі договори ще називають жорсткими (*hard*) договорами про блокування місць. Проте сторони можуть домовитися і про ліберальніші умови – «м'які блоки» (*soft blocks*), які передбачають право маркетингового партнера повернути непродані місця фактичному перевізнику на заздалегідь узгоджених умовах.

У відкритих договорах блокування місць, які ще можуть називатися договори вільного продажу (*free sale/free flow*) [808, 8] або вільного простору (*free space arrangement*) [372, 24], обидва перевізники продають квитки за принципом «хто перший прийшов, той перший купив» [378, 24], де маркетинговий партнер діє як агент фактичного перевізника. Ризик неповного заповнення місткості літака (продаж не всіх квитків) несе фактичний перевізник. При цьому саме фактичний перевізник визначає наявність місць та їх вартість. Маркетинговий партнер має право продавати квитки у будь-якій кількості за заздалегідь обумовленою ціною до встановленого фактичним перевізником часу. Після цього квитки, так би мовити, відкриваються для продажу на загальних засадах [808, 6].

Характеризуючи договори код-шерінгу та блокування місць необхідно відзначити, що вони є дво- або багатосторонніми, кон-

сенсуальними і для їх вчинення необхідне як досягнення сторонами згоди щодо всіх істотних умов, так і їх погодження авіаційними органами країн маркетингових партнерів, у разі наявності в їхньому законодавстві умови про таке погодження, а також каузальними, оскільки укладаються для цілі спільної експлуатації рейсу або рейсів.

Іншим видом кооперації між перевізниками є договори інтерлайн, предметом яких є визнання перевізної документації одного перевізника іншим, тобто кожна сторона має право оформлювати на власних бланках перевезення за регулярними внутрішніми та/або міжнародними рейсами інтерлайн-партнера, та/або трансферними перевезеннями, в яких беруть участь обидва партнери. Договір інтерлайну дуже часто супроводжує договори код-шерінгу, оскільки код-шерінг можливий лише при наявності інтерлайн домовленостей.

У разі відсутності договору інтерлайн пасажиру необхідно буде мати квиток на кожную частину перевезення, що буде мати наслідком необхідність проходження повторної реєстрації та переміщення багажу. Відповідно, у разі затримок на першій частині перевезення, перевізник другої частини може про них не знати, так само як не знати і того, що його пасажир знаходиться там.

У договорі сторони визначають перелік інтерлайн-рейсів, або, як буває частіше, зазначають про загальну домовленість про інтерлайн, умови продажу, оформлення та взаємне визнання провізних документів (квитків, авіа накладних, квитанцій щодо оплати понаднормативного багажу, різних зборів, тощо).

Сторони можуть укласти інтерлайн договір або приєднатися до багатостороннього договору про інтерлайн під егідою IATA (*Multilateral Interline Traffic Agreement – MITA*).

Продаж перевезень за інтерлайн-угодами може відбуватися на власних бланках перевізників, або на нейтральних бланках BSP (*Billing and Settlement Plan*) або ТКП (Транспортна клірингова палата).

В рамках інтерлайн договорів сторони можуть укладати спеціальні прорейтові угоди (*Special Prorait Agreement*), на базі яких розро-

бляються трансферні тарифи для продажу перевезень на стикувальні рейси обох партнерів.

У разі виникнення проблем (з багажем, відміна чи перенесення рейсу тощо) з перевезення відповідальність перед пасажиром несе фактичний перевізник, саме тому при продажу квитків та реєстрації на інтерлайн-рейс, так само як і при код-шерінговій угоді, пасажир повинен бути поінформованим про фактичного перевізника. У випадку нещасного випадку відповідальним є фактичний перевізник згідно з Монреальською конвенцією, і саме тому основною вимогою міждержавних двосторонніх угод до договорів кооперації є належне інформування пасажирів про фактичного перевізника.

===== 5.5. Забезпечувальні правочини

Фінансування авіаційних об'єктів має бути специфічним чином структурованим (*asset-back financing*). Якщо титул (право власності) на авіаційний об'єкт не зберігається за продавцем або лізингодавцем, кредитори вимагають від набувача авіаційного об'єкту передачу його у заставу. Часто кредитори також вимагають здійснити забезпечувальне відступлення на їхню користь доходів, що можуть бути отриманими від таких об'єктів (лізингові платежі, виплата страхового відшкодування тощо). Кейптаунська конвенція вперше встановила єдині вимоги до форми та змісту забезпечувальних правочинів, а також запропонувала уніфіковані засоби захисту кредиторів у разі невиконання боржниками та передбачила їхню реалізацію в позасудовому порядку.

Під забезпечувальними правочинами Кейптаунська конвенція розуміє угоди про забезпечення, купівлі-продажу з резервуванням права власності, лізингу та забезпечувальну цесію (відступлення). Хоча Кейптаунська конвенція також згадує в якості забезпечувальних правочинів поруку та гарантію на першу вимогу, вони регулюються уніфікованими правилами Міжнародної торгової палати, що стосу-

ються банківських інструментів (договірні поруки, гарантія на першу вимогу, резервний акредитив, кредитне страхування), а не нормами Кейптаунської конвенції.

За визначенням Кейптаунської конвенції угода про забезпечення являє собою домовленість, за якою заставодавець (*chargor*) надає або погоджується надати заставодержателю (*chargee*) інтерес (включаючи право власності) в або щодо авіаційного об'єкта у порядку забезпечення виконання існуючого або майбутнього зобов'язання цієї або третьої особи.

Оскільки терміни заставодавець (*chargor*) та заставодержатель (*chargee*) спеціально не визначені Кейптаунською конвенцією, вони радше є такими, що окреслюють [32, 35] поняття особи, що є власником майна та може використовувати його в якості забезпечення, та особи, що має право прийняти таке майно в забезпечення, ніж виступають в якості маркерів угоди застави. Відповідно загальне визначення угоди про забезпечення Кейптаунської конвенції може бути застосованим до будь-якого забезпечувального правочину, створеного як у країнах загального, так і континентального права, який передбачає надання посесорного або непосесорного забезпечувального інтересу, забезпечувального передавання титулу (права власності) та договірного права притримання.

До забезпечувальних правочинів Кейптаунська конвенція встановлює такі самі мінімальні вимоги як і до будь-яких правочинів з авіаційними об'єктами – письмова форма, повноваження розпоряджатися та ідентифікація об'єкта або пов'язаних з ним прав.

Оскільки забезпечувальний правочин є акцесорним (додатковим) зобов'язанням, він має ідентифікувати основне (забезпечене) зобов'язання, що передбачає його загальний опис без вказівок на суму, адже головною метою Кейптаунського реєстру є попередження третіх осіб про наявність інтересу кредитора в авіаційному об'єкті, а не про суму його вимог. Ці вимоги можуть складатися з основної суми боргу, штрафних санкцій за порушення основного зобов'язання та збитків, пов'язаних з пред'явленням вимоги до боржника і зверненням стягнення на предмет обтяження, його утримання і збережен-

ня. Саме для уникнення ситуації, яка б спонукала кредитора вказувати максимально можливу суму вимог, що є небажаним для боржника, та через неможливість визначення точної вартості майбутніх зобов'язань, Кейптаунська конвенція встановила вимогу загального опису забезпеченого зобов'язання.

Якщо забезпечувальний правочин відповідає мінімальним вимогам, встановленим в Кейптаунській конвенції, навіть якщо за національним законодавством ці вимоги є недостатніми для реєстрації національного обтяження, він вважається таким, що відповідає Кейптаунській конвенції та створює міжнародний інтерес. Ця автономність не означає, що вимоги національного права можна ігнорувати, оскільки ряд питань (наприклад, чи існує угода між сторонами, чи є вона дійсною, чи мали сторони право її укладати тощо) визначається застосовним правом [32, 12].

Для урівноваження прав та обов'язків кредитора та боржника при реалізації засобів захисту прав кредитора Кейптаунською конвенцією встановлено два запобіжники: письмова згода боржника на їхню реалізацію, у тому числі у позасудовому порядку, та право суду диктувати кредитору умови виконання таких засобів, якщо сторони у забезпечувальній угоді не домовилися про відмову від цього права. На думку Ж. Куніберті (*Gilles Cuniberti*) згода боржника має містити не тільки власне погодження з перерахуванням дозволених Кейптаунських засобів захисту кредитора, а й встановлювати їх цілі [566, 94]. У свою чергу Анна Венецьано (*Anna Veneziano*) зазначає про достатність загальної згоди боржника [649, 187; 586, 28]. Оскільки розмір зобов'язання боржника є значним, доцільно, щоб згода боржника передбачала право кредитора здійснювати його відступлення як повністю, так і частково.

Оскільки цілями Кейптаунської конвенції було максимальне спрощення отримання фінансування для придбання авіаційних об'єктів, нею передбачено право кредитора в якості забезпечення за правочинами, де вже сам кредитор виступає боржником, відступити пов'язані з авіаційним об'єктом права разом з зареєстрованим міжнародним інтересом.

Цесія є новим інструментом забезпечення, і в різних країнах немає єдиного підходу до більшості базових вимог при її здійсненні¹. Привабливість цесії як інструмента забезпечення стала підґрунтям для розробки низки міжнародних конвенцій про регулювання відступлення прав: про міжнародний факторинг 1988 р. [321], яка застосовується до договорів купівлі-продажу, та про відступлення дебіторської заборгованості в міжнародній торгівлі 2001 р. [313], яка не набула чинності.

Кейптаунська конвенція визначає цесію як договір, за яким цесіонарій наділяється пов'язаними з авіаційним об'єктом правами з передаванням або без передавання відповідного міжнародного інтересу щодо нього, незалежно від того чи був цей договір здійснений як інструмент забезпечення. Оскільки визначення цесії дається через «договір», а не «угоду», яке в Кейптаунській конвенції використовується для угод про забезпечення, поняття «цесії» використовується

¹ За Х. Вебером забезпечувальна цесія кореспондує забезпечувальній передачі права власності та має своє походження в австрійському праві. Забезпечувальне відступлення, так само як і забезпечувальна передача права власності, має фідуціарний, а не акцесорний характер. З забезпечувальної цесії виникає лише зобов'язальне-правове обмеження повноважень кредитора (цесіонарія) щодо розпорядження предметом забезпечення. Ці повноваження визначені забезпечувальною метою відступлення. Якщо в порушення застереження про забезпечення кредитор здійснить розпорядження відступленою вимогою до настання підстав для реалізації, він буде зобов'язаний компенсувати боржнику (цеденту) збитки. За німецьким правом забезпечувальне відступлення передбачає відсутність обов'язку повідомлення третьої особи і фактично здійснюється як прихована цесія, яка є чинною навіть тоді, коли окрім цедента та цесіонарія про неї нікому не відомо. У випадку забезпечувальної цесії кредитор (цесіонарій) зобов'язаний повідомити третю особу (яка є боржником цедента) про факт здійснення відступлення лише у випадку прострочення цедента [5, 294–396]. У швейцарському праві застосовуються правила, схожі з правилами німецького права. У праві Франції цесія є дійсною лише у разі належного повідомлення боржника. Закони США (ст. 9 Одноманітного торговельного кодексу) та Канади в якості дійсності цесії для третіх осіб встановлюють вимогу її реєстрації у публічному реєстрі. Така вимога є невідомою для більшості країн континентального права [390, 73]. За англійським правом відступлення є статутним (*statutory assignment*) у разі направлення третій особі повідомлення про здійснене відступлення, що надає в подальшому право цесіонарію здійснювати звернення стягнення на права цедента за договором без участі самого цедента. Якщо ж повідомлення про здійснене відступлення не було здійснене (*equitable assignment*), звернення стягнення на права цедента за договором відбувається цедентом та цесіонарієм разом [30, 180].

в широкому сенсі. Кейптаунська конвенція застосовується лише щодо тих цесій, за якими переданий міжнародний інтерес, і які, відповідно, укладені як забезпечувальні правочини.

Під пов'язаними з авіаційним об'єктом правами Кейптаунською конвенцією розуміються будь-які права на отримання платежу або іншого виконання обов'язку за угодою про забезпечення або права, пов'язані з угодою купівлі-продажу з резервуванням права власності або права, пов'язані з угодою лізингу, або права, що стосуються прав на отримання внесених авансом сум при купівлі об'єкта, що наданий в забезпечення основного зобов'язання боржника, або іншого об'єкта, щодо якого кредитор мав інший міжнародний інтерес¹. Під правом на отримання платежу розуміють право на отримання ціни до сплати за авіаційний об'єкт, лізингові платежі або інші зобов'язання, що впливають з купівлі та лізингу об'єкта. Держателем пов'язаних з об'єктом прав є заставодержатель, продавець або лізингодавець. Так, наприклад, продавець за угодою про продаж з резервуванням права власності або лізингодавець за угодою лізингу може відступити свої права на отримання майбутніх платежів. Лізингоодержувач може виступити держателем пов'язаних з об'єктом прав, якщо угода лізингу передбачає опціон на придбання авіаційного об'єкта, і лізингоодержувач може розглядатися як потенційний покупець, який, відповідно, має право відступити свої права (фактично щодо опціону) за угодою лізингу. Якщо угода лізингу передбачає сублізинг, лізингоодержувач має право відступити свої права на сублізингові платежі.

У разі здійснення кредитором (заставодержателем, продавцем, лізингодавцем, а в окремих випадках зазначених вище лізингоодержувачем) цесії, боржник (заставодавець, покупець за угодою про купівлю-продаж з резервуванням права власності або лізингоодержувач чи суб-лізингоодержувач) зобов'язаний виконати обов'язок перед цесіонарієм, якщо його було письмово повідомлено про неї кредитором та це повідомлення належним чином ідентифікує пов'язані з авіа-

¹ Ці пов'язані права витікають із застереження крос-колатералізацій (*cross-collateralisation*), за яким міжнародний інтерес забезпечує належне виконання боржником не тільки однієї, а й інших угод, право на належне виконання яких представляє собою частину пов'язаних прав.

ційним об'єктом права. Це передбачає, що боржник має право виступити цесіонарію такі ж заперечення, як і цеденту (кредитору), включаючи права зустрічного зарахування згідно з застосовним правом, за винятком випадків письмової відмови боржника від таких засобів захисту згідно зі ст. 31 (4) Кейптаунської конвенції. Така відмова є дійсною, навіть якщо є забороненою застосовним правом [32, 352], за винятком шахрайських дій цесіонарія.

Кредитор (цедент) має право відступити пов'язані права не лише повністю, а й частково (наприклад, частину майбутніх платежів за угодою лізингу або угодою продажу з резервуванням права власності). Головною вимогою Кейптаунської конвенції є можливість для боржника ідентифікувати які саме пов'язані права відступлені цесіонарію. При «частковому» відступленні кредитор (цедент) та цесіонарій визначаються як спільні держателі міжнародного інтересу у Кейптаунському реєстрі.

Після належного виконання забезпеченого обов'язку до цедента (заставодержателя, продавця та лізингодавця) повертаються пов'язані з об'єктом права у тому ж обсязі, якими вони були на момент відступлення, а реєстрація здійсненого відступлення у Кейптаунському реєстрі анулюється.

УНІФІКАЦІЯ ЗАСОБІВ ЗАХИСТУ ПРАВ КРЕДИТОРІВ

6.1. Види обтяжень Кейптаунського реєстру

Для кредитора, що знаходиться в іншій юрисдикції ніж боржник або авіаційний об'єкт, що виступає забезпеченням належного виконання боржником, є дві базові проблеми, у вирішенні яких він потребує однозначності та уніфікованого підходу: дійсність створення обтяження за забезпечувальним правочином та його визнання і виконання незалежно від місця знаходження обтяженого авіаційного об'єкту.

При не виконанні боржником своїх обов'язків за основним зобов'язанням та при зверненні кредитора до суду для стягнення на заставлений авіаційний об'єкт з'ясувалося, що дійсність створеного в іншій країні обтяження залежить не тільки від положень забезпечувального правочину, укладеного сторонами, а й від норм права, що суд застосує до нього. Оскільки правило, яке майже завжди застосовувалося, передбачало, що іноземний кредитор може мати речові права в авіаційних об'єктах тільки в тій мірі, в якій це не суперечить публічному порядку місця розгляду спору [370, 17].

Загальновживаним для країн права континентальної Європи було правило застосування принципу *lex rei situs* для вирішення питань виникнення та реєстрації права власності та інших речових прав, включаючи питання обтяження рухомого майна. Проте цей принцип не спрацьовував при регулюванні чинності та пріоритету обтяжень, якщо рухоме майно було заставлене в одній країні, потім перевезено в іншу і в цій іншій країні заставлене знову або продане. Не спрацьовував оскільки за принципом *lex rei situs* суди другої та наступних

задіяних країн або визнавали обтяження, розглядаючи правила первісного *situs* за аналогією з правилами створення обтяження в країні суду або аналізували це обтяження згідно з місцевими правилами. Це призводило до того, що існування обтяження, створеного згідно з первісним *situs* залежало від того, чи може іноземне обтяження бути пристосованим до законодавства нового *situs*.

Забезпечувальне законодавство країн континентального права не передбачало реальної публічності прав кредиторів у авіаційному об'єкті у формі реєстрації непосесорних забезпечувальних правочинів та було менш «ринково» орієнтованим при визначенні способів виконання забезпечувальних правочинів кредитором. Так, якщо французьке цивільне право пішло шляхом розробки статутних актів, за якими певні групи рухомого майна могли бути обтяженими, німецьке цивільне право, незважаючи на те, що воно має ті самі корені, зіткнулося із значними труднощами при адаптації концепції непосесорного забезпечення рухомого майна. Судді німецького цивільного права винайшли фидуціарний перехід титулу (*Sicherungsübereignung*), який представляв собою домінуючу форму забезпечення, предметом якого було рухоме майно [390, 25–39].

Така ситуація призводила до того, що кредитор як держатель обтяження на авіаційний об'єкт не мав впевненості чи будуть визнані його права на нього у інших країнах і якщо будуть, чи будуть мати його вимоги пріоритет перед вимогами інших кредиторів [118, 47].

При вирішенні схожих питань в країнах Північної Америки (США [108, 281] та Канада [264]), де використання боржником майна в якості забезпечення мало наслідком створення забезпечувального інтересу кредитора у цьому майні, застосовувався принцип місця реєстрації авіаційного об'єкту або місцезнаходження боржника для регулювання питань чинності, пріоритету та виконання вимог до формалізації обтяження, тобто виконання певних дій щодо його оприлюднення. Використання таких принципів базувалося на тому, що зміна місця реєстрації літаків або місцезнаходження боржника відбувається набагато рідше, ніж переміщення такого рухомого майна, отже кредитор мав менше шансів зіткнутися з проблемою не-

визнання його пріоритету за обтяженням, що мало наслідком стабільність та передбачуваність, що є необхідною передумовою фінансування сучасного рухомого обладнання [565, 147].

Н. фон Планта (*Niclas von Planta*) вказує на різні підходи в країнах континентального та загального права при оцінці прав кредитора на обтяжене майно та зазначає, що формальний підхід цивільного права полягав у визнанні реального права (*in rem*), що встановлювалося в об'єкті згідно з принципами *numerus clausus*, передбаченими статутним законодавством країни місця знаходження майна. Країни загального права оцінювали забезпечувальний інтерес виключно з точки зору його функціонування. Відповідно поняття забезпечувального інтересу загального права можна лише частково порівняти з правами *in rem* континентального права [390, 39].

Очікувалося, що Женевська конвенція, цілями якої були визнання речових та інших прав на іноземні повітряні судна в міжнародному обігу перетворить «забезпечувальне право з інституту національного права на реальний інститут МПрПП» [375, 25], що захистить права кредиторів шляхом застосування уніфікованих правил реєстрації обтяження, що створить зрозумілий пріоритет прав кредиторів на обтяжений авіаційний об'єкт та уніфіковані механізми звернення стягнення на нього у разі невиконання боржника. Проте вона лише перерахувала види забезпечувальних правочинів (застави, іпотеки та подібні права на повітряні судна, що виникають з договорів як забезпечення платежів за заборгованістю¹), та передбачила, що застосовне право до їхнього створення та виконання визначається колізійною прив'язкою *lex registrii* повітряного судна.

Оттавська конвенція, що спеціально розроблялася для захисту сторін правовідносин з фінансового лізингу, також не створила уніфікованого режиму захисту речових прав лізингодавця в авіаційних об'єктах, наданих ним лізингоодержувачу, та, так само як і Женевська, передала питання їхнього створення, визнання та виконання застосовному праву за колізійною прив'язкою *lex registrii*.

З прийнятих в МПрПП конвенцій, спрямованих на захист прав кредиторів –про арешт: Женевська, Оттавська та Кейптаунська, лише

¹ Ст. 1 (d) Женевської конвенції.

остання встановила уніфіковані вимоги до створення, визнання та виконання обтяження за забезпечувальним правочином.

Укладений кредитором та боржником забезпечувальний правочин створює в авіаційному об'єкті, що належить боржнику, інтерес кредитора. Кейптаунська конвенція застосовується до забезпечувального правочину якщо на момент його укладення у договірній державі знаходиться боржник, що виступає основним «пов'язуючим фактором» [32, 27–29], або зареєстрований авіаційний об'єкт (альтернативний «пов'язуючий фактор») (ст. IV(1) Авіаційного протоколу). Вважається, що боржник знаходиться в будь-якій з договірних держав згідно із законодавством якої він створений чи зареєстрований, в якій він має зареєстрований офіс чи передбачену законодавством штаб-квартиру, в якій у нього знаходиться управлінський центр, або в якій знаходиться місце здійснення його господарської діяльності, що означає основне місце здійснення його господарської діяльності або, якщо у боржника немає місця здійснення господарської діяльності, – його постійне місце проживання¹. Проте, якщо боржник знаходиться в договірній державі, факт, що держава реєстрації гелікоптера або повітряного судна не є договірною, не заважає застосуванню Кейптаунської конвенції. Прив'язка місцезнаходження боржника розглядається як найбільш прийнятна і така, що зарекомендувала себе найкращим чином [110, 68–97; 177; 565, 143–145] на противагу *lex registrii* Женевської та Оттавської конвенцій. Місцезнаходження кредитора не впливає на застосування Кейптаунської конвенції.

Кейптаунська конвенція визначає та надає захист семи «оригінальним» [32, 32] обтяженням, тобто правам кредитора, що виникають в авіаційному об'єкті або пов'язаних з ним прав. А саме: міжнародному інтересу, можливого міжнародному інтересу, національному інтересу або повідомленню про національний інтерес, двом видам недоговірних прав або інтересів, цесії та можливій цесії пов'язаних з авіаційним об'єктом прав та попередньо існуючим інтересам (*pre-existing interest*).

¹ Ст. 4 Кейптаунської конвенції.

Міжнародний інтерес створюється на користь заставодержателя за угодою про забезпечення, продавця – за угодою про попередній продаж з резервуванням права власності та лізингодавця – за угодою лізингу, в яких боржник знаходиться в іншій юрисдикції, ніж кредитор.

Можливий міжнародний інтерес є майбутнім речовим правом, що може виникнути у майбутньому щодо певного, можливого для ідентифікації авіаційного об'єкта. Можливий міжнародний інтерес виникає на підставі укладеного кредитором та боржником, що знаходяться в різних юрисдикціях, попереднього договору і відповідно передусь міжнародному інтересу. На відміну від «міжнародного інтересу», який може бути створеним без визначення строку його чинності, «можливий міжнародний інтерес» має строк існування, що встановлюється договірною країною місця реєстрації авіаційного об'єкта. Так, наприклад, правила США та України передбачають, що міжнародний інтерес повинен бути зареєстрованим не пізніше 60 днів з моменту реєстрації можливого міжнародного інтересу. Такі часові обмеження встановлені для захисту прав третіх осіб, що можуть бути потенційними набувачами авіаційного об'єкта, адже ст. 22(3) Кейптаунської конвенції передбачає, що у сертифікаті про пошук у Кейптаунському реєстрі зазначається, що кредитор набув чи має намір набути міжнародний інтерес у авіаційному об'єкті, тобто Кейптаунський реєстр не видає підтвердження існування власне можливого міжнародного інтересу.

Національний інтерес виникає на підставі забезпечувального правочину сторони якого та сам авіаційний об'єкт знаходяться в одній і тій же договірній державі. Такий забезпечувальний правочин може бути визначеним як національний. Договірна держава має право задекларувати незастосовність Кейптаунської конвенції до національних забезпечувальних правочинів, і цим правом скористалися тільки Китай, Мексика, Панама, Туреччина та Україна. Однак така незастосовність є обмеженою, оскільки Кейптаунська конвенція передбачає право сторін цього правочину зареєструвати в Кейптаунському реєстрі повідомлення про національний інтерес, яке буде мати однаковий з міжнародним інтересом пріоритет.

Недоговірні права або інтереси (*non-consensual right or interest*)¹, які є національними по суті (сторони та об'єкт знаходяться в одній договірній державі та права кредитора виникають згідно з національним правом), але визначені договірною країною в погоджувальній декларації (декларація *opt-in*) згідно зі ст. 40 [518, 210–211] та підлягають реєстрації в Кейптаунському реєстрі для отримання належного пріоритету. Такі недоговірні права або інтереси стосуються арешту літака з метою часткового або повного задоволення судового рішення на підставі судового наказу² або інших прав кредиторів, що базуються на судових рішеннях³, статутних обтяжень та інших прав державних органів щодо сплати податків та зборів⁴, що могли виникнути до задекларованого дефолту боржника⁵ згідно з договором фінансування або угодою лізингу⁶, обтяження на користь працівників авіалінії за заборгованістю по несплаченій заробітній платі, що виникла в момент проголошення дефолту такою авіалінією згідно з угодою про фінансування або лізингу⁷; обтяження рятувальника за несплачені витрати за рятувальні послуги⁸ та несплачений гонорар за відведення води⁹ з літака та надані буксирувальні послуги¹⁰ літаку, що перевозився по воді, та будь-які інші нематеріальні права та інтереси,

¹ В українському офіційному перекладі визначається як «недоговірне майнове чи інше право, що підлягає реєстрації».

² Вказані Ісламською Республікою Афганістан, Республікою Ангола, Республікою Капо Верде, Малайзією, Федеративною Республікою Нігерією, Султанам Оман, Ісламська Республіка Пакистан, Республіка Сенегал, Республіка Південної Африки, Республіка Індонезія.

³ Вказані Федеративною Демократичною Республікою Ефіопія, Республікою Кенія.

⁴ Вказані Ісламською Республікою Афганістан, Республікою Ангола, Республікою Капо Верде, Федеративною Республікою Нігерією, Ісламська Республіка Пакистан, Республіка Сенегал, Республіка Південної Африки.

⁵ В авіаційній галузі термін «дефолт» є широко вживаним та означає певний перелік подій, визначений в угоді або договорі, що представляють собою неналежне виконання угоди або договору.

⁶ Вказані Малайзією, Султанатом Оман, Республіка Індонезія.

⁷ Вказані Малайзією, Султанатом Оман, Республіка Індонезія.

⁸ Вказані Федеративною Республікою Нігерія.

⁹ Вказані Федеративною Республікою Нігерія.

¹⁰ Вказані Федеративною Республікою Нігерія.

які згідно з правом країни, що надала погоджувальну декларацію, мають пріоритет над правами кредиторів із зареєстрованими обтяженнями¹.

Інший вид недоговірних прав або інтересів також є національним по суті та визначається договірною державою у погоджувальній декларації, яка подається на підставі ст. ст. 39(1)(a) та 39(1)(b) Кейптаунської конвенції. Вони виникають виключно на підставі національного закону, мають пріоритет над зареєстрованим міжнародним інтересом в авіаційному об'єкті навіть без їх реєстрації в Кейптаунському реєстрі як в межах провадження у справі про банкрутство боржника, так і поза таким провадженням, та надають можливість кредитору арештувати або притримати такий об'єкт. Такі недоговірні права або інтереси є статутними обтяженнями на користь працівників за несплачену заробітну плату², пенсії та інші соціальні виплати³, включаючи ті, що виникли з моменту декларування дефолту боржником згідно з договором фінансування або угодою лізингу⁴; обтяжень на користь осіб, що надають послуги з ремонту авіаційного об'єкту, що знаходиться у їхньому володінні на суму вартості наданих послуг з додавання доданої вартості на суму цих послуг⁵; відповідальних зберігачів щодо об'єктів у їхньому володінні⁶ або володінні працівників, що працюють на дому⁷; повноважних органів щодо фіскальних або парафіскальних внесків щодо працівників⁸, податків та інших несплачених зборів, що виникли з або стосуються використання лі-

¹ Вказані Султанатом Оман, Республікою Кенія.

² Вказані Федеративною Республікою Ефіопія, Республікою Колумбія, Республікою Кенія.

³ Теж саме.

⁴ Вказані Ісламською Республікою Афганістан, Республікою Ангола, Республікою Капо Верде, Малайзією, Федеративною Республікою Нігерією, Султанатом Оман, Республікою Сенегал, Республікою Індонезія, Монголією.

⁵ Вказані Ісламською Республікою Афганістан, Республікою Ангола, Республікою Капо Верде, Федеративною Республікою Ефіопія без конкретизації щодо вартості таких послуг, Малайзією, Федеративною Республікою Нігерією, Султанатом Оман, Республікою Сенегал, Республікою Індонезія, Республікою Кенія, Монголією.

⁶ Теж саме.

⁷ Теж саме.

⁸ Теж саме.

така та належать власникові або експлуатанту цього літака, та виникли з моменту дефолту цього власника або експлуатанта згідно з договором фінансування або угодою лізингу цього літака¹; виплат за рятування та збитки, спричинені таким літаком²; прав арешту, притримання або конфіскації літака у випадку порушення митних або кримінальних законів³ та будь-яких інших категорій нематеріальних прав та обтяжень, які мають або можуть мати пріоритет над іншими обтяженнями, еквівалентними тим, якими володіє держатель зареєстрованого міжнародного інтересу⁴.

Ст. 39(1)(b) Кейптаунської конвенції передбачає право договірної держави задекларувати її чи державної організації, міжурядової організації чи іншого приватного постачальника громадських послуг право накласти арешт чи затримати судно відповідно до свого національного законодавства для сплати заборгованості за надані цьому або іншому авіаційному об'єкту боржника послуги. Фактично йдеться про «таємні обтяження» [384, 66–67], що можуть включати аеропортові збори та за аеронавігаційне обслуговування. Таку декларацію подали майже 90% договірних країн. Оскільки Кейптаунська конвенція дозволяє подати декларацію щодо цього у будь-який час, навіть ті країни, які не задекларували можливість арешту або затримання і пріоритет цих обтяжень над зареєстрованими міжнародними інтересами, можуть зробити це у будь-який час. Україна не здійснювала декларацій в рамках зазначеної статті, оскільки її чинне законодавство не передбачає пріоритету будь-яких обтяжень, навіть публічних, без їхньої реєстрації.

Різниця між недоговірними правами та інтересами, задекларованими договірними державами в погоджувальних деклараціях, полягає у моменті їхнього виникнення та необхідності реєстрації. Недоговірні права та інтереси за погоджувальною декларацією ст. 40 Кейпта-

¹ Вказане Малайзією, Султанатом Оман, Ісламською Республікою Пакистан, Республікою Панама, Республікою Колумбія, Республіка Індонезія, Республікою Кенія.

² Вказані Ісламською Республікою Пакистан

³ Вказані Республікою Панама.

⁴ Вказані Ірландією, Республікою Південної Африки, США, Мексикою.

унської конвенції виникають до дефолту боржника, підлягають реєстрації у Кейптаунському реєстрі і конкурують з іншими зареєстрованими інтересами за принципом першості реєстрації. Недоговірні права та обтяження, вказані в погоджувальній декларації за ст. 39(1) (a) та 39(1)(b) Кейптаунської конвенції, виникають після дефолту боржника, існують без необхідності реєстрації у Кейптаунському реєстрі та їхні держателі мають пріоритет над вже зареєстрованими в Кейптаунському реєстрі міжнародними та іншими інтересами. Таким чином, політика збереження супер пріоритету держави над недоговірними правами або інтересами виглядає як регресивний крок порівняно з Женевською конвенцією, яка встановлювала, що договірна держава визнає, що права, що захищаються Женевською конвенцією, мають пріоритет над недоговірними правами та інтересами, створеними відповідно до національного права.

Цесії та можливі цесії пов'язаних з авіаційним об'єктом прав підлягають реєстрації в Кейптаунському реєстрі як окремі види обтяження.

До попередньо існуючих інтересів (*pre-existing interest*) відносяться ті, що були створеними до вступу Кейптаунської конвенції в силу для договірної держави боржника, і щодо яких такою державою здійснено декларацію згідно з ст. 60 Кейптаунської конвенції. У разі існування таких інтересів сторонам доцільно переукласти забезпечувальний правочин, оскільки включення до нього застереження про розповсюдження на нього дії положень Кейптаунської конвенції у разі її вступу в силу для країни боржника не буде мати бажаний результат [83, 45].

Створюваний у авіаційному об'єкті інтерес розглядається автономно від вимог національного законодавства і виникає у випадку відповідності забезпечувального правочину вимогам Кейптаунської конвенції (створення *sui generis*), навіть якщо за національним законодавством умови його виникнення є недостатніми для реєстрації національного обтяження. Проте ця автономність не означає, що національне право не може бути застосованим взагалі, оскільки чи існує угода, чи є вона дійсною, чи мали сторони право її укласти тощо визначається застосовним правом.

Хоча на один й той самий же авіаційний об'єкт на підставі одного і того ж самого забезпечувального правочину може одночасно існувати національне та міжнародне обтяження, міжнародне обтяження буде мати пріоритет над національним, якщо останнє не зареєстроване як міжнародне, в тому числі шляхом реєстрації повідомлення про національне обтяження, або не покривається декларацією договірної держави за ст. 39 Кейптаунської конвенції.

===== 6.2. Реєстрація і пріоритет обтяжень

Іноземний кредитор, що фінансує авіаційний об'єкт, який слугує забезпеченням наданого кредитування та може опинитися у будь-якій юрисдикції під час своєї експлуатації, заінтересований у міжнародному реєстрі. В такому реєстрі, який містив би дані про його забезпечувальний інтерес у авіаційному об'єкті, оскільки це надавало б можливість одночасного оприлюднення факту створення обтяження (або інтересу кредитора у майні боржника) у більш ніж одній державі. Зрозумілий порядок реєстрації обтяження та прозорі правила пріоритету вимог кредитора за зареєстрованим обтяженням є умовами, що сприяють міжнародному обігу будь-яких високовартісних товарів, включаючи й авіаційні об'єкти. Відповідно міжнародні конвенції, ціллю яких є захист прав іноземних кредиторів, повинні створити механізми, які б встановлювали принципи реєстрації обтяжень, правила пріоритету та дозволяли кредитору за необхідності звернутися за стягненням на предмет обтяження швидко та з мінімальними витратами.

Хоча Женевська конвенція і приймалася на захист прав іноземних кредиторів, вона не передбачила створення міжнародного реєстру прав на авіаційні об'єкти, оскільки договірні держави ще не були готовими до такого ступеня міжнародної уніфікації. Женевська конвенція встановлювала, що всі записи про права на літак (речові, матеріальні та нематеріальні) повинні знаходитися в одному й тому ж реєстрі. На момент набуття чинності Женевською конвенцією

в договірних державах, що були також учасницями Чиказької конвенції, вже було створено національні реєстри літаків, і договірні країни опинилися перед необхідністю застосування обох міжнародних інструментів. Оскільки Женевська конвенція не встановила правил ведення реєстру записів про права на літаки, договірні країни або сформували окремий розділ в реєстрі літаків, утвореному відповідно до Чиказької конвенції (таким шляхом пішли США, Данія тощо), або заснували окремі реєстри прав на літаки, що велися органами, іншими ніж авіаційні. Так, наприклад, в Німеччині реєстр авіаційних застав (*Register fur Pfandrechte an Luftfahrzeu gen*) утримується судом міста Брауншвейг, в якому знаходиться Федеральна авіаційна установа. Будь-який запис до реєстру авіаційних застав може бути внесеним лише після реєстрації повітряного судна в реєстрі літаків Німеччини (*Luftfahrzeugrolle*) [92, 3–7]. У Нідерландах права на літаки записуються в Авіаційному реєстрі (*Register voor de teboekstelling van luchtvaartuigen*) публічного реєстратора в Роттердамі після реєстрації судна в Національному реєстрі літаків.

Ключовим [125, 214–242] принципом захисту прав кредиторів за Женевською конвенцією вважалася заборона зміни національної приналежності літака, тобто місця його реєстрації, без згоди всіх держателів зареєстрованих прав на літак. Заборонивши змінювати національну приналежність літака до отримання погодження існуючих кредиторів, Женевська конвенція одночасно зобов'язала країну нової реєстрації відмовляти у внесенні запису до її реєстру доти, доки не будуть виконані всі формальності (належним чином отримане погодження) країни попередньої реєстрації літака [29, 174]. Проте механізмів отримання згоди зареєстрованого кредитора або перенесення записів прав кредиторів на літак з одного реєстру до іншого в Женевській конвенції не встановлено. Визначення тільки принципу захисту прав кредиторів за відсутності конкретного механізму його реалізації було пов'язано із наданням договірній державі права заборонити внесення запису про право до реєстру, якщо таке право не може бути законним чином встановлено відповідно до права цієї держави.

Окреслені Женевською конвенцією права (власності, користування та забезпечувальні) на повітряні судна, що були зареєстровані у відповідному національному реєстрі, мали пріоритет над іншими правами, за винятком матеріальних вимог із спасіння та збереження судна, якщо вони були зареєстровані у відповідному національному реєстрі протягом 3 місяців. На додаток до цього винятку Женевська конвенція надає пріоритет іншим вимогам, які тлумачаться проф. Дьедерікс-Вершор (*H. Ph. Diederiks-Verschoor*) як «сховані» [29, 170], а саме особам, що постраждали або яким або їхньому майну були заподіяні збитки в договірній державі, в якій проводиться примусовий продаж літака, внаслідок порушення їхніх прав на літак, якщо ці права утримувалися ними як забезпечення заборгованості, якщо експлуатант або договірна держава не представили адекватного страхування для покриття таких збитків. Під адекватним розумілося таке страхування, за яким страхова сума покривала вартість нового літака (ст. VII (5)(b)). Хоча в самій Женевській конвенції не встановлено правило пріоритету щодо цієї вимоги, проте ст. VII (5) встановлює можливість для договірної держави встановити національну норму, що надасть такий пріоритет. Надання такого права договірним державам було продиктовано необхідністю «захистити права невинних громадян проти забезпечених вимог» [125, 206], тобто надати такий самий захист третім особам, що зазнали збитків на поверхні землі, що й третім особам, що мали можливість перевірити наявність записів щодо прав на літак у відповідному реєстрі. Захист прав пасажирів повинен був здійснюватися через страхування. Якщо здійснене страхування було адекватним, правило 20%¹, встановлене в Женевській конвенції, не підлягало застосуванню і всі доходи від продажу літака йшли на погашення вимог інших кредиторів.

Іншими схованими вимогами, що мали пріоритет над зареєстрованими в національних реєстрах обтяженнями, були витрати органі-

¹ При відсутності страхування Договірна держава мала права встановити обмеження, відповідно до якого будь-яке обтяження повітряного судна, що використовувалося в якості забезпечення, не могло бути зарахованим в рахунок платежів, що мали сплачуватися особі, що отримала збитки або шкоду у розмірі більшому ніж 80 відсотків вартості ціни продажу літака.

затора примусового продажу літака, понесені в інтересах всіх кредиторів (ст. VII (6)); вимоги про обмеження продажу запасних частин до літака двома третинами їхньої вартості (ст. X); вимоги, що можуть виникнути відповідно до норм національного законодавства при порушенні митних та навігаційних правил, якщо законодавство надає таким вимогам пріоритетний характер (ст. XII).

Женевська конвенція не визначила пріоритету перелічених вище вимог між собою, отже це питання повинно було вирішуватися правом договірної держави.

Женевська конвенція використала в якості основного колізійну прив'язку *lex registrii*, за яким виникнення, зміна та припинення прав на літаки регулювалися нормами права країни реєстрації повітряного судна, тобто фактично мова йшла про «взаємне визнання національних законодавств» [94, 614], або «зобов'язання договірних країн визнавати забезпечувальні права, створені згідно з національним правом іншої договірної держави» [384, 3].

Юридична визначеність застосування колізійної норми *lex registrii* Женевської конвенції при здійсненні застави повітряного судна за вимогами законодавства місця його реєстрації, була поставлена під сумнів у 2010 р., коли у справі *Blue Sky One Limited and others v Blue Sky Airway LLC and others*, що стосувалася дійсності договору застави судна, судом було постановлено, що застосовним правом повинно бути право *lex situs* судна на момент укладення договору застави, а не право місця реєстрації літака, хоча навіть колізійні норми права *lex situs* відсилали до *lex registrii* [31; 702]. Ця справа підтвердила висновки проф. Куммінга про відсутність гнучкості, передбачуваності та справедливості при порівнянні режимів іноземного та національного обтяжень [565, 181] та необхідності застосування міжнародного інструменту, який містив би уніфіковані механізми, що могли б застосовуватися сторонами незалежно від місця обтяження та знаходження авіаційного об'єкту.

Таким міжнародним інструментом стала Кейптаунська конвенція, яка створила наддержавний реєстр міжнародних обтяжень авіаційних об'єктів – Кейптаунський реєстр, у якому здійснюється реєстрація

інформації про забезпечувальні правочини та інші договори (купівлі-продажу, зміни пріоритетів цесій та суброгації тощо), що створюють інтерес кредитора в авіаційному об'єкті або пов'язані з ним. Таким чином, Кейптаунський реєстр містить свого роду історію речових прав авіаційних об'єктів.

Створення Кейптаунського реєстру, до якого доступ відкритий з будь-якої країни (<https://www.internationalregistry.aero>), нейтралізує проблему невпевненості кредитора, що при зміні місця реєстрації національності літака не буде дотримано дозвільної процедури та вимог нового *situs* до забезпечувальних правочинів. Наразі Кейптаунський реєстр ведеться англійською мовою, хоча розпочалася робота з його ведення всіма офіційними мовами ІКАО [146, 57/1].

Для реєстрації забезпечувального правочину кожна з сторін повинна зареєструватися у Кейптаунському реєстрі, що передбачає надання кожною з них на це згоди. За відсутності згоди хоча б однієї сторони процедура реєстрації не може бути здійсненою. Кейптаунська конвенція¹ передбачає, що введення інформації при реєстрації здійснюється або безпосередньо до Кейптаунського реєстру (*direct entry point*) або з використанням унікальних кодів авторизації², що надаються призначеним договірною державою органом (*authorizing entry point*). Реєстрація інтересу кредитора базується на принципі ідентифікації авіаційного об'єкта, а не боржника або кредитора, та здійснюється за заявочним принципом, тобто без надання правочинів, у електронній формі у режимі он-лайн. Реєстрація інтересу кредитора не являє собою доказ існування обтяження або того, що воно було створене належним чином, а лише пріоритет кредитора, якщо інтерес був правомірно зареєстрований. Реєстрація здійснюється на строки, вказані у заявці, або на невизначений строк і зберігається до її відміни, що підтверджується виданим сертифікатом.

Кейптаунська конвенція встановила загальні правила пріоритету та спеціальні виключення з них.

¹ Ст. 18(5) Кейптаунської конвенції і ст. XIX Авіаційного протоколу.

² Цією опцією скористалися лише Албанія, Сполучені Штати Америки, Мексика, Об'єднані Арабські Емірати, Китай та Україна.

Загальні правила пріоритету передбачають застосування правила першості (ст. 29), залежності пріоритету цесії від пріоритету зареєстрованого міжнародного інтересу, а не моменту реєстрації цесії (ст. 31), при конкуренції цесії пріоритет визначається за пріоритетом відступленого міжнародного інтересу (ст. 35), пріоритет недоговірних прав або інтересів, що підлягають реєстрації, визначається за загальним правилом першості, а тих, що не підлягають реєстрації – в залежності від декларації договірної держави. У разі реєстрації можливого міжнародного інтересу, який трансформується в міжнародний інтерес, останній вважається зареєстрованим з моменту реєстрації можливого міжнародного інтересу і з цього моменту визначається пріоритет інтересу кредитора.

Для можливих покупців та лізингоодержувачів в ст. 29 (4) Кейптаунської конвенції встановлені спеціальні правила, спрямовані на захист їхніх прав. За угодою договору купівлі-продажу з резервуванням права власності або лізингу можливий продавець та лізингодавець зберігають право власності на переданий авіаційний об'єкт. Відповідно вони вправі розпоряджатися ним (використовувати його в якості забезпечення) незалежно від того, що його володіння та використання здійснюється іншими особами (можливим покупцем або лізингоодержувачем). Якщо можливий продавець або лізингодавець надали кредиторам інтерес у об'єкті (заставили його на користь кредиторів), які у випадку дефолту можливого продавця або лізингодавця мають право вимагати отримання об'єкта у володіння, можливий покупець або лізингоодержувач зможуть продовжити користування об'єктом. За умови якщо їхній інтерес у об'єкті за угодою купівлі-продажу з резервуванням права власності або лізингу було зареєстровано у Кейптаунському реєстрі до реєстрації інтересу кредитора можливого продавця або лізингодавця, які в такому разі були повідомлені про наявність інтересів інших осіб у авіаційному об'єкті. Якщо інтерес кредиторів було зареєстровано у Кейптаунському реєстрі до укладання можливим покупцем або лізингоодержувачем угоди купівлі-продажу з резервуванням права власності або лізингу, останні будуть обізнаними з наявними інтересами інших осіб (креди-

торів можливого продавця або лізингодавця у авіаційному об'єкті) та вправі вимагати від них гарантій спокійного володіння авіаційним об'єктом (ст. XVI.1 Авіаційного протоколу). У тому разі якщо кредитор можливого продавця або лізингодавця не зареєстрував свій інтерес у авіаційному об'єкті у Кейптаунському реєстрі, можливий покупець або лізингоодержувач отримає об'єкт за угодою купівлі-продажу з резервуванням права власності або лізингу, що не обтяжений інтересом кредитора, навіть якщо вони знали про його існування. І відповідно у разі невиконання можливого продавця або лізингодавця кредитор не вправі вимагати від можливого покупця або лізингоодержувача отримання об'єкта у володіння. Таке спеціальне правило встановлене для захисту цілісності реєстраційної системи Кейптаунського реєстру [32, 336].

Схоже спеціальне правило створене для визначення ієрархії пріоритетів конкуруючих інтересів, яка може бути зміненою угодою кредиторів, що можуть навіть не повідомляти боржника про це. Проте кредитори зобов'язані зареєструвати це підпорядкування у Кейптаунському реєстрі (угода про підпорядкування (*subordination agreement*)). Цесіонарій підпорядкованого інтересу пов'язаний угодою про його підпорядкування тільки у разі здійснення цесії після реєстрації ієрархії пріоритетів (ст. XVI.1(a) Авіаційного протоколу та 29(5) Кейптаунської конвенції) [583, 98]. Угода про підпорядкування є чинною тільки для її сторін, а не для боржника. Відповідно він вправі здійснити виконання будь-якому з кредиторів.

Жодне з положень Кейптаунської конвенції не впливає на пріоритет конкуруючих цесій. Тобто, якщо боржник здійснив належне виконання цесіонарію, це не впливає на права іншого цесіонарія, що має пріоритет. У такому разі останній буде мати можливість застосовувати проти цесіонарія з більш пізнім пріоритетом засоби захисту, що надаються застосовним правом. Загалом до конкуруючих цесій застосовуються загальні правила пріоритету, встановлені Кейптаунською конвенцією, якщо цесія зареєстрована в Кейптаунському реєстрі та якщо у договорі, згідно з яким виникають пов'язані з об'єктом права, зазначено, що ці права забезпечені об'єктом або пов'язані з ним.

У разі реєстрації часткового міжнародного інтересу (до однієї мільйонної)¹ правила пріоритету є такими самими, що й для реєстрації цілого інтересу, адже цей частковий інтерес має окремий реєстраційний номер. Загалом держателі часткових інтересів не мають конфлікту пріоритетів, оскільки вони не конкурують між собою, а є вимогами *pari passu*. Конфлікт пріоритетів може виникнути при продажу всіх часткових інтересів, коли виявиться, що разом вони перевищують 100%. У такому разі правомірність реєстрації часткових інтересів визначається за загальним принципом першості [83, 35–37].

Припинення дії обставин, забезпечених зареєстрованим міжнародним або національним інтересом, або обставин, що мали наслідком виникнення недоговірних прав та інтересів, що підлягають реєстрації, або у випадку виконання умов передачі права власності за зареєстрованою угодою про попередній продаж з резервуванням права власності, має наслідком обов'язок держателя інтересу (кредитора) забезпечити відміну реєстрації. Хоча імперативних строків щодо цього не встановлено, вона повинна здійснюватися без необґрунтованої затримки. Відміна можливого міжнародного інтересу або можливої цесії міжнародного інтересу здійснюється держателем такого інтересу не пізніше ніж через п'ять робочих днів після отримання письмової вимоги боржника. У тому разі якщо кредитор не виконує цього обов'язку, реєстрація може бути відміненою на підставі рішення ірландського загального суду за місцем знаходження реєстратора Кейптаунського реєстру². Відміна реєстрації не передбачає анулювання зроблених раніше записів, таким чином, будь-яка заінтересована особа, що здійснює пошук у Кейптаунському реєстрі інформації про наявні інтереси кредиторів, може бачити історію обтяжень авіаційного об'єкта.

¹ У разі надання кредиту декількома особами, застава авіаційного об'єкта здійснюється на користь всіх та кожної з них і кожна особа може зареєструвати свою частку інтересу у Кейптаунському реєстрі.

² Він утримується компанією *Aviareto Limited*, що створена міжнародною компанією SITASC, членами якої є понад 600 підприємств авіаційної галузі з усього світу, та ірландським урядом та знаходиться за адресою: Suite 11, Plaza 212, Blanchardstown Corporate Park 2, Blanchardstown, Dublin 15. Telephone: +353 1 809 1470. Fax: + 353 1 829 3508.

6.3. Засоби захисту кредитора

Наявність адекватних, легких у виконанні, позасудових та уніфікованих засобів захисту має вирішальне значення для кредитора іноземного боржника [579, 49; 650, 3]. Такі засоби з'явилися лише з прийняттям Кейптаунської конвенції, яка замінила собою Конвенцію про арешт, Женевську та Оттавську конвенції, жодна з яких не мала очікуваного ефекту в уніфікації засобів захисту прав кредиторів [593, 12].

Так, Конвенція про арешт не визначила підстав виникнення речових прав на літак, переліку дозволених та заборонених забезпечувальних арештів, механізмів попередження та зняття арештів за прискороною судовою процедурою, вимог до розміру векселя, видача якого запобігала забезпечувальному арешту. Оскільки питання забезпечувального арешту літаків вирішувалися нормами *lex fori*, кожен із судів керувався вимогами національного права, і судові рішення різьчові відрізнялися. Так, в Бразилії сума векселю могла становити 10–20% вартості предмету спору [30, 165–166], а в Нідерландах залежала від місця реєстрації літака [99, 1–30].

За Женевською конвенцією питання створення, реєстрації та захисту прав кредиторів також визначалися національним правом договірних держав. Єдиним засобом захисту кредитора, запропонованим Женевською конвенцією, був судовий продаж судна або запасних частин¹, організація якого відбувалася за імперативними принципами, встановленими у Женевській конвенції², хоча встановлена Женев-

¹ Хоча Женевська конвенція не вимагала від кредитора офіційно повідомляти про продаж обтяжених запасних частин, вони повинні належним чином бути оцінені експертом, призначеним органом, що здійснює примусовий продаж, та аукціон вважається таким, що відбувся, лише, якщо за такі запасні частини будь-який покупець запропонував не менше двох третин їхньої вартості, а при розподілі доходів, отриманих від продажу запасних частин, лише дві третини можуть направлятися на задоволення вимог держателів зареєстрованих прав, що мають пріоритет до ініціюючого кредитора. При цьому виплата таких сум здійснюється виключно після покриття витрат, пов'язаних з проведенням аукціону.

² Дата та місце продажу повинні бути визначатися, як мінімум, за шість тижнів до його здійснення та кредитор, в інтересах якого проводився продаж, повинен був розмістити публічне оголошення про продаж у країні місця реєстрації літака згідно з вимогами права цієї країни як мінімум за один місяць до визначеної дати продажу,

ською конвенцією черговість¹ задоволення вимог кредиторів могла мати наслідком неможливість повного задоволення вимог забезпеченого кредитора, оскільки розмір вимог незабезпечених кредиторів, що підлягав позачерговому задоволенню, міг бути значно більшим за ціну літака.

Оттавська конвенція запропоновувала договірні засоби захисту прав кредитора (стягнення несплачених платежів та збитків), які могли бути йому наданими лише у судовому порядку.

Кейптаунська конвенція, так само як і Женевська, встановила імперативні принципи захисту прав кредитора, при реалізації яких не порушується баланс рівноправ'я сторін.

Одним з основних принципів, встановлених Кейптаунською конвенцією, є розумність дій кредитора при реалізації засобів захисту та виключно у відповідності з положеннями забезпечувального правочину.

Іншим принципом є належне завчасне та письмове попередження кредитором всіх заінтересованих осіб, включно з боржником, здійснення ним певних засобів захисту, передбачених Кейптаунською конвенцією, а саме про продаж або передачу авіаційного об'єкта у лізинг. Отримані в результаті цього грошові кошти спрямовуються на покриття забезпечених зобов'язань, а при наявності залишку – повертаються боржнику. Кейптаунська конвенція встановлює, що боржник або будь-яка заінтересована особа не можуть бути позбавлені права погасити повністю заборгованість боржника перед кредитором до моменту продажу об'єкта.

а також повідомити про це рекомендованим листом зареєстрованого власника літака та всіх держателів зареєстрованих прав на літак за адресами, зазначеними в національному реєстрі, та представити суду або іншому компетентному органу, який здійснював примусовий продаж, засвідчений витяг записів прав на літак.

¹ Женевська конвенція встановила такий порядок задоволення вимог кредиторів:

- (1) публічні вимоги фіскального характеру (митні та навігаційні платежі);
- (2) витрати, понесені в інтересах всіх кредиторів при примусовому продажі літака;
- (3) витрати при спасінні та збереженні літака;
- (4) відшкодування шкоди третіх осіб на поверхні;
- (5) власне вимога за забезпечувальними правами, розмір якої може бути збільшеним на проценти, нараховані протягом щонайбільше 3 років.

Принцип співрозмірності вимоги та вартості об'єкта є основним для застосування судом при розгляді заяви кредитора про перехід права власності на заставлений авіаційний об'єкт у разі ухвалення рішення про такий варіант врегулювання заборгованості боржника.

Принцип автономії волі дозволяє сторонам додатково до засобів, передбачених Кейптаунською конвенцією, узгодити інші засоби захисту, допустимі застосовним правом, про яке вони можуть домовитися в будь-який час, якщо такі додаткові заходи не порушують зазначених вище імперативних принципів.

Умовно способи захисту прав кредиторів можна розділити на три групи, з яких перша (ст. ст. 8 та 9 Кейптаунської конвенції) спрямована на захист заставодержателів, а друга (ст. ст. 10, 12 та 13 Кейптаунської конвенції) – можливих продавців та лізингодавців. В залежності від тлумачення природи угоди лізингу застосовним правом, кредитор буде застосовувати першу або другу групу засобів. Так, у разі застосування загального права лізингодавець повинен користуватися першою групою засобів захисту, оскільки угода лізингу розглядається як така, що надає кредитору речове право у авіаційному об'єкті, а лізингодавець прирівнюється до заставодержателя [83, 35]. Третя група засобів (ст. IX Авіаційного протоколу) стосується кредиторів першої та другої групи та продавців за договорами купівлі-продажу [516, 9], і через це вона може вважатися універсальною. Проте американські правники Дін Гербер (*Dean N. Gerber*) та Девід Волтон (*David R. Walton*) вважають третю групу захисту прав кредиторів найважливішою, оскільки без їхньої реалізації подальше використання авіаційних об'єктів, за виключенням двигунів, є неможливим [579, 49]. Сукупно визначимо ці засоби захисту як Кейптаунські.

Кейптаунські засоби захисту можуть застосовуватися кредиторами у позасудовому порядку за наявності двох факторів. Перший – це дозвіл договірної держави. З 68 договірних країн лише Єгипет, Іспанія, Китай, Колумбія, Куба, Кувейт, Об'єднані Емірати та Саудівська Аравія задекларували, що Кейптаунські засоби захисту можуть здійснюватися кредитором (заставодержателем, лізингодавцем, продавцем за угодою про попередній продаж) виключно з дозволу суду.

Другий фактор – це погодження боржника, що може бути включеним в забезпечувальний правочин або надаватися окремо і навіть не в письмовому вигляді. Таке погодження може носити загальний характер шляхом посилання на Кейптаунську конвенцію [32, 58–59], а може перелічувати уніфіковані Кейптаунською конвенцією засоби та встановлювати нові.

6.3.1. Перша група засобів захисту кредитора

Перша група засобів захисту представляє собою право кредитора використати об'єкт та його вартість з ціллю задоволення забезпеченого зобов'язання [566, 84] та застосовується заставодержателями, які у випадку невиконання боржником в значній мірі були позбавлені того, на що мали право сподіватися за укладеним забезпеченим зобов'язанням [32, 281]. Вона передбачає право кредитора отримати у володіння та під контроль заставлений авіаційний об'єкт, продати його або передати у лізинг або отримувати доходи від управління та використання об'єкта, якщо заставодавець дав на це згоду.

Прийняття у володіння кредитором авіаційного об'єкта або встановлення контролю над ним (ст. 8.1(a) не обумовлюються в Кейптаунській конвенції будь-якими умовами. На нашу думку, цей засіб захисту прав кредитора є попереднім до інших – продажу, передачі авіаційного об'єкта в оренду, або переходу права власності на об'єкт (ст. 8.1(b) – (c), проте коментатори Кейптаунської конвенції зазначають можливість їхнього застосування без отримання об'єкта у володіння [83, 113], хоча і за зобов'язкового попереднього повідомлення всіх заінтересованих осіб щонайменше за десять робочих днів, як це передбачено Авіаційним протоколом (ст. IX), якщо сторони не узгодили більш тривалий строк. До числа заінтересованих осіб належать боржник та будь-яка особа, що має зареєстрований у авіаційному об'єкті інтерес, а також кредитори, що попередили про свої права на об'єкт протягом розумного строку до його продажу або передачі в лізинг.

Кейптаунська конвенція не містить заборони для кредитора, що ініціював продаж об'єкта на публічних торгах або аукціоні, його викупу. Головне, щоб продаж відбувався розумним в комерційному сенсі чином, а отримані грошові кошти були спрямовані на покриття простроченого зобов'язання та розумних витрат, пов'язаних із застосуванням засобу захисту. Надлишок грошових коштів розподіляється кредитором серед держателів наступних зареєстрованих у Кейптаунському реєстрі інтересів за пріоритетом та боржником.

Перша група засобів захисту також передбачає можливість передачі права власності на заставлений об'єкт до заставодержателя у якості задоволення всіх або частини його вимог, якщо він та всі заінтересовані особи досягли щодо цього згоди, яка підлягає затвердженню судом за умови співмірності розміру вимог заставодержателя з вартістю об'єкта. Боржник або будь-яка заінтересована особа має право до продажу об'єкта або винесення судового рішення про перехід права власності на нього до заставодержателя погасити повністю суму заборгованості. Якщо таке погашення здійснене заінтересованою особою до неї за суброгацією переходять права заставодержателя на всю погашену нею суму. Покупець об'єкта або кредитор, який отримав право власності на об'єкт згідно з рішенням суду, набувають його вільним від обтяжень, щодо яких обтяження заставодержателя має пріоритет [122].

6.3.2. Друга група засобів захисту кредитора

До уніфікованих засобів захисту можливого продавця та лізингодавця, запропонованих Кейптаунською конвенцією, відносяться загальні та спеціальні. Загальні засоби захисту включають в себе право кредитора припинити угоду (про попередній продаж з резервуванням права власності або лізингу) та вступити у володіння об'єктом або встановити над ним контроль. У випадку небажання боржника добровільно у позасудовому порядку застосувати ці засоби, можливий продавець або лізингодавець можуть звернутися до суду та реалізу-

вати ці засоби згідно з процесуальними нормами місцезнаходження об'єкта. До додаткових загальних засобів захисту кредитора відносяться ті, що обумовлені угодою лізингу (нарахування процентів, штрафів, вимоги з відшкодування збитків тощо), або передбачені застосовним правом [123]. Кредитор також може звернутися до національних процесуальних забезпечувальних засобів (*interim relief*) за законом держави суду, до якого він звертається, як чітко простежується з англійського автентичного тексту ст. 13(4) Кейптаунської конвенції¹ на противагу російському тексту².

При невиконанні боржника та за умови його письмового погодження можливий продавець або лізингодавець має право застосувати засоби захисту, спеціально розроблені в ст. 13(1) Кейптаунської конвенції, яка визначена як «засоби судового захисту до винесення остаточного рішення». Назва статті передбачає їхній тимчасовий, а не остаточний, характер. Вони включають в себе отримання кредитором судового дозволу на забезпечення позову у вигляді збереження об'єкта та його вартості; передачі його у володіння, під контроль чи на зберігання; заборону його переміщення, передачу в лізинг чи управління з отриманням доходів від цього.

За Кейптаунською конвенцією (ст. 13(1) та Авіаційним протоколом (ст. X) ці засоби захисту мають бути отриманими кредитором «*speedy*» англійською або «*безотлагательно*» російською. В українських офі-

¹ 1. Subject to any declaration that it may make under Article 55, a Contracting State shall ensure that a creditor who adduces evidence of default by the debtor may, pending final determination of its claim and to the extent that the debtor has at any time so agreed, obtain from a court speedy relief in the form of such one or more of the following orders as the creditor requests... 4. Nothing in this Article affects the application of Article 8(3) or limits the availability of forms of interim relief other than those set out in paragraph 1.

² 1. Договаривающееся государство, с учетом любого заявления, которое оно может сделать согласно статье 55, обеспечивает, чтобы кредитор, который представляет доказательство неисполнения обязательства должником, имел возможность до вынесения окончательного решения по его требованию и в той мере, в какой должник на любой стадии выразил свое согласие, безотлагательно получить от суда защиту в форме одного или нескольких из нижеприведенных видов постановлений, в соответствии с тем, как это заявлено кредитором... 4. Ничто в настоящей статье не влияет на применение пункта 3 статьи 8 и не ограничивает возможностей применения форм временной судебной защиты, помимо перечисленных в пункте 1.

ційних перекладах використано терміни «негайно» та «швидкий» у Кейптаунській конвенції та Авіаційному протоколі відповідно. За Авіаційним протоколом «швидкий» означає наданий судом протягом тієї кількості днів з дати подання кредитором заяви про надання захисту, яка вказана договірною державою, а за відсутності такої вказівки – із застосуванням національних процесуальних строків місця подання заяви.

Частина договірних країн визначила два строки надання судового захисту в залежності від виду забезпечення, що просить кредитор: 10¹ робочих або календарних днів при клопотанні про забезпечення у вигляді передачі об'єкта у володіння, під контроль, на зберігання та заборону змінювати місцезнаходження, та 30² робочих або календарних днів – при клопотанні про забезпечення у вигляді передачі об'єкта у лізинг, управління з використанням доходів, або його продаж. Ці строки розглядаються правниками як максимальні, оскільки у разі відсутності щоденного технічного огляду більш ніж 5–7 днів [586, 22] авіаційний об'єкт втрачає ринкову вартість та потребує значних фінансових витрат для його відновлення.

Частина договірних країн (Ірландія, Росія, США, Україна та інші) заявили про готовність надання швидкого захисту кредитуру за ст. 13(1) Кейптаунської конвенції без визначення строків його надання, тому, відповідно до ст. 14 Кейптаунської конвенції, застосуванню підлягають процесуальні строки суду *lex fori* при розгляді заяв про вжиття заходів з забезпечення позову.

Специфічність запропонованих спеціальних засобів захисту другої групи мала наслідком виникнення полеміки між правознавцями континентальної та загальної системи права щодо їх природи. Так, Жіль Куніберті (*Gilles Cuniberti*) вважає, що застосування «швидких» засобів захисту виписано таким чином, що не дає однозначного висновку, чи є вони процесуальними, а, отже, за своєю природою запобіжними, чи договірними, що можуть розглядатися як попередні

¹ Тільки Федеративна Демократична Республіка Ефіопія встановила для попереднього захисту 5 робочих днів.

² Тільки Федеративна Демократична Республіка Ефіопія встановила 20 робочих днів.

примусові. У разі тлумачення цих засобів як процесуальних запобіжних Кейптаунська конвенція мала б передбачати надання кредитором доказів про необхідність захисту його порушених прав, можливість розгляду його заяви про застосування засобів захисту *ex parte*, строки, протягом яких надані судом засоби захисту втрачали б чинність у разі неподання кредитором позову проти боржника або незадоволення судом позовних вимог кредитора. Проте запобіжні процесуальні засоби захисту кредитора будь-якої договірної країни не потребують попереднього письмового дозволу боржника. Кейптаунська конвенція для застосування її загальних та спеціальних засобів захисту вимагає погодження боржника. Виходячи з цього Ж. Кунеберті схиляється до кваліфікації засобів ст. 13(1) Кейптаунської конвенції як спеціальних договірних, що дозволяють кредитору отримати швидке задоволення його вимог фактично по суті (у разі, наприклад, задоволення вимоги про передачу об'єкту у володіння та під контроль кредитора за угодою купівлі-продажу з резервуванням права власності або передачу і інший лізинг за угодою лізингу), і саме через це в Кейптаунській конвенції бракує відповідей на процесуальні питання [566, 86–90]. Професор порівняльного права у Туріні, Анна Венецьяно (*Anna Veneziano*), яка також обіймає посаду заступника генерального секретаря УНІДРУА, вказує, що, по-перше, сам Ж. Кунеберті дійшов висновку про специфічність швидких засобів захисту (тобто їхню природу *sui generis*), а, по-друге, їхньою визначальною характеристикою є саме швидкість, а не особливості правової природи [649, 186].

При обговоренні Кейптаунської конвенції американська делегація визначила швидкі засоби захисту ст. 13(1) як гібрид між запобіжними та договірними [566, 88], а коментатори Кейптаунської конвенції та правознавці загальної системи права вказують на їх *sui generis* природу, тобто розглядають їх у якості спеціально розроблених конвенційних засобів, що не можуть тлумачитися з позиції національного процесуального права, оскільки в основі їхнього застосування лежить автономія волі сторін [616, 36]. Варто зазначити, що спеціальні засоби захисту ст. 13(1) Кейптаунської конвенції є дуже схожими на ті,

що пропонуються забезпеченому кредитору у разі невиконання боржником у США [287], Канаді [264], Австралії [236] та Новій Зеландії [267] та визначаються там як засоби самозахисту (*self-help*), при здійсненні яких передбачається відсутність насильства, зведення порушення суспільного порядку (*breach of the peace*) до мінімуму, розумне застосування кредитором сили при вході до суспільних приміщень (ангарів та складів), включаючи пошкодження їхніх замків, застосування правил безпеки, можливість отримати кредитором у володіння авіаційні об'єкти у будь-який законний спосіб, включаючи виведення їх із ладу та залишення у приміщенні боржника [586, 21].

Для отримання швидких засобів захисту кредитор повинен надати суду докази невиконання зобов'язання боржником. При цьому стандарт надання доказів кредитором повинен бути значно нижчим, ніж при доведенні ним своєї позиції у позовному провадженні і, відповідно, представлення кредитором посвідченої нотаріально письмової заяви із зазначенням невиконання та можливості знецінення вартості об'єкта є достатнім [32, 292–295; 586, 40; 649, 187]. Така заява може супроводжуватися копіями листів кредитора до боржника про настання події невиконання та необхідності її виправити протягом встановленого кредитором строку [586, 34]. Ж. Кунеберті вважає, що кредитор повинен надати всі докази невиконання боржником, що є в його розпорядженні [566, 90]. Проте на практиці серед документів, що дійсно підтверджують факт невиконання боржником є повідомлення кредитора боржнику про необхідність виправлення невиконання, що здійснюється за узгодженою ними процедурою. Тож, на нашу думку, направлення копії такого повідомлення та нотаріальної письмової заяви будуть достатніми. Направлення більшої кількості документів суду буде вимагати більш тривалого розгляду, що негативно вплине на можливість швидкого розгляду.

Суд договірної держави зобов'язаний задовольнити отриману заяву кредитора, оскільки Кейптаунська конвенція не передбачає підстав відмови у цьому. Навіть відсутність у процесуальному законодавстві договірної країни засобів захисту кредитора, аналогічних

ст. 13(1) Кейптаунської конвенції, не є підставою для відмови кредиту у задоволенні цієї заяви [586, 37], яка повинна розглядатися та тлумачитися виключно за Кейптаунською конвенцією згідно з її «зовнішніми» та «внутрішніми» принципами. Якщо кредитор та боржник не обмежили право суду встановити для кредитора умови виконання засобів захисту ст. 13 (1) Кейптаунської конвенції, суд має право зобов'язати кредитора повідомити всіх заінтересованих осіб щодо суті поданої заяви та компенсувати їм збитки, якщо при розгляді позову кредитора з'ясується, що його вимоги не покриваються Кейптаунською конвенцією [32, 293].

Швидкі засоби захисту є тимчасовими, а не *res judicata*, та надаються до винесення остаточного рішення у справі, їхнє надання не впливає на зміст такого рішення, вони можуть бути винесеними будь-яким іншим судом, ніж суд, що розглядає спір по суті. Їхнє винесення не закріплює статус-кво кредитора. А у разі порушення прав боржника, що мало наслідком нанесення йому шкоди, остаточне рішення повинно включати положення щодо компенсації цієї шкоди [616, 36].

Кредитор має альтернативу у виборі суду для отримання «швидких» засобів захисту. Він може звернутися до узгодженого з боржником суду для вирішення суперечок по суті за угодою купівлі-продажу з резервуванням права власності або лізингу. Звернення може бути здійсненим до суду за місцем знаходження об'єкта у разі вимоги про збереження об'єкта та його вартості або передачу об'єкта у володіння, під контроль чи на зберігання, або про заборону змінювати місцезнаходження об'єкта. Іншою альтернативою є суд за місцем знаходження боржника у разі обрання в якості забезпечення вимоги про передачу об'єкта у лізинг або управління з використанням доходів від цього. Розгляд заяви кредитора про отримання засобів захисту за місцем знаходження об'єкта є логічним, оскільки саме таким чином кредитор зможе дійсно швидко виконати отримане тимчасове судове рішення [566, 92]. У разі отримання такого рішення у іноземному суді, виникає необхідність його визнання та виконання, що може мати складнощі на практиці [616, 33–47]. Можливість виконання іноземного судового рішення тимчасового характеру в Україні є сумнівною, оскільки підставою у відмові

визнання та виконання іноземного судового рішення в Україні є непо-відомлення сторони про розгляд справи¹. Швидке ж надання засобів захисту передбачає, у тому числі, їх можливість отримання *ex parte*, тобто без повідомлення і виклику боржника. У разі ж дотримання вимог чинного законодавства України стосовно повідомлення сторони про іноземний процес [233; 310], яке здійснюється через Міністерство юстиції України, що на практиці займає щонайменше 2 місяці, втрачається сенс отримання засобів захисту ст. 13(1) Кейптаунської конвенції, які перестають бути «швидкими» у такому разі.

6.3.3. Третя група засобів захисту кредитора

Третя група засобів захисту кредиторів видається нам такою, що без її реалізації засоби захисту двох попередніх груп є недостатніми. Вона складається з двох видів дій, що вчиняються кредитором на підставі виданого на його ім'я боржником безвідкличного повноваження, визначеного англійською мовою як *IDERA*. Воно являє собою згоду боржника на здійснення кредитором визначених в ньому дій. Його типова форма додається до Авіаційного протоколу². Боржник повинен чітко дотримуватися форми, передбаченої у Авіаційному протоколі, та включити всю відповідну інформацію, а саме: адресувати безвідкличне повноваження авіаційному органу держави місця реєстрації повітряного судна; містити інформацію про те, чи є його видавець зареєстрованим експлуатантом або власником з зазначенням ідентифікаційних даних; назвати кредитора як особу, уповноважену на дереєстрацію та вивіз повітряного судна. Безвідкличне повноваження для його реалізації кредитором має бути зареєстрованим авіаційним органом держави місця реєстрації повітряного судна. Безвідкличне повноваження видається боржником тільки у разі реєстрації кредитором міжнародного інтересу.

¹ Див. ст. 468 ЦПК України в редакції від 3.10.2017 р.

² Irrevocable authorization and deregistration request authorization, яке скорочено визначається як *IDERA* і саме за такою назвою використовується в галузі.

За зареєстрованим безвідкличним повноваженням та за згодою держателя міжнародного інтересу, що має вищий порівняно з кредитором пріоритет, кредитор має право дереєструвати (зняти з реєстрації) повітряне судно (або двигун у тих країнах, де він окремо реєструється) з національного реєстру, та вивезти (експортувати) літак з території, на якій він знаходився. При реалізації останньої дії задіяними є не тільки авіаційний орган, а й адміністративні органи країни місця реєстрації повітряного судна (митниця та прикордонники) та суб'єкти підприємництва (аеропорти), де судно було припаркованим. Ці дії кредитора розглядаються коментаторами Кейптаунської конвенції [32, 449] як незалежні одна від одної, тобто такі що можуть здійснюватися як разом, так і окремо. Через це деякі правники посилаються на можливість здійснення кожної з них у різних країнах у тому разі, якщо на момент їхнього здійснення повітряне судно знаходиться не в країні його реєстрації [586, 48]. Таке розширене тлумачення території дії безвідкличного повноваження ставиться під сумнів американськими правниками Діном Гербером та Девідом Волтоном виходячи, перш за все, з типової форми безвідкличного повноваження, що адресується виключно авіаційним органам договірної держави місця реєстрації повітряного судна. Слідування цій типовій формі, без права авіаційних органів договірних країн вносити до неї додаткові вимоги, розглядається як одна з передумов належного та уніфікованого застосування Кейптаунської конвенції [579, 59–61]. Внесення деякими авіаційними органами до неї додаткових положень може зруйнувати створену уніфікацію. Для прикладу, Федеральна авіаційна установа США вимагає зазначати у безвідкличному повноваженні номер здійсненої реєстрації міжнародного інтересу у Кейптаунському реєстрі, що розглядається як підстава для реєстрації безвідкличного повноваження. Таке тлумачення Федеральною авіаційною установою США своїх повноважень, на думку Діна Гербера та Девіда Волтона виходить за рамки наданих Кейптаунською конвенцією. На нашу думку, така вимога не є обтяжливою та лише дозволяє поставити до відома авіаційного органу наявні інтереси інших осіб у повітряному судні, що знаходиться в національному реєстрі повітряних суден цієї країни, та

захистити боржника, від якого може вимагатися видання безвідкличного повноваження навіть без реєстрації міжнародного інтересу. В Україні реєстрація Державіаслужбою безвідкличного повноваження здійснюється лише після реєстрації об'єкта у національному реєстрі повітряних суден незалежно від реєстрації міжнародного інтересу у Кейптаунському реєстрі згідно з інструкцією [211], яка незважаючи на вимоги чинного законодавства України не була зареєстрована Міністерством юстиції України та представляє собою скоріше документ внутрішнього користування, який в певних положеннях суперечить Кейптаунській конвенції, що розглядається іноземними правниками як перепона у користуванні засобами самозахисту, запропонованими Кейптаунською конвенцією [650, 36–38].

Окремої уваги заслуговує визначення особи, яка має право видати безвідкличне повноваження. Згідно з типовою формою безвідкличного повноваження воно видається особою, на чие ім'я ведеться національний реєстр цивільних суден. Так, наприклад, в Україні, як і в більшості інших країн, реєстр ведеться на ім'я власника повітряного судна. Відповідно, безвідкличне повноваження може бути виданим тільки власником, як особою, яка здійснила реєстрацію судна в реєстрі цивільних повітряних суден України, і яка має право розпоряджатися здійсненою реєстрацією. Незважаючи на це, Державіаслужба приймає до реєстрації безвідкличні повноваження, видані експлуатантом, який в якості уповноваженої на дереєстрацію повітряного судна особи може зазначити його власника або лізингодавця. На нашу думку, таке безвідкличне повноваження не відповідає вимогам Кейптаунської конвенції. Як правило, безвідкличне повноваження видається на ім'я кредитора, в інтересах якого заставлене повітряне судно та забезпечувальний правочин якого зареєстрований у Кейптаунському реєстрі. Іноземні лізингодавці, які не є власниками судна, як кредитори за угодами лізингу вимагають від українських лізингоодержувачів видання на їхнє ім'я безвідкличних повноважень, очікуючи що безвідкличне повноваження у разі невиконання лізингоодержувачем спростить процес дереєстрації та вивезення судна з України.

Кейптаунська конвенція та Авіаційний протокол передбачають можливість де реєстрації та експорту повітряного судна двома шляхами: позасудовим – із застосуванням безвідкличного повноваження за сприяння авіаційних органів та судовим.

Судовий шлях дозволу на отримання дереєстрації та експорту передбачений ст. Х(6)(а) Авіаційного протоколу, в якому є помилкове посилання на пункт 1 ст. IX Авіаційного протоколу, а не на ст. 13 Кейптаунської конвенції [32, 450], за якою кредитор може отримати від суду швидкі засоби захисту другої групи.

Позасудовий шлях дереєстрації та експорту встановлений пунктами (5) – (6) ст. IX та ст. XIII Авіаційного протоколу. Дії з дереєстрації повітряного судна виконуються авіаційним органом при наявності попереднього письмового повідомлення всіх заінтересованих осіб та задоволення вимог інших кредиторів, що мають зареєстровані міжнародні інтереси з вищим пріоритетом, або їхнього письмового погодження на ці дії, та відсутності негативних наслідків з точки зору місцевих правил безпеки польотів [124]. Хоча Кейптаунська конвенція спеціально не встановлює строки попереднього повідомлення заінтересованим особам, ми вважаємо, що вони мають бути такими ж як і при повідомленні заставодержателем заінтересованим особам про його бажання продати або передати у лізинг об'єкт. Тобто щонайменше за 10 робочих днів до здійснення дій з дереєстрації, якщо більш тривалий строк не встановлений у згоді боржника на здійснення цих дій. Коментатори Кейптаунської конвенції [32, 452] та Державіаслужба України розглядають саме такий строк як розумний.

Окремої уваги потребує визначення поняття «місцеві правила безпеки польотів» та вид дій, до яких вони повинні застосовуватися. Так, коментатори спеціально зазначають, що застосування місцевих правил безпеки є важливим на стадії здійснення експорту та фізичного вивезення судна, а не при його дереєстрації [32, 188]. Дереєстрація судна може здійснюватися кредитором, який навіть не володіє судном, відтак вимагати від нього виконання під час цього процесу правил безпеки польотів є безпідставним [579, 62–63].

Незважаючи на це, авіаційні органи деяких країн, включаючи Україну, ставлять результати дереєстрації у залежність від виконання креди-

тором певних передумов. Зокрема, надання оригіналу реєстраційного свідоцтва повітряного судна, сплати державних зборів за дереєстрацію, проведення де реєстраційної інспекції, основною ціллю якої є перевірка прибирання з поверхні повітряного судна державного та реєстраційного знаків [211, п. 3.3.1]. Ці вимоги Державіаслужби є каменем спотикання [706], який робить неможливим для кредитора використання засобів захисту третьої групи в Україні, якщо його боржником є лізингодавець, а експлуатант судна – лізингоодержувач – не схильний до його швидкого повернення. Адже, для прикладу, оригінал реєстраційного посвідчення на повітряне судно знаходиться або на борту судна, або в офісі лізингоодержувача і є апріорі недоступним ані кредиту, ані лізингодавцю. А віднести оригінал реєстраційного посвідчення на повітряне судно до числа складових безпеки польотів достатньо важко. Наша позиція поділяється і АРГ, яка чітко зазначає про відсутність права національного авіаційного органу реєстрації встановлювати будь-які додаткові до Кейптаунських вимоги до процесу дереєстрації судна у вигляді повернення свідоцтва про реєстрацію або льотну годність літака, або надання кодів радіо відгуків [83, 102]. Такі вимоги радше направлені на попередження відповідальності авіаційного органу за здійснення судном польотів, а не на додержання безпеки польотів. Дереєстрація судна представляє собою завершення міжнародного обов'язку держави реєстрації щодо безпеки польотів судна, що є аксіоматичною презумпцією цього [586, 49].

Коректними виглядають вимоги авіаційних органів Канади щодо прибирання реєстраційних знаків з поверхні літака, зміни відповідних кодів та здачі сертифікатів на стадії фізичного експорту судна кредитором – держателем безвідкличного повноваження, що отримав дереєстрацію судна [586, 63]. Дін Гербер (*Dean N. Gerber*) наголошує, що Кейптаунська конвенція зобов'язує¹ авіаційні органи задовольнити

¹ Англійський офіційний текст використовує майбутній час в ст. (5) IX Авіаційного протоколу «registry authority in a Contracting State shall, subject to any applicable safety laws and regulations, honour a request for de-registration and export...», що є одним із способів вираження зобов'язання в правничих текстах. Українській переклад Авіаційного протоколу втратив цей важливий нюанс, що, безперечно, негативно впливає на уніфіковане застосування Кейптаунської конвенції.

заяву кредитора про дереєстрацію, незалежно від вимог національного законодавства, оскільки Кейптаунська конвенція має переважну силу над ним та створює засоби захисту кредитора *sui generis* [586, 65].

Жоден державний орган не має права чинити перешкоди у реалізації кредитором Кейптаунських засобів захисту. Проте практика показує, що важливим при реалізації цих засобів є не тільки відсутність перешкод, а й сприяння державних органів цьому процесу, про що спеціально зазначено у ст. XIII (4) Авіаційного протоколу. Так, за обставинами справи *GE Capital Aviation Services Ltd. (GECAS) v. Air Midwest Nigeria (Air Midwest)* (2011) [585, 18–22], *GECAS* заявила про припинення лізингу та повернення літаків, оскільки *Air Midwest* допускала порушення та знаходилася у дефолті. Проте замість повернення літаків *Air Midwest* розпочала судовий процес у Федеральному Вищому суді Нігерії з вимогою заборонити *GECAS* здійснювати дії щодо припинення лізингу та відновлення володіння літаками. Рішення нігерійського суду було скоріше таким, що стурбувало авіаційну спільноту, ніж таким, що створило прецедент у застосуванні Кейптаунської конвенції: нігерійський суд без посилань на Кейптаунську конвенцію, а з застосуванням інших аргументів, виніс рішення про відсутність компетенції розглядати спір. Хоча навіть таке рішення влаштовувало *GECAS*, вона не отримала переваги Кейптаунської конвенції у вигляді швидкого відновлення володіння літаком.

Третя група засобів захисту передбачає не тільки де реєстрацію, а й вивіз об'єкта за межі митної території країни, в якій він був зареєстрований, що передбачає сприяння не лише з боку авіаційних, а й інших (митних та прикордонних) органів договірної держави. Хоча Кейптаунська конвенція є чинною для України з 2012 р., досі не прийнято нормативного акту, який передбачав би відповідні дії зазначених органів. Прийняття такого акту є особливо необхідним у світлі наявного в Україні спеціального пільгового режиму тимчасового ввезення повітряних суден, який дозволяє українському перевізнику, лізингоотримувачу за договором оперативного лізингу, не сплачувати податок на додану вартість при імпорті судна. Ввезення повітряного судна у тимчасовому режимі передбачає обов'язок імпортера (ст. 86

Митного кодексу України) вивезти його, тобто якщо лізингоодержувач – українська авіакомпанія імпортувала повітряне судно, вона ж повинна його і вивезти. Або переоформити таке тимчасове ввезення на іншу українську авіакомпанію, яка, у свою чергу, візьме зобов'язання належного вивезення судна. У разі застосування кредитором (яким може бути лізингодавець або інша особа, яка є кредитором лізингодавця) третьої групи засобів захисту за відсутності кооперації з боку лізингоодержувача щодо вивезення судна цей іноземний кредитор опиняється у ситуації правової невизначеності, коли ані митні та прикордонні, ані судові органи не зможуть врегулювати питання, не вирішені на законодавчому рівні [650, 44–46].

Іншою проблемою процесу дереєстрації для кредитора в Україні є неможливість отримання експортного сертифіката льотної придатності на повітряне судно, якщо воно було дереєстроване без кооперації з боку лізингоодержувача. За українським законодавством [229] такий сертифікат може бути виданим лише лізингоодержувачу як експлуатанту, до сертифіката якого було внесене це повітряне судно. Відсутність експортного сертифіката унеможливило реєстрацію судна у будь-якій іншій країні, за винятком США. Якщо кредитор не планує використання літака в США, він опиняється в ситуації неможливості його використання у будь-якій іншій країні.

Зазначене призводить нас до висновку про необхідність розробки нормативних актів України в частині практичної імплементації положень Кейптаунської конвенції, аби кредитор міг знайти відповіді на питання, що зустрічаються на практиці при дереєстрації та вивезенні повітряного судна з території України, бути незалежним від позиції та поведінки українського лізингоодержувача, який володіє та використовує повітряне судно, та міг оперативно вивезти повітряне судно.

6.3.4. Неспроможність повітряного експлуатанта

Яким би чином не була побудована схема фінансування повітряного судна, його основним призначенням є перевезення пасажирів та

вантажів. Відповідно судно вресіті-решт опиняється у володіння та користуванні експлуатанта, яким часто є авіакомпанія. Вважається, що прибутковість авіакомпаній є циклічною, тому кредитором завжди розглядається питання неспроможності авіаперевізника і, відповідно, для іноземного кредитора важливою є мінімізація впливу [650, 9] місцевого законодавства про неплатоспроможність або банкрутство, яке може передбачати введення мораторію не тільки на виконання авіаперевізником своїх обов'язків за укладеними правочинами, включаючи сплату лізингових платежів, а й заборону кредиторам здійснювати стягнення на майно, яким володіє боржник. Саме тому Кейптаунська конвенція встановила «правило дійсності» міжнародного інтересу [32, 125], за яким він має юридичну силу у процедурах неспроможності¹ боржника, якщо він був зареєстрованим у Кейптаунському реєстрі до їхнього початку. Міжнародний інтерес не може бути анульованим або підпорядкованим інтересам боржника, арбітражного керуючого або кредиторів з нижчим пріоритетом чи незабезпечених кредиторів. Пріоритет кредитора міжнародного інтересу не розповсюджується лише на національні недовірені права або інтереси, що виникли після дефолту боржника та відповідають погоджувальній декларації договірної держави, поданій на підставі ст. 39(1)(а) Кейптаунської конвенції.

Авіаційний протокол запропонував два варіанти «А» та «В» реалізації прав кредитора у разі неспроможності боржника [514], застосування якого обирається договірною державою у її ратифікаційній декларації. Коментатори Кейптаунської конвенції визначили опцію «А» як «жорстку» [32, 459].

Фактично тільки США не обрали жодного із запропонованих варіантів, що передбачає застосування американського національного права при захисті кредиторів у разі неспроможності боржника. Таке рішення є зрозумілим, оскільки розділ 1110 Кодексу про бан-

¹ Кейптаунська конвенція і Авіаційний протокол використовують англійського термін «insolvency», російською «несостоятельность» – «неспроможність», який включає в себе процедури банкрутства, ліквідаційні та інші колективні судові та адміністративні дії, протягом яких активи боржника знаходяться під контролем або наглядом суду для цілей реорганізації або ліквідації боржника.

крутство США є фактичним еквівалентом опції «А» Авіаційного протоколу.

Хоча Ірландія ратифікувала Кейптаунську конвенцію у 2005 р. без здійснення вибору опції при неспроможності, у 2014 р. вона прийняла національний акт [260], яким запровадила опцію «А».

Решта договірних країн підписантів, включаючи Україну [514, 71], але за винятком Мексики, також обрали опцію «А», запропоновану ст. XI Авіаційного протоколу, яка застосовується до всіх видів процедур неспроможності.

На думку багатьох експертів [603; 655, 1–3] саме опція «А» дозволяє всім сторонам забезпечувального правочину отримати найбільші економічні вигоди від застосування Кейптаунської конвенції.

Опція «А» передбачає зобов'язання арбітражного керуючого або боржника після початку процедур з неспроможності або задекларованого боржником наміру призупинити платежі або фактичне зупинення платежів. Це є можливим, якщо при цьому кредитор не має права¹ розпочати процедури неспроможності проти боржника або застосувати засоби захисту Кейптаунської конвенції, передати повітряне судно у володіння кредитору не пізніше закінчення періоду відстрочення. Цей період становить від 30² до 60³ календарних днів у залежності від заяви договірної держави або від дати, з якої кредитор згідно з національним законодавством з неспроможності мав би вступити у володіння повітряним судном.

Арбітражний керуючий має право виправити невиконання боржника, тобто сплатити кредитору належні грошові кошти, та узгодити подальше виконання боржником обов'язків за забезпечувальним правочином. Також арбітражний керуючий має право припинити забезпечувальний правочин, якщо застосовне право надає йому такі

¹ Законодавство деяких країн забороняє процедури банкрутства проти державних авіаліній.

² Республіка Сенегал, Республіка Південної Африки. В той час як Ефіопія та Нігерія встановили строк у 30 робочих днів.

³ Такий термін встановлено Афгані стонам, Анголою, Індонезією, Капо Верде, Кенією, Панамою, Пакистаном, Колумбією, Оманом. Монголією встановлений термін у 60 робочих днів.

повноваження, хоча жоден з обов'язків боржника за забезпечувальним правочином не може бути зміненим без згоди кредитора.

У разі виправлення невиконання боржника та продовження виконання забезпечувальних правочинів, сторони мають право домовитися про обов'язок боржника належним чином виконувати всі інші, пов'язані з цим правочином договори (наприклад, договір займу). Якщо кредитор погоджується на продовження виконання забезпечувального правочину, а в подальшому боржник допускає повторне невиконання, від кредитора не вимагається додержуватися періоду відстрочення повторно для відновлення володіння судном.

До того моменту як кредитор вступить у володіння судном арбітражний керуючий зобов'язаний зберігати його та підтримувати його вартість, і у зв'язку з цим він може дозволити боржнику використовувати його.

Для прискорення відновлення володіння судном кредитор має право скористатися як засобами захисту Кейптаунської конвенції, так і застосовного права («місцеві» процесуальні засоби забезпечення згідно з ст. 13(4) Кейптаунської конвенції).

Після закінчення періоду відстрочення у відновленні володіння судном кредитор має право скористатися третьою групою засобів захисту, тобто звернутися за дереєстрацією літака та вивезти його.

Україна ще не мала можливості протестувати якість імплементації Кейптаунської конвенції при неспроможності лізингодержувача, оскільки лізингові літаки авіакомпаній «Аеросвіт», «Донбасаеро» та «ЕйрОнікс» були отримані до вступу Кейптаунської конвенції в силу для України. Відповідно, жоден з лізингодавців не мав зареєстрованих безвідкличних повноважень. Незважаючи на це, всі літаки були повернуті лізингодавцям протягом 2013 [650, 14] – 2014 років.

Згідно з опцією «В» ст. XI Авіаційного протоколу, яка визначена розробниками як «м'яка» [32, 14], а практиками – як «слабкіша» [585, 20], після початку процедур неспроможності або задекларованого боржником наміру призупинити платежі або фактичного зупинення платежів боржник на прохання кредитора повідомляє останнього протягом періоду відстрочення, чи усуне він усі порушення

за угодою, чи погоджується він виконувати усі майбутні обов'язки згідно з угодою та пов'язаними з нею документами і чи він дасть кредитору можливість вступити у володіння повітряним судном згідно із застосовним правом. Хоча Авіаційний протокол посиляється виключно на боржника, таке повідомлення може бути також наданим арбітражним керуючим. На відміну від опції «А», боржник та арбітражний керуючий не зобов'язані здійснювати будь-яких заходів щодо повітряного судна до тих пір, поки вони не отримають від кредитора запиту з переліком бажаних для нього дій. З усіх країн, що ратифікували Кейптаунську конвенцію, тільки Мексика обрала режим опції «В». До того ж Мексика у своїй декларації вказала, що здійснення дій, передбачених ст. 13 Конвенції (збереження об'єкта та його вартості; передача об'єкта у володіння, під контроль чи зберігання; заборона переміщення об'єкта) можливі виключно за наявності рішення суду.

Можливість апробувати опцію «В» на практиці з'явилася у Мексиці в серпні 2010 р., коли одна з її найбільших та найстаріших авіакомпаній – Мексикана через фінансові труднощі спочатку почала скасовувати рейси, а потім зареєструвала заяву про неплатоспроможність (*concurso mercantil*) згідно з мексиканським законом «Про реорганізацію підприємств» (*Mexican Business Reorganization Act*). Більшість літаків були лізинговими, а лізингодавці терміново вимагали повернення літаків через обрану Мексикою опцію «В» та оголошену Мексикою декларацію про застосування кредиторами засобів захисту лише після відповідного дозволу місцевого суду. За інших умов, якби Мексика не робила таких декларацій, лізингодавці не здійснювали б таких термінових дії, що надало б можливість Мексикані продовжити експлуатацію повітряних суден та розрахуватися з кредиторами. Через вимоги лізингодавців негайно повернути літаки, розрахунки з ними стали неможливим, оскільки літаки були основним джерелом доходу Мексикани [585; 636].

Опція «В» на відміну від опції «А» при визначенні майбутнього виконання боржником посиляється не тільки на забезпечувальний правочин, а й на пов'язані з ним документи, якими можуть бути век-

селі, надані в якості платежу чи як забезпечення, або інші зобов'язання, що складають частину всієї транзакції.

Застосовне право у випадку надання кредитору можливості вступити у володіння повітряним судном може передбачати право суду вимагати прийняття додаткових засобів захисту або надання додаткових гарантій. Цікаво, що Авіаційний протокол не визначає, від кого саме, боржника чи кредитора, суд має право вимагати таких додаткових засобів та гарантій. Але, беручи до уваги п. 5 опції «В» Авіаційного протоколу, ми вважаємо, що такі вимоги будуть стосуватися виключно кредитора. Оскільки суд має право дозволити кредитору вступити у володіння повітряним судном, якщо боржник або арбітражний керуючий не направили кредитору повідомлення про подальші наміри боржника щодо повітряного судна, або якщо арбітражний керуючий або боржник заявив, що дасть можливість кредитору отримати у володіння повітряне судно, але не зробив цього, та якщо кредитор за вимогою суду застосує додаткові засоби або дасть додаткові гарантії. Це право суду, а не його обов'язок. Тому суд, виходячи з конкретних обставин справи, буде визначати, чи застосовувати такі заходи щодо кредитора.

У випадку невиконання арбітражним керуючим або боржником обов'язку з повідомлення або передачі повітряного судна, кредитор має право звернутися до суду, представивши йому докази своїх вимог та підтвердження того, що міжнародне обтяження було належним чином зареєстровано. Таким чином, для використання засобів захисту, передбачених опцією «В», кредитор повинен мати зареєстрований міжнародний інтерес, хоча сама Кейптаунська конвенція у цьому питанні надає право, а не встановлює обов'язок кредитора. Продаж повітряного судна може бути здійсненим виключно за рішенням суду. Тому позиція кредитора за опцією «В» є менш певною, ніж за опцією «А» та вимагає значно більше часу перш, ніж кредитор зможе отримати повітряне судно у володіння.

Згідно з опцією «В» використання засобів захисту кредитором залежить від місцевого суду та місцевого законодавства, яке може запровадити мораторій на застосування забезпечення в процедурах

банкрутства. Такий підхід є незадовільним для кредитора, оскільки він не встановлює часових меж щодо продовження виконання забезпечувального правочину або отримання літака у володіння. Єдиним часовим обмеженням є обов'язок боржника або його арбітражного керуючого повідомити кредитора про свої подальші дії.

ВИСНОВКИ

1. Уніфікації МПрПП властиві тенденції, що властиві у т. ч. і міжнародному приватному праву – застосування матеріально-правового методу та перетворення уніфікованих норм в уніформовані для створення однакового середовища для суб'єктів правовідносин у глобалізованому світі.

2. Через надзвичайну мобільність повітряних суден, незалежно від того, чи є вони національними чи іноземними, правовідносини, що так чи інакше пов'язані з ними, доцільніше регулювати однаково як на міжнародному, так і на національному рівнях.

3. Уніформізм в МПрПП проявляється у встановленні однакових правил договірної та недоговірної (деліктної) відповідальності у відшкодуванні шкоди (Конвенції 1933 р. та 1952 р., Монреальська конвенція, конвенції про загальні ризики та про незаконне втручання), заподіяної при експлуатації цивільних повітряних суден. Наріжним каменем цих правил є усічений склад правопорушення, який передбачає виплату перевізником та експлуатантом відшкодування постраждалій особі за заподіяну шкоду у обмеженому конвенційному розмірі за відсутності недбалості або неправомірних дій чи бездіяльності перевізника або експлуатанта. Ці правила направлені на створення передумов найбільш швидкої та повної компенсації шкоди для постраждалої особи у позасудовому порядку.

4. Сучасні конвенції МПрПП про відповідальність використовують змішаний підхід при визначенні умов відповідальності, поєднуючи об'єктивну та презюмовану відповідальність із зворотним тягарем доведення, та обмежену і необмежену відповідальність у рамках дворівневого механізму. Для гарантованого отримання постраждалими особами компенсації заподіяної їм шкоди встановлено вимогу обов'язкового адекватного страхування відповідальності перевізників та експлуатантів.

5. Правовідносини у МПрПП регулюються загальними принципами, що відображають принципи т. зв. природного права. Їх закріплення у міжнародних договорах полегшує процес уніфікації. За-

гальні принципи, закріплені в конвенціях, що визначаються як «внутрішні», застосовуються разом з «зовнішніми», розробленими міжнародними інституціями («Принципи міжнародних комерційних контрактів» УНІДРУА, Принципи європейського договірного права, розроблені Комісією з європейського договірного права).

6. Ці загальні принципи допомагають у тлумаченні міжнародних договорів, оскільки мають транснаціональний характер або виділені з функціонального порівняння різних національних правових систем.

7. Сучасною тенденцією уніфікації в МПРПП є створення конвенційних механізмів *sui generis*, які – навіть за умови походження з певної національної правової системи – повинні тлумачитися незалежно від неї і виключно у дусі та в межах положень конвенції.

8. Уніфікація в МПРПП здійснюється за участі широкого кола учасників з різних країн. Це зумовлює прийняття міжнародного договору більш ніж однією мовою. Це має як позитивні, так і негативні наслідки для процесу уніфікації. До позитивних ми відносимо врегулювання ширшого кола питань уніфікованими нормами, що є прийнятними для різних правових систем. До негативних – мовні проблеми при тлумаченні міжнародного договору, адже автентичні тексти міжнародного договору різними мовами, що часто представляють собою переклад з англійської, мають між собою невідповідності, що доповнюються помилками при перекладі на національну мову.

9. Для полегшення процесу тлумачення міжнародного договору пропонується його імплементація шляхом відсилання, що передбачає публікацію у договірній державі всіх його автентичних текстів. При тлумаченні міжнародного договору основна увага повинна приділятися автентичному тексту англійською мовою. Офіційний переклад міжнародного договору на національну мову може використовуватися як додатковий засіб тлумачення.

10. Офіційні переклади українською багатьох міжнародних інструментів потребують виправлення перекладацьких помилок, які спотворюють регулювання, закладене в міжнародному договорі.

11. Норми *lex fori* та правова доктрина при тлумаченні міжнародного договору застосовуються лише у разі відсутності задовільних

результатів від застосування загальних «зовнішніх» та «внутрішніх» принципів. При здійсненні тлумачення суддя повинен переконатися, що предметом його розгляду і аналізу не є механізми *sui generis*, що можуть запроваджуватися конвенціями, і які повинні тлумачитися автономно від національних правових систем, без звернення до норм *lex fori*.

12. Вивчення практики судів інших держав у питанні тлумачення та застосування міжнародних конвенцій є одним із шляхів досягнення уніфікації. Судові рішення вищих судових інстанцій іноземних країн, винесені із застосуванням міжнародних конвенцій, є джерелом уніфікації у МПрПП.

13. Академічні дослідження міжнародних конвенцій, їх тлумачення та застосування, включаючи судами іноземних країн у винесених ними рішеннях, трансформує іноземні рішення у національну практику.

14. Іноземне законодавство є джерелом уніфікації в МПрПП. Так, Постанова 785/2004 відіграє роль регіонального уніфікаційного документа в частині формулювання вимог (розмір та перелік ризиків) до страхування авіаційної відповідальності перевізників та експлуатантів.

15. В МПрПП звичай ділового обігу відіграють особливу роль в уніфікації договірних відносин шляхом формулювання типових форм договорів, використання яких пришвидшує товарообіг авіаційними об'єктами.

16. Питання відповідальності перевізника перед пасажиром регулюються нормами Монреальської конвенції, що кодифікувала документи Варшавської системи та приватних ініціатив перевізників, та задекларувала в якості своєї основної цілі захист інтересів споживачів під час міжнародних повітряних перевезень, які у разі заподіяння їм шкоди мають отримати справедливую компенсацію за принципом найбільш повного відшкодування.

17. Монреальська конвенція є єдиною нормативною підставою позову про компенсацію заподіяної шкоди. Це означає, що при вирішенні спору з міжнародного повітряного перевезення національний суд повинен застосовувати виключно Монреальську конвенцію без

посилання на норми національного права, навіть якщо вони відтворюють норми цього міжнародного договору.

18. На відміну від Варшавської Монреальська конвенція в якості умови відповідальності перевізника використовує поняття «недбалість», а не «вина». Поняття «недбалість» включає особливий обов'язок компетенції у справах, де вимагається більш ніж знання або здібності, що за очікуваннями повинна мати розумна особа. Недбалість є наявною, якщо особа, що необережно або необачно заподіяла шкоду, хоча і не повинна була обов'язково знати про можливість такої шкоди, проте повинна була розуміти наявність нерозумного ризику. У МПрПП поняття «недбалість» використовується разом з поняттям «неправомірна дія або бездіяльність», що дозволяють разом об'єднати концепції «дбайливості», «розумної особи» та «вини».

19. Застосування концепції «недбалість, неправомірна дія або бездіяльність» при розгляді спорів за участю перевізника або експлуатанта передбачає застосування процесуального правила *res ipsa loquitur*, за яким причинно-наслідковий зв'язок або його відсутність між нещасним випадком, в результаті якого заподіяна шкода, та шкодою доводить перевізник або експлуатант, а не постраждала особа.

20. Ст. 20 Монреальської конвенції надає перевізнику можливість повністю або частково звільнитися від відповідальності перед пасажиром, який вимагає відшкодування, якщо шкода була завдана або її виникненню сприяла недбалість, неправомірна дія чи бездіяльність останнього. Сприяла недбалість – це така поведінка пасажирів, що не відповідає стандарту, за яким він повинен опікуватися своїм власним захистом, і саме це являє собою причину заподіяння шкоди.

21. Монреальська конвенція запровадила два рівні відповідальності перевізника за тілесні ушкодження та смерть пасажирів. На першому рівні використаний режим об'єктивної (тобто без «вини») відповідальності, за яким за наявності шкоди для пасажирів у вигляді загибелі або тілесного ушкодження, отриманого протягом періоду відповідальності перевізника, останній зобов'язаний сплатити відшкодування, яке може обмежуватися сумою у 113 000 СПЗ у разі

надання перевізником доказів відсутності його недбалості або іншої неправомірної дії чи бездіяльності його службовців або агентів, або ж наявності «виключно» недбалості або іншої неправомірної дії чи бездіяльності третьої сторони. У разі відсутності таких доказів перевізник відшкодовує шкоду у повному обсязі, що представляє собою другий рівень відповідальності перевізника.

22. Обов'язок перевізника компенсувати шкоду, розмір якої не перевищує 113 000 СПЗ, не є мінімальною сумою, яку може вимагати в якості компенсації позивач, а стелею відшкодування, в рамках якої позивач повинен довести наявну шкоду.

23. Монреальська конвенція, використовуючи ті ж поняття, що і Варшавська, для визначення умов відповідальності перевізника не надає їх визначення, «покладаючись» на результати міжнародної судової уніфікації.

24. Суди договірних країн виробили критерії для тлумачення поняття «нещасний випадок», наявність якого є однією з умов настання відповідальності перевізника. За ним перевізник є відповідальним перед пасажиром за фізичні ушкодження та смерть, що є наслідком неочікуваної та незвичайної пригоди чи обставин, що є зовнішніми для пасажирів.

25. За двома категоріями справ – надання/ненадання перевізником належної медичної допомоги та взаємодія пасажирів між собою – у разі порушення перевізником обов'язку турботливості та дбайливості, що передбачає захист пасажирів від будь-яких зовнішніх незвичайних і неочікуваних обставин і дій, вважається, що стався «нещасний випадок», шкода від якого повинна бути компенсованою перевізником.

26. Оцінка обставин як «нещасного випадку» здійснюється на базі «очікуваного стандарту перевезення», який значним чином пов'язаний з очікуванням пасажиром дбайливого й турботливого ставлення перевізника до нього, яке проявляється у забезпеченні безпеки польоту, допомоги з боку персоналу перевізника пасажирів на борту, під час посадки або висадки тощо. Відсутність такої дбайливості є незвичайним та неочікуваним фактором, що за наявності зовнішніх факторів, може мати наслідком нещасний випадок.

27. Якщо раніше перевізник міг бути звільненим від відповідальності за заподіяні пасажиру ушкодження, якщо вони були отриманими внаслідок ризиків, притаманних повітряному перевезенню, то сучасна судова практика демонструє відмову від цього принципу, тобто перевізник є відповідальним за прояву турботливості та дбайливості, що передбачає захист пасажира від будь-яких зовнішніх незвичайних і неочікуваних обставин.

28. Поняття «тілесне ушкодження» за Монреальською конвенцією включає в себе ментальну шкоду, яка підлягає компенсації лише у разі її пов'язаності з фізичними ушкодженнями, а не тому, що ментальні (психічні або емоційні) страждання та біль та/або посттравматичний синдром) страждання представляють собою окремий вид тілесного ушкодження. Компенсації підлягають емоційні страждання, що передували фізичному ушкодженню, відбувалися одночасно з ним або викликали його, оскільки в якості умови відповідальності за Монреальською конвенцією вимагається лише пов'язаність емоційних та фізичних страждань, без встановлення їх черговості.

29. Загальними видами матеріальної шкоди, що підлягає відшкодуванню, у разі завдання шкоди тілесним ушкодженням, включаючи смерть, є витрати на поховання, виплати утриманням померлого у зв'язку із втратою годувальника, витрати на медичне обслуговування померлого та будь-які фінансові витрати, яких він зазнав, включаючи втрату або зменшення заробітку під час лікування, втрату можливості розвитку бізнесу або кар'єри, а також будь-які витрати, що можуть виникнути у зв'язку зі збільшенням залежності в результаті отриманих ушкоджень. До нематеріальної шкоди, що підлягає відшкодуванню через отримані тілесні ушкодження, включаються емоційні страждання пасажира у разі їх пов'язаності з фізичними ушкодженнями, емоційні страждання одного з подружжя через смерть або тілесні ушкодження іншого подружжя, відшкодування моральної шкоди, завданої родичам загиблого, яка є наслідком їх порушеного психічного благополуччя у зв'язку з загибеллю пасажира.

30. Перевізник є відповідальним за шкоду, заподіяну пасажиру, якщо існує причинний зв'язок між нею та його діями або бездіяль-

ністю, який опосередковується специфічним місцем знаходження пасажирів, яке визначене Монреальською конвенцією як «на борту або під час будь-яких операцій з посадки чи висадки».

31. В залежності від обставин справи під поняття «на борту» може бути віднесеним не лише нещасний випадок, що відбувся власне на борту літака, а й той, що фактично відбувався поза його межами після переривання розпочатого польоту, проте після того як перевізник встановив контроль над пасажиром, що представляє собою широке тлумачення поняття «на борту».

32. Поняття «під час будь-яких операцій з посадки чи висадки» можна тлумачити вузько та широко. Вузьке значення «посадка» буде передбачати лише операції з просування пасажирів з зали очікування аеропорту до салону літака. Широке значення «посадки» буде включати в себе всі та будь-які операції пасажирів, спрямовані на посадку в салон літака з моменту пересікання певної зони в аеропорту, до якої мають доступ виключно пасажирів.

33. За вузьким тлумаченням під висадку будуть підпадати лише дії пасажирів, спрямовані на вихід з салону літака та входження до приміщення аеропорту. За широким – висадка закінчується у той момент, коли пасажир дістався приміщень аеропорту загального користування.

34. Оскільки Монреальська конвенція, характеризуючи «операції з посадки або висадки», використовує означення «будь-які», що свідчить про тривалість процесів «посадки або висадки» варто застосовувати широке тлумачення обох понять.

35. Уніфікованими критеріями визначення того чи знаходиться пасажир у процесі «посадки» є 1) місце нещасного випадку; 2) діяльність пасажирів, включаючи його активні дії по підготовці до посадки; 3) процес руху пасажирів протягом здійснення ним аеропортових процедур (реєстрація, проходження безпекових процедур та паспортного контролю) та пересування до воріт посадки після об'явлення рейсу; 4) контроль перевізника за діяльністю пасажирів, включаючи його розумну турботу за пасажиром; 5) фактор близькості нещасного випадку до часу відправлення рейсу.

36. Уніфікованим критерієм визначення «висадки» та моменту її настання є момент припинення відповідальності авіаперевізника за пасажирів, коли останній досягає безпечного місця у терміналі, яким є загальна зона, якої дістається пасажир після його транспортування туди.

37. Невиконання договорів міжнародного повітряного перевезення через надмірний продаж квитків не регулюється нормами Монреальської конвенції.

38. Оскільки поняття «затримки» є пов'язаним з поняттям «невиконання», визначення того чи мало місце невиконання договору повітряного перевезення чи затримка у такому перевезенні залежить від тлумачення обставин справи судом та підстави позову, на яку посилається позивач.

39. При вирішенні питання чи покривається концепцією «надзвичайних обставин» технічна проблема у літаку, що призвела до затримки рейсу, суддя виходить з принципу балансу інтересів сторін, а не з принципу споживацького інтересу пасажирів.

40. Оскільки Монреальська конвенція не містить чіткого визначення переліку видів шкоди до відшкодування у разі затримки у перевезенні пасажирів та багажу та у разі пошкодження та/або втрати багажу, а лише верхню межу відшкодування, національні суди вправі самостійно визначатися з включенням до таких видів відшкодування шкоди матеріальної та нематеріальної в межах лімітів, встановлених Монреальською конвенцією.

41. За наявності незадоволення розміром відшкодування, отриманим від перевізника як компенсація заподіяної шкоди, пасажир або його спадкоємці за своїм вибором мають право звернутися до суду. Монреальська конвенція до чотирьох форумів, визначених Варшавською (за місцем знаходження перевізника, місцем перебування головного управління підприємства перевізника або за місцем, де перевізник має контору, через яку було укладено договір перевезення, тобто придбаний квиток на міжнародне повітряне перевезення; або за місцем призначення пасажирів, що є таким самим, як і «місце відправки» для міжнародних перевезень в обидва кінці), додала п'ятий –

на території договірної держави, в якій пасажир на момент нещасного випадку має основне й постійне місце проживання. Його застосування можливе за наявності шкоди у вигляді смерті або тілесного ушкодження пасажирів. На момент нещасного випадку пасажир повинен мати основне й постійне місце проживання на території держави, в якій буде розглядатися справа, а перевізник надавати до цієї держави послуги, пов'язані з повітряним перевезенням пасажирів. Для застосування цієї юрисдикції та у випадку проживання пасажирів у декількох країнах, суд повинен визначитися з його точкою зору або намірами щодо проживання, які перетворюються у критерії для визначення його «основного й постійного місця проживання».

42. Хоча Монреальська, так само як і Варшавська, конвенція передбачає право вибору юрисдикції виключно позивачем, судова практика свідчить, що на цей вибір може впливати суд, до якого звернувся позивач, шляхом застосування процесуальних норм місця розгляду справи. Такий вплив може виражатися як у відмові суду розглядати спір шляхом направлення позивача до суду іншої держави (застосування американської процесуальної доктрини *forum non conveniens*), так і у прийнятті до розгляду спору, який в іншому випадку не повинен був би розглядатися цим судом (французький досвід), або розширенні юрисдикційних меж шляхом застосування місцевого законодавства (російський досвід).

43. Україна взяла на себе зобов'язання виконувати норми Монреальської конвенції, що повинно реалізовуватися, у тому числі, і в уніфікованому вирішенні спорів з міжнародних повітряних перевезень. Перевага чинного міжнародного договору над внутрішніми правилами та нормами встановлена чинним законодавством України. З цього випливає обов'язок українських судів вивчати практику іноземних судів у частині застосування Варшавської та Монреальської конвенцій.

44. Оскільки в Україні режим відповідальності перевізників, встановлений Монреальською конвенцією для міжнародних перевезень, розповсюджений і на внутрішні перевезення, встановлені уніфіковані критерії для визначення ключових понять («нещасний

випадок», «на борту», «посадка», «висадка», «тілесні ушкодження») повинні також застосовуватися українськими судами і при вирішенні спорів з внутрішніх перевезень.

45. Спеціальний делікт – завдання шкоди на поверхні третім особам та правила відповідальності експлуатанта за таку шкоду – є предметом уніфікаційних зусиль тривалий час у МПрПП. Хоча Конвенція 1952 р. *de jure* являє собою чинний багатосторонній міжнародний документ, що встановлює правила відповідальності експлуатанта перед третіми особами на поверхні, вона жодного разу не застосовувалася, і теоретична можливість її застосування до БПП, які набувають усе більшого використання в цивільній авіації, є сумнівною через проблеми визначення відповідальної за БПП особи.

46. У 2009 р. ІКАО запропонувала дві нові Конвенції про незаконне втручання та загальні ризики, що відрізняються між собою характером ризиків делікту. Низка внутрішніх суперечностей, збереження процесуальних норм Конвенції 1952 р., спрямованих на визнання та виконання іноземних судових рішень, і відсутність реальних механізмів допомоги експлуатанту у відшкодуванні катастрофічної за розміром шкоди є тими факторами, що не стимулюють держави ратифікувати ці конвенції.

47. У зв'язку з відсутністю чинного міжнародного договору при виникненні деліктного зобов'язання у МПрПП застосуванню будуть підлягати міжнародні конвенції або договори про правову допомогу для визначення права, застосовного до деліктних правовідносин, колізійні норми *lex loci delicti commissi* та додаткові фактори, що дозволяють забезпечити розумний баланс між інтересами постраждалої сторони та зобов'язанням делінквента.

48. Одним з найважливіших аспектів відповідальності перевізника або експлуатанта у разі заподіяння шкоди є їх платоспроможність та наявність достатніх коштів для компенсації. Це досягається за рахунок страхування відповідальності особи. Оскільки авіаційне страхування – це страхування катастрофічних за розміром збитків, воно здійснюється через пули та синдикати страховиків/перестраховиків, які об'єднують капітали, що дає можливість реального покрит-

тя застрахованого збитку, а, отже, реального відшкодування заподіяної шкоди. В сучасних умовах авіаційне страхування обов'язково повинно включати в себе страхування воєнних ризиків та прирівняних до них ризиків.

49. Хоча міжнародні конвенції про відповідальність (Конвенції 2009 р., Монреальська конвенція) встановлюють вимогу адекватного страхування, не надаючи визначення цьому поняттю, договірні держави йдуть шляхом визначення розміру мінімального обов'язкового страхування і уніфікованих розмірів такого страхування не існує.

50. Можна вважати страхування відповідальності перевізника у міжнародному перевезенні «адекватним» якщо воно здійснене у розмірах, які задовольняють вимоги Монреальської конвенції і національного законодавства країни, до якої здійснюється політ.

51. Недоліки Конвенцій 2009 р. не дають надії на набуття ними чинності, а, отже, питання страхування відповідальності експлуатантів вирішується нормами національного законодавства країн, над територію яких та до яких експлуатанти здійснюють польоти. Така ситуація є оптимальною, оскільки кожна країна може встановити такий розмір обов'язкового страхування відповідальності перед третіми особами, який дозволить у разі заподіяння їм шкоди виплатити адекватну рівню життя постраждалих осіб на поверхні компенсацію.

52. В Україні є відсутніми вимоги щодо обов'язкового страхування відповідальності експлуатантів перед третіми особами на поверхні, що не сприяє захисту громадян України. Будь-яка катастрофа повітряного судна з заподіянням шкоди третім особам на поверхні буде додатковим тягарем для держави, яка буде вимушена допомагати своїм громадянам.

53. Низка факторів (велика вартість, необхідність безпечного функціонування, належна експлуатація та технічне утримання, страхування авіаційних загальних ризиків тощо) сприяли встановленню особливої процедури укладення договорів купівлі-продажу та лізингу повітряних суден і двигунів до них, яка передбачає укладення попереднього та основного договорів, що повинні відповідати «міні-

мальним» (необхідним та достатнім) імперативним вимогам Кейптаунської конвенції до форми та змісту: (1) письмовий, навіть електронний, вигляд; (2) наявність «повноваження розпоряджатися» (*power to dispose*) та (3) ідентифікація об'єкта.

54. Умови договору купівлі-продажу та лізингу можуть бути класифіковані на загальні та індивідуальні (комерційні). Індивідуальні (комерційні) умови включають в себе опис авіаційного об'єкта, достатній для його ідентифікації, умови постачання, ціну та інші умови, включаючи конфігурацію, що пов'язані зі специфікою вимог покупця до авіаційного об'єкта. Решта умов є загальними. Для прискорення процесу обігу повітряними суднами та двигунами суб'єкти ділового обігу та неурядові інституції розробили стандартизовані форми загальних умов.

55. Істотними умовами договорів купівлі-продажу та угод лізингу є ідентифікація авіаційного об'єкта; визначення повноважень продавця або лізингодавця на розпорядження; стану об'єкта; страхування; дати або часового відрізка та місце проведення і перелік інспекцій, що можуть бути здійсненими для перевірки технічного стану об'єкта; перелік обставин, що являють собою невиконання сторін, дату та місце постачання об'єкта; призначення процесуальних агентів, порядок направлення сторонами повідомлень одна одній, заяви та гарантії сторін, застосовне право та юрисдикцію для розгляду спорів між сторонами, умови захисту прав продавця та лізингодавця, включаючи застосування Кейптаунських заходів. Договір купівлі-продажу авіаційного об'єкта визначає ціну та порядок її сплати. Угода лізингу містить строк; розмір та умови сплати основного та додаткового лізингових платежів; застереження «чистого лізингу»; умови експлуатації, інспекції та технічне обслуговування; вимоги до стану об'єкту на момент повернення та місце повернення.

56. Перевізники в своїй діяльності використовують домовленості код-шерінг (спільне використання кодів), блок/блоkd-спейс (блокування місць) та інтерлайн за умови, що вони: 1) мають права на експлуатацію маршрутів; 2) належним чином надають споживачам інформацію про фактичного та договірного перевізника; та 3) екс-

платують договірні лінії в межах частот та ємності, визначених міжнародними угодами про повітряне сполучення.

57. Договір код-шерінгу є угодою між двома та більше перевізниками, предметом якої є спільне обслуговування міжнародного або стикувального рейсу, який визначається за кодом IATA одного з учасників угоди.

58. Договір код-шерінгу часто супроводжується договором блокування місць або містить в собі застереження блокування місць, що представляє собою розподіл кількості місць на рейсі між фактичним та договірними перевізниками, які можуть визначатися як маркетингові партнери.

59. Іншим видом кооперації між перевізниками є договори інтерлайну, предметом яких є визнання перевізної документації одного перевізника іншим.

60. Правовідносини кредитор – боржник вперше в МПрПП уніфіковано врегульовані Кейптаунською конвенцією, яка замінила собою три інші конвенції: про арешт, Женевську та Оттавську. Кейптаунська конвенція встановила імперативні уніфіковані вимоги до забезпечувальних правочинів, розробила засоби захисту прав кредитора та створила наднаціональний реєстр міжнародних обтяжень.

61. До прийняття Кейптаунської конвенції при намаганні кредитора звернути стягнення на авіаційний об'єкт, що був предметом забезпечувального правочину, суди застосовували колізійні прив'язки права доміцїлія власника судна, що базувалося на теорії *mobilia sequuntur personam*; або права місця укладення забезпечувального правочину як місцезнаходження майна (*lex rei situs*) в момент виникнення обтяження; або права прапору (місця реєстрації) судна (*lex registrii*). Кейптаунська конвенція обрала нові колізійні прив'язки: основну – за місцем знаходження боржника та додаткову – місце реєстрації судна (*lex registrii*). Проте якщо боржник знаходиться в договірній державі, факт, що держава реєстрації судна не є договірною, не заважає застосуванню Кейптаунської конвенції.

62. Кейптаунська конвенція визначає та надає захист семи видам обтяження: міжнародному інтересу, можливого міжнародному інтер-

есу, національному інтересу, двом видам недоговірних прав або інтересів, цесії та можливій цесії пов'язаних з авіаційним об'єктом прав та попередньо існуючим інтересам. Міжнародне обтяження розглядається автономно від вимог національного законодавства і виникає у випадку відповідності забезпечувального правочину вимогам Кейптаунської конвенції (створення *sui generis*), навіть якщо за національним законодавством умови його виникнення є недостатніми для реєстрації національного обтяження. Хоча на один й той самий же авіаційний об'єкт на підставі однієї і тієї ж самої забезпечувальної угоди може одночасно існувати національне та міжнародне обтяження, міжнародне обтяження буде мати пріоритет над національним, якщо останнє не зареєстроване як міжнародне, в тому числі шляхом реєстрації повідомлення про національне обтяження, або не покривається декларацією договірної держави за ст. 39 Кейптаунської конвенції.

63. Наддержавний реєстр міжнародних обтяжень авіаційних об'єктів (Кейптаунський реєстр) у разі належної реєстрації міжнародного обтяження надає кредитурану рангований пріоритет.

64. Для зібрання максимальної інформації про авіаційний об'єкт, у Кейптаунському реєстрі реєструються як забезпечувальні правочини, так і інші договори (купівлі-продажу, зміни пріоритетів цесії та обтяжень угодою сторін, суброгації), що стосуються авіаційного об'єкта, що дозволяє відстежити історію речових прав у авіаційному об'єкті.

65. Кейптаунська конвенція встановила адекватні, легко виконувані та уніфіковані засоби захисту кредитора, що можуть здійснюватися у позасудовому порядку за наявності згоди боржника та дозволу договірної держави.

66. Заставодержатель вправі отримати у володіння та під контроль заставлений авіаційний об'єкт, продати його або передати у лізинг або отримувати доходи від його управління та використання.

67. До засобів захисту можливого продавця та лізингодавця відноситься припинення угоди та вступ у володіння об'єктом або встановлення над ним контролю, сплата штрафів або нарахування процентів та вимоги відшкодування збитків.

68. Засоби судового захисту ст. 13(1) є засобами *sui generis*, що створені Кейптаунською конвенцією та можуть бути отриманими до винесення остаточного рішення протягом строків, визначених договірною державою, а за відсутності її декларації – протягом національних процесуальних строків, визначених для отримання запобіжних заходів. Оскільки їх основною ціллю є недопущення втрати авіаційним об'єктом його льотної годності, їх головною рисою є швидке отримання від суду тимчасового рішення з перерахуванням дозволених засобів, що є забезпечувальними за своєю природою (збереження об'єкта та його вартості; передачу об'єкта у володіння, під контроль чи на зберігання; заборону переміщення об'єкта; та лізинг чи управління об'єктом та доходами від нього).

69. Засоби захисту кредитора ст. 13(1) Кейптаунської конвенції не є вичерпними. На додаток до них кредитор може звернутися до національних процесуальних забезпечувальних засобів (*interim relief*) за законом держави суду, до якого він звертається.

70. Універсальними та додатковими до вищезазначених засобів захисту є дії кредитора на підставі виданого на його ім'я боржником безвідкличного повноваження, визначеного англійською мовою як IDERA. Ці дії направлені на де реєстрацію (зняття з реєстрації) у національному реєстрі цивільних суден та вивезення (фізичне переміщення) літака з території, на якій він знаходиться. Вони здійснюються в країні місці реєстрації повітряного судна. При їх реалізації кредитором є задіяними адміністративні органи (авіаційні, митниця та прикордонники) та суб'єкти підприємництва (аеропорти) країни місця знаходження повітряного судна.

71. Ці засоби захисту імплементовані в Україні лише частково. Державіаслужба має відповідні процедури з де реєстрації повітряних суден. Проте не існує жодних нормативних актів, що передбачали б дії митних та прикордонних органів, при здійсненні експорту судна іноземним кредитором. Відсутність такого нормативного акту є невиконанням Україною прийнятих на себе зобов'язань за Кейптаунською конвенцією, оскільки кредитор не має можливості скористатися всіма засобами захисту, передбаченими Кейптаунською конвенцією.

72. Оскільки для кредитора є особливо важливим захист його прав у випадку неспроможності перевізника або експлуатанта, що використовують повітряне судно, Кейптаунська конвенція запропонувала дві опції – «А» та «В», що містять детальні механізми реалізації прав кредитора. Договірні країни підписанти, за виключенням Мексики, обрали опцію «А», яка розглядається як «жорстка», оскільки надає кредитору та боржнику (або його арбітражному керуючому) чіткий часовий графік, протягом якого сторони можуть мирно врегулювати повернення або продовження використання повітряного судна не пізніше закінчення задекларованого договірною державою періоду відстрочення.

73. Суд договірної держави, в якій знаходиться повітряне судно, зобов'язаний максимально сприяти іноземним судам та іноземним арбітражним керуючим при використанні кредитором засобів захисту при неспроможності перевізника або експлуатанта. Механізми такого співробітництва повинні визначатися правом цієї договірної держави, а також міжнародними конвенціями, учасницею яких є ця договірна держава.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адамович В. Н. Договор международной воздушной перевозки. Сборник Гражданская авиация Союза ССР / В. Н. Адамович. – М. : ВОГЗФ, 1933. – 54 с.
2. Афанасьев В. Г. Международные отношения в области гражданской авиации / В. Г. Афанасьев. – М. : Межд. отношения, 1983. – 232 с.
3. Богуславский М. М. Международное частное право: учебник. 6 – е изд., перераб. и доп. / М. М. Богуславский. – М. : Норма, 2009. – 704 с.
4. Бордунов В. Д. Международное воздушное право / В. Д. Бордунов. – М. : НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд – во «Научная книга», 2007. – 464 с.
5. Вебер Х. Обеспечение обязательств = Kreditsicherungsrecht : пер. с нем. / Хансйогр Вебер. – М. : Волтерс Клувер, 2009. – 480 [2] с. : ил. – (Серия «Современное банковское право»). – Доп. тит. л. нем.
6. Венедіктова І. В. Захист охоронюваних законом інтересів у цивільному праві : монографія / І. В. Венедіктова. – К. : Юрінком Інтер, 2014. – 288 с.
7. Верещагин А. Н. Международное воздушное право. – М. : ИМО, 1966. – 199 с.
8. Вилкова Н. Г. Договорное право в международном обороте (2–1 завод) / Н. Г. Вилкова. – М. : «Статут», 2004. – 511 с.
9. Грязнов В. С. Международные авиаперевозки (правовые вопросы) / В. С. Грязнов. – М. : Юрид. лит., 1982. – 120 с.
10. Губарев В. П. Страхование самолетов [Электронный ресурс] – в кн. : Вопросы воздушного права. – Вып. 2. – Гос. изд– во / В. П. Губарев. – М., Л., 1930. – С.190–204. – Режим доступа: <http://www.aerohelp.ru/law/info/720>.
11. Діковська І. А. Правове регулювання повітряних перевезень за участю фактичного перевізника / І. А. Діковська. – К. : К. І. С., 2010. – 200 с.
12. Діковська І. А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов'язань: монографія / І. А. Діковська. – К. : Юрінком Інтер, 2014. – 404 с.
13. Звеков В. П. Коллизии законов в международном частном праве / В. П. Звеков. – М. : Волтерс Клувер, 2007. – 416 с.
14. Евинтов В. И. Многоязычные договоры в современном международном праве / В. И. Евинтов. – К., 1981. – 134 с.
15. Кабатова Е. В. Лизинг: правовое регулирование, практика / Е. В. Кабатова. – М. : Инфра. – М., 1996. – 204 с.
16. Кисіль В. І. Міжнародне приватне право: питання кодифікації / В. І. Кисіль. – К. : Україна, 2000. – 430 с.

17. Лукашук И. И. Современное право международных договоров: в 2 т. Заключение международных договоров. – Т. 1. – М. : Волтерс Клувер, 2004. – 658.
18. Малеев Ю. Н. Международное воздушное право: вопросы теории и практики / Ю. Н. Малеев. – М. : Междунар. отношения, 1986. – 240 с.
19. Остроумов Н. Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении / Н. Н. Остроумов. – М. : Статут, 2009. – 268 с.
20. Отраднова О. О. Проблеми вдосконалення механізму цивільно-правового регулювання деліктних зобов'язань: монографія / О. О. Отраднова – К. : Юрінком Інтер, 2014. – 328 с.
21. Новоселова Л. А. Сделки уступки права (требования) в коммерческой практике. Факторинг. 2 – й завод / Л. А. Новоселова. – М. : Статут, 2004. – 494 с.
22. Прилучий Л. Финансовый лизинг. Правовые основы. Экономика. Практика / Л. Прилучий. – М. : Ось – 89, 1997. – 269 с.
23. Рижий В. І. Міжнародне повітряне право / В. І. Рижий. Над кн. прац. : А. С. Акопян, Ю. С. Панюхіна, А. М. Костіна. – К.: Юстініан, 2011. – 477 с.
24. Садиков О. Н. Правовое регулирование международных перевозок / О. Н. Садиков. – М. : Юрид. лит., 1981. – 288 с.
25. Спасибо – Фатєєва І. В. Цивілістика: на шляху формування доктрини: вибр. наук. пр. / І. В. Спасибо – Фатєєва. – Х. : Золоті сторінки, 2012. – 696 с.
26. Boobyer Chris. Leasing and Asset Finance: The Comprehensive Guide for Practitioners / Chris Boobyer // Euromoney Books. – 2003–464 p.
27. Abeyratne R. Aviation Security Law [Електронний ресурс] / R. Abeyratne. – Springer – Verlag Berlin Heidelberg, 2010. – 284 p. – Режим доступу: https://archive.org/stream/Ruwantissa_Abeyratne_Aviation_Security_Law/Ruwantissa_Abeyratne_Aviation_Security_Law_djvu.txt
28. Clark Paul. Buying the Big Jets: Fleet planning for airlines / Paul Clark // Ashgate: Aldershot. Burlington USA. Singapore. – Sydney, 2011. – 375 p.
29. Diederiks – Verschoor H. Ph. Prof. Dr. An Introduction to Air Law. Fourth revised edition. – Kluwer Law International, 2006. – 345 p.
30. Hanley Donal Patrick. Aircraft Operating Leasing: A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air Law / Donal Patrick Hanley. – Leiden, The Netherlands: Station Drukwerk. – November, 2011. – 432 p.
31. Honnebier B. Patrick. The English Blue Sky case – Topical International Aviation Finance Law Issues [Електронний ресурс] / B. Patrick Honnebier. –

- Air and space books. The Netherlands, 2011. – 16 p. – Режим доступу: <http://www.airandspacebooks.info/wordpress/wp-content/uploads/2011/10/HOnFIn23nov112.pdf>
32. Goode Roy. Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol Thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment: Official Commentary by Professor Sir Roy Goode CBE, QC as approved for distribution by the UNIDROIT Governing Council pursuant to Resolution No. 5 adopted by the Cape Town Diplomatic Conference. – Third Edition. – Rome, July 2013. – 763 p.
33. Goldhirsch Lawrence B. The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook / Lawrence B. Goldhirsch // Kluwer Law International. The Hague – London – Boston, 2000. – 625 p.
34. International Regulation of Aspects of Security Interests In Mobile Equipment / By Ronald C. C. Cuming // Uniform Law Review. – Biannual. Part I. – UNIDROIT, 1990. – P. 63–207.
35. McNaire Arnold D. The Law Of The Air (The Tagore Law Lectures of 1931) / Arnold D. McNaire. – London: Butterworth & Co. – 1932. – 277 p.
36. Mauritz A. J. Liability Of The Operators And Owners Of Aircraft For Damage Inflicted To Persons And Property On The Surface. The Netherlands / A. J. Mauritz. – Shaker Publishing, 2003. – 263 p.
37. Tompkins, George N., Jr. Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States. From Warsaw 1929 to Montreal 1999 / George N. Tompkins, Jr. // Wolters Kluwer. Law & Business. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands, 2010. – 433 p.
38. Брагинский М. И. Договорное право. Общие положения / М. И. Брагинский. В. В. Витрянский. – М.: «Статут», 1998. – 682 с.
39. Букин Г. А. Коммерческая эксплуатация воздушного транспорта. Учебное пособие / Г. А. Букин, М. М. Волков. – Л., 1964. – 120 с.
40. Цвайгерт К., Кетц Х. Введение в сравнительное правоведение в сфере частного права: в 2-х тт. – Том 2. – Пер. с нем. – М.: М. Отн-я, 1998. – 512 с.
41. Dempsey Paul Stephen. International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999 / Paul Stephen Dempsey. Michael Milde // McGill University Centre for Research in Air & Space Law, 2005. – 463 p.
42. Giuliano M. Report on the Convention on the law applicable to contractual obligations [Електронний ресурс] / Mario Giuliano, Professor, University of Milan. Paul Lagarde, Professor, University of Paris I // Official Journal. – 31/10/1980. – P. 0001–0050. – Режим доступу: <http://eur->

- lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31980Y1031(01):En:HTML
43. Бордунов В. Д. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов / В. Д. Бордунов, А. И. Котов, Ю. Н. Малеев. – М. : Наука, 1988. – 209 с.
 44. Лунц Л. А. Международное частное право: Учебник / Л. А. Лунц, Н. И. Марышева, О. Н. Садилов. – М. : Юрид. лит., 1984. – 336 с.
 45. Cheshire, North & Fawcett. Private International Law / James Fawcett, Janeen M. Carruthers. Consultant Editor Sir Peter north. Fourteen Edition // Oxford University Press. – 2008. – 1390 p.
 46. Проблеми та перспективи розвитку ринку пасажирських авіаційних перевезень в Україні / [авт. тексту О. Блінов, І. Газізуллін, І. Шевляков]. – К. : Міжн. центр перспективних досліджень, 2005. – 21 с.
 47. Aircraft Financing. Third Edition / Edited by Andrew Lettlejohns and Stephen McGairl // Euromoney Books, 2003. – 367 p.
 48. Комментарий к Воздушному кодексу Российской Федерации (постатейный) [Текст] / Под ред. А. И. Травникова [и др.] // М. : «Деловой двор», 2009. – 536 с.
 49. Гражданское и торговое право капиталистических государств: учебник. / под ред. К. К. Яичкова. – М. : Межд. Отн-я, 1966. – 552 с.
 50. Гражданское и торговое право капиталистических государств: учебник. / под ред. Е. А. Васильева. – 3-е изд., перераб. И доп. – М.: Межд. Отн-я, 1993. – 560 с.
 51. Страхование гражданской ответственности авиаперевозчика. Статья из книги: Страхование от А до Я (книга для страхователя) / Под ред. Л. И. Корчевской и К. Е. Турбиной. – М. : ИНФРА, 1996. – 447 с.
 52. Международное частное право. Под общ. Ред. Проф. Г. К. Матвеева. К. : Вища школа, 1985. – 175 с.
 53. Страхування: Підручник / Керівник авт. кол. і наук. ред. С. С. Осадець. – К. : КНЕУ, 1998. – 528 с.
 54. Актуальные вопросы международного воздушного права / Под ред. проф. А. С. Пирадова. – М. : Межд. отношения, 1973. – 200 с.
 55. Аналіз наслідків впровадження актів *acquis communautaire* у законодавство України в сфері авіаційного транспорту // Держ. департамент з питань адаптації зак – ва. Міжн. Юр. агенція. – Київ, 2009. – 115 с.
 56. Міжнародне приватне право. Науково – практичний коментар Закону / За ред. д. юр. н., проф. А. Довгерта. – Х. : ТОВ «Одіссей», 2008. – 352 с.

57. Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та Україні / За заг. ред. к. е. н. В. Г. Дідика. – К., 2007. – 244 с.
58. Black's Law Dictionary / ed. Bryan A. Garner // West Group, 1999. – 1738 p.
59. Elmar Giemulla. Contreal Convention / Elmar Giemulla. Ronald Schmid. Wolf Muller – Rostin. Regula Dettling – Ott, Rod Margo // Wolters Kluwer. Law & Business. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands. – 2010.
60. Руководство по регулированию международного воздушного транспорта. DOC 9626. ИКАО. Издание второе – 2004. – 220 с.
61. Последствия совместного использования кодов авиакомпаний. ИКАО. Циркуляр 269-АТ/110. – Монреаль, Канада, 1997. – 102 с.
62. Advanced Contract and Opinion Practices under the Cape Town Convention. The Legal Advisory Panel of the Aviation Working Group // Cape Town Papers Series, Vol. 2. –Published by Hart Publishing. – 66 p.
63. LON 18625425/1. Cape Town Convention 2001. Implementation Resource Materials. (prepared by Aviation Working Group for consideration and technical use by Countries and others involved in the ratification of or accession to the Cape Town Convention and the Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment). – December 2011. – 87 p.
64. Compendium of Warranties. A 50 states Survey. Hinshaw & Culbertson LLP [Електронний ресурс]. 2008. – 120 p. Режим доступу: http://www.hinshawlaw.com/files/Publication/53a93d8c-594a-406c-9339-0b81b0000265/Presentation/PublicationAttachment/3fe0ad47-9f40-4d95-9d87-0c616b8deed/Warranties50%20States_WEB.pdf
65. Contract Practices Under The Cape Town Convention. Cape Town Papers Series, Volume 1 // The Legal Advisory Panel of the Aviation Working Group. 2008. – 76 p.
66. European Competition Authorities (2004): Report of the ECA Air Traffic Working Group. Mergers and alliances in civil aviation – an overview of the current enforcement practices of the ECA concerning market definition, competition assessment and remedies. In: ERA – Forum 2/2004. [Електронний ресурс]. – р. 297–322. – Режим доступу: <http://www.bundeskartellamt.de/wDeutsch/download/pdf/ECA/mergers-and-alliances-final-report.pdf>.
67. Guidance on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation. – ICAO. – June 2003. – 50 p.
68. Guide to European Community legislation in the field of civil aviation. Directorate General for Energy and Transport European Commission. – June 2007. – 122 p.

69. Negligence Systems: Contributory Negligence, Comparative Fault, and Joint and Several Liability. Department of Legislative Services Office of Policy Analysis Annapolis, Maryland. – January 2004. – 75 p.
70. Principles of International Commercial Contracts. UNIDROIT. – Rome, 1994. – 256 p.
71. Strict and Absolute Liability: Discussion Paper, Legislation Review Committee, Parliament NSW Legislative Assembly. [Sydney, NSW]: The Committee, 2006. – 30 p.
72. The Liability Reporter. International Air Transport Association / Condon & Forsyth LLP // New York. Los Angeles. – Volume 9. – February 2006. – 78 p.
73. The Liability Reporter. International Air Transport Association / Condon & Forsyth LLP // New York. Los Angeles. – Volume 10. – February 2007. – 89 p.
74. The Liability Reporter. International Air Transport Association / Condon & Forsyth LLP // New York. Los Angeles. – Volume 13. – February 2010. – 133 p.
75. The Liability Reporter. International Air Transport Association / Condon & Forsyth LLP // New York. Los Angeles. – Volume 15. – February 2012. – 128 p.
76. The Liability Reporter. International Air Transport Association / Condon & Forsyth LLP // New York. Los Angeles. – Volume 16. – February 2013. – 98 p.
77. The Liability Reporter. International Air Transport Association / Condon & Forsyth LLP // New York. Los Angeles. – Volume 17. – February 2014. – 89 p.
78. Master used aircraft purchase agreement, 2012. Template Document prepared jointly by AWG and IATA [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.iata.org/whatwedo/industry.../master-used-aircraft-purchase.DOC.
79. Master Aircraft Lease Assignment, Assumption And Amendment Agreement, 2012/ Template Document prepared jointly by AWG and IATA. Release Date: October 2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.awg.aero/assets/docs/NY-Master-Aircraft-Lease-Assignment-Assumption-and-Amendment-Agreement.PDF>.
80. Master Aircraft Lease Novation Agreement, 2012. Template Document prepared jointly by AWG and IATA Release Date: October 2012. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.awg.aero/assets/docs/Master-Aircraft-Lease-Novation-Agreement.PDF>.
81. Master Aircraft Lease Novation Agreement, 2012 Master Aircraft Lease Assignment, Assumption And Amendment Agreement, 2012 User's Guide And Commentary. Prepared jointly by AWG and IATA [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.awg.aero/assets/docs/Commentary-Master-Aircraft-Lease-Novation-and-Assignment-Assumption-Amendment-Agreement.PDF>.

82. Memorandum on Aviation Insurance in the context of Financing and Leasing – July 2010. – 24 p. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.awg.aero/assets/docs/AWG%20Insurance%20Memorandum%2029%20July%202010.pdf>.
83. Practitioners' Guide to the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol. The Legal Advisory Panel of the Aviation Working Group / Aviation Working Group, 2015. – 183 p.
84. DOC 9864. Regulation and Procedure for International Registry. Second Edition / ICAO, 2007. – 50 p.
85. IUAL post accident recommended best practices. – November 2005. – 6 p.
86. Review of Carriers' Liability and Insurance Discussion Paper. Australian Government. The Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government, May 2009–63 p.
87. Study on the Third-Party Liability and Insurance Requirements of Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) / European Commission // Final Report. – November 2014. – 93 p.
88. Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law. – 1970. – V. 1. – 297 p.
89. Лунц Л. А. Курс международного частного права: в 3 т. / Л. А. Лунц. – М. : Спарк, 2002. – 1007 с.
90. Международное воздушное право / Под ред. А. П. Мовчан и О. Н. Садикова. – Т. 1. – М. : Наука, 1981. – 353 с.
91. Международное воздушное право / Под ред. А. П. Мовчан и О. Н. Садикова. Т. 2. – М. : Наука, 1981. – 366 с.
92. Aircraft finance. Registration, Security and Enforcement / [Graham McBain (General Editor), John Pritchard, Simon Phippard, Hugh Garety, Richard Hames] // Sweet & Maxwell Limited, 2005. – Volume 1. Aircraft finance. Registration, Security and Enforcement/ [Graham McBain (General Editor), John Pritchard, Simon Phippard, Hugh Garety, Richard Hames] // Sweet & Maxwell Limited, 2005. – Vol. 2.
93. Aircraft finance. Registration, Security and Enforcement / [Graham McBain (General Editor), John Pritchard, Simon Phippard, Hugh Garety, Richard Hames] // Sweet & Maxwell Limited, 2005. – Vol. 3.
94. Bunker Donald H. International Aircraft Financing. General Principles / Donald H. Bunker // IATA, 2005. – Vol. 1. – 675 p.
95. Bunker Donald H. International Aircraft Financing. Specific Documents // IATA, 2005. – Vol. 2. – 557 p.
96. Crans Berend. Aircraft Repossession and enforcement. Practical Aspects. Kluwer Law International and Bar Association: Wolters Kluwer. Law &

- Business / Ed. By Ravi nath. Berend Crans // Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands, 2009. – Vol. 1. – 1155 p.
97. Crans Berend. Aircraft Repossession and enforcement. Practical Aspects. Kluwer Law International and Bar Association: Wolters Kluwer. Law & Business / Ed. By Ravi nath. BerendCrans // Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands, 2009. – 471 p. –Vol. 2.
98. Graham McBain. Aircraft Liens and Detention Rights / [Graham McBain (General Editor), Rogger Baggallay, John Pritchard]. – Sweet & Maxwell Limited. 2005. – Vol. 1.
99. Graham McBain. Aircraft Liens and Detention Rights / [Graham McBain (General Editor), Rogger Baggallay, John Pritchard]. – Sweet & Maxwell Limited. 2005. – Vol. 2.
100. Shawcross and Beaumont Air Law / [J. David McClean (General Editor), J. M. Balfour, Richard K. Gardiner and others] // Lexis nexis. Butterworths. – Vol. I.
101. Shawcross and Beaumont Air Law / [J. David McClean (General Editor), J. M. Balfour, Richard K. Gardiner and others] // Lexis nexis. Butterworths. – Vol. II.
102. Shawcross and Beaumont Air Law/ [J. David McClean (General Editor), J. M. Balfour, Richard K. Gardiner and others] // Lexis nexis. Butterworths. – Vol. III.
103. Акты терроризма, затрагивающие гражданскую авиацию: 33 – я сессия Ассамблеи ИКАО. – А33 – WP/152. – 5 с.
104. Вопросы и ответы относительно создания глобальной программы в области авиационного страхования военных рисков. – 5 с.
105. Доклад Генерального секретаря: обеспечительные интересы; практическая возможность разработки единообразных правил для использования в финансировании торговли // Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли. – A/CN.9/165. – 1977 год. – Т. X. – С. 100–107.
106. Дополнение А к письму государствам. – LE 3/14.2–01/62–3 с.
107. Дополнение С к письму государствам LM 2/18.1–08/7. – LC/33 – WP/3–1г. – 32 с.
108. Записка Секретариата по Разделу 9 Единообразного торгового кодекса Соединенных штатов Америки // Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли. – A/CN.9/132–1977 год. – Т. VIII. – С. 272–286.
109. Обзор международного права: Двадцать третья сессия, 26 апреля – 30 июля 1971 г. – A/CN.4/25/. – С. 1–298.

110. Правовые принципы, регулирующие обеспечительные интересы: доклад Ген. Сек.: исследование об обеспечительных интересах / Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли. – A/CN.9/131. – 1977. – Т. VIII. – С. 211–272.
111. 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. – LC/33 – WP/3–3. – 18 с.
112. Проект конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам (Конвенция об общих рисках): Доклад докладчика А. О. Мутти. – LC/33 – WP/3–4. – 13 с.
113. Проект Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам (Конвенция об общих рисках): Доклад докладчика. 33 сессия. 1/4/08. – LC/33 – WP/3–4. – С. 1–13.
114. Проект текста доклада по п. 34, 35 и 37 повестки дня: 35 –я сессия Ассамблеи. Юридическая комиссия. – A35 – WP/277. LE/22. – 01/10/04. – 7 с.
115. Цірат Г. В. Міжнародне приватне повітряне право як окрема галузь, яка потребує викладення в окремому курсі / Г. В. Цірат // Методологія приватного права: сучасний стан та перспективи розвитку (м. Київ, 22–23 травня 2009 р.): Зб. Мат. II Міжн. Наук. – практ. Конф. / Ред. кол. О. Д. Крупчан (голова), Н. С. Кузнецова, Я. М. Шевченко та ін. – К. : НДІ прив. права і підпр – ва АПРН України, 2009. – С. 350–355.
116. Цират А. В. Соотношение частного и публичного права на примере отрасли воздушное право / А. В. Цират // Система права в российской федерации: проблемы теории и практики: Сб. науч. ст. Мат. V ежегодной межд. Науч. Конф., 19–22 апреля 2010 г. / Отв. ред. В. М. Сырых, С. А. Рубаник. – М. : РАП, 2011. – С. 570–580.
117. Цірат Г. В. Відповідальність перед третіми особами / Г. В. Цірат // Зб. Наук. Пр. за рез. Міжн. Наук. – практ. Конф. «Актуальні проблеми цивільного права» (Харків, 13–14 травня 2011 р.). – Харків, 2011. – С. 156–159.
118. Цірат Г. В. Підстави прийняття Конвенції про міжнародні обтяження пересувного обладнання / Г. В. Цірат // Актуальні питання сучасної юридичної науки: Мат. Міжн. Наук. – практ. Конф., Харків, 11–12 червня 2011 року. – у 2 – х томах. – Х.: ГО «Асоціація аспірантів – юристів», 2011. – Т. 2. – С. 47–49.
119. Цірат Г. В. Повітряне судно як об'єкт цивільного права / Г. В. Цірат // Реформування національного та міжнародного права: перспективи

- та сьогодення: Мат. Міжн. Наук. – практ. Конф. (Одеса, Україна, 29–30 вересня 2011 р.). – Одеса: у 2 – х частинах. – Одеса: ГО «Причорноморська фонд. права», 2011. – Ч.1. – С. 85–87.
120. Цірат Г. В. Цивільне/державне повітряне судно / Г. В. Цірат // Особливості розвитку публічного та приватного права в Україні: Мат. Міжн. Наук. – практ. Конф., Харків, 29–30 вересня 2011 р. – у 2 – х томах. – Х. : ГО «Асоціація аспірантів – юристів», 2011. – Т. 2. – С. 107–110.
 121. Цірат Г. В. Право власності на повітряні судна / Г. В. Цірат // Актуальні проблеми цивільного, сімейного та міжнародного приватного права (Матвєєвські цивілістичні читання). Мат. Міжн. Наук. – практ. Конф. – Київ, 10 листопада 2011 року. К. : Алерта, 2012. – С. 397–402.
 122. Цірат Г. В. Перша група засобів захисту кредиторів за Конвенцією про міжнародні обтяження пересувного обладнання / Г. В. Цірат // Сучасні правові системи світу в умовах глобалізації: реалії та перспективи: Мат. Міжн. Наук. – практ. Конф., м. Київ, 26–27 квітня 2012 р. – Київ: у 2 – х томах. – К. : Центр прав. Наук. досліджень, 2012. – Т. 1. – С. 74–76.
 123. Цірат Г. В. Друга група засобів захисту кредиторів за Конвенцією про міжнародні обтяження пересувного обладнання / Г. В. Цірат // Теорія і практика сучасного права: перспективи та сьогодення: Мат. Міжн. Наук. – практ. Конф., Запоріжжя, 28–29 квітня 2012 р. – Запоріжжя: у 2 – х частинах. – Запоріжжя: Запорізька міська гром. орг – я «Істина», 2012. – Ч. 1. – С. 94–95.
 124. Цірат Г. В. Третя група засобів захисту кредиторів за Конвенцією про міжнародні обтяження пересувного обладнання / Г. В. Цірат // Сучасні проблеми правового забезпечення державних реформ: Мат. Міжн. Наук. – практ. Конф., Львів, 11 серпня 2012 р. – Львів: Західноукраїнська орг – я «Центр правн. ініціатив», 2012. – С. 43–44.
 125. A2 – LE/31. Legal Commission. Minutes and Documents / ICAO. Second Assembly. – Geneva, June 1948. – 348 p.
 126. A33–1, A33–2, A33–3 and A33–4. ICAO Assembly Declaration on Misuse of Civil Aircraft as Weapons of Destruction and Other Terrorist Acts Involving Civil Actions.
 127. A/34/17. Report of the United Nations Commission on International Trade on the work of its twentieth session. (Vienna, 18–29 June 1979) / Yearbook of the United Nations Commission On International Trade Law, 1979. – Vol. X. – P. 100–107.
 128. A – 33 – WP/265/ LE/42. 33 – я сессия Ассамблеи. Юр. комиссия. П. 28 повестки дня. Другие проблемы воздушного транспорта. Минимальный

- уровень страхования ответственности перед пассажирами и третьей стороной. – 2/10/01. – 3 с.
129. A35 – WP/17. LE/2. 35 – я сессия ассамблеи. Юр. комиссия: П. 35 повестки дня. Помощь в области авиационного страхования от военных рисков. – 18/6/04. – 31с.
130. A35 – WP/87. LE/7. Agenda Item 27: Regulation of international air transport services, and outcome of the fifth Worldwide Air Transport Conference. Agenda Item 35: Assistance in the field of aviation war risk insurance. Aviation insurance (Presented by the European Commission). Information paper. – 2004. – 5 p.
131. 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 p.
132. A – 35 – WP/238. LE/19. Assembly – 35thSession. Legal Commission. Agenda Item 34: Progress report on the modernization of the Rome Convention of 1952. Agenda Item 37: Work Programme of the Organization in the field. «Attachment», «arrest» and «precautionary measures» in case of damage caused to third parties and other cases of aeronautical liability (Presented by Republic of Columbia). – 28/9/04. – 4 p.
133. A36 – WP/233. LE/9. Assembly 36th session. Legal commission. Agenda item 45. Progress report on compensation for damage caused by aircraft to third parties arising from acts of unlawful interference or from general risks compensation for damage caused by aircraft to third parties arising from acts of unlawful interference (Presented by Singapore and Sweden). – 18/9/07. – 4 p.
134. A36 – WP/296. LE/13. Проект текста доклада по п. 45 повестки дня: 36 – я сессия Ассамблеи. Юр. комиссия. 21/9/07. – 4 с.
135. A36 – WP/11 LE/3. Доклад о ходе работы по вопросу о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками. – 36 – я сессия Ассамблеи. Юр. комиссия. – 25/07/07. – 6с.
136. A36 – WP/74. LE/5. Доклад о ходе работы по вопросу о компенсации ущерба, причиненного воздушными судами третьим сторонам в случае незаконного вмешательства или в связи с общими рисками. Модернизация Римской конвенции 1952 года (Представлено Межд. ассоциацией возд. транспорта (ИАТА)): 36 – я сессия ассамблеи. Юр. комиссия. П. 45 повестки дня. – 23/08/07. – 3 с.
137. A37 – WP/31. LE/2. Assembly 37th session. Legal commission. Agenda Item 62: Progress report on the item «Compensation for damage caused by

- aircraft to third parties arising from acts of unlawful interference or from general risks». – 22/6/10. – 8 p.
138. A37 – WP/118. LE/8. – 20/09/10. 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): Ассамблея — 37 – я сессия. Юр. комиссия. П. 58 повестки дня. – 4 с.
139. LC/30 – WP/4. Agenda Item 4: The modernization of the «Warsaw System» and review of the question of the ratification of international air law instruments». Introductory note (Presented by the Secretariat). Legal Committee – 30th Session. Montreal, 28 April – 9 May 1997. – 45 p.
140. LC/30 – WP/4–8. Agenda Item 4: Modernization of the «Warsaw System» and review of the question of the ratification of international air law instruments. Contribution On International Legal Frame Work On Air Carrier Liability. Legal Committee – 30th Session. Montreal, 28 April – 9 May 1997. – 5 p.
141. LE 4/51–97/65. Attachment A to State Letter. Draft Convention For The Unification Of Certain Rules For International Carriage By Air (Text Approved By The Legal Committee). 27 June 1997. – 23 p.
142. DOC 7838. Warwas Convention and Other Related Air Law Instruments. Attachment to documents at Intern. Conf. On Air Law. CD.
143. Doc. 9775 – DC/2. Intern. Conf. On Air Law (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) Montreal, 10–28 May 1999. – Vol. I. Minutes. Montreal, Canada. 1999. – 265 p.
144. Doc. 9775 – DC/2. Intern. Conf. On Air Law (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) Montreal, 10–28 May 1999. – Vol. II. Documents. Montreal, Canada. 1999. – 531 p.
145. Doc. 9775 – DC/2. International Conference On Air Law (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) Montreal, 10–28 May 1999. – Vol. III. Preparatory materials. Montreal, Canada. 1999. – 399 p.
146. A37 – WP/328. LE/15. – 30/9/10. Проект текста доклада по п. 55, 56, 57, 58 и 61 повестки дня: Ассамблея — 37 – я сессия. Юр. комиссия. – С. 55/1–61/1.
147. The activity of the International Institute for the Unification of Private Law by Malcolm Evans: Summary of the Report of the Secretary – General to the

- 70th session of the Governing Council of UNIDROIT. Uniform Law Review. Biannual. Part I, – 1991. UNIDROIT – Study LXXII–Doc. 2. – 19 p.
148. The activity of the International Institute for the Unification of Private Law by Malcolm Evans: Summary of the Report of the Secretary – General to the 71st session of the Governing Council of UNIDROIT. Uniform Law Review. Biannual. Part II, – 1991. UNIDROIT – Study LXXII–Doc. 3. – p. 15–16.
149. Cape Town Convention. International Aircraft Registry Established in Dublin, Ireland / Aviation Legal Alert. – April 2006. – P. 3–8.
150. Caplan Harold. The New International Face of Air Carrier Liability – The Good, The Bad, The Ugly. Uncharacteristically Unkind Words / Harold Caplan // 21st Annual Aviation Law & Insurance Symposium. – January 6th – 8th 2010. – <http://www.alisymposium.com/2010CD/Caplan.pdf>.
151. Carriage Of Goods By Air: A Guide To The International Legal Framework / United Nations Conference On Trade And Development // Report by the UNCTAD secretariat. – UNCTAD/SDTE/TLB/2006/1. – 27 June 2006. – 199 p. http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20061_en.pdf.
152. Diplomatic Conference to adopt a mobile equipment convention and an aircraft protocol / Acts and Proceedings. – Rome, 2006. – 925 p.
153. DCCD Doc No. 3 7/11/08. Проект конвенции о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов: Межд. Конф. по возд. праву (Монреаль, 20 апреля – 2 Мая 2009 г.). – 19 с.
154. DCCD Doc No. 4. 7/11/08. Проект конвенции о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного воздушными судами третьим лицам: Межд. Конф. по возд. праву (Монреаль, 20 апреля – 2 Мая 2009 г.). – 8 с.
155. DCCD Doc No. 5. 27/02/09. Diplomatic Conference (Montreal, 20 April to 2 May 2009) to adopt a Convention on compensation for damage caused by aircraft to third parties (general risks convention) (Presented by the Aviation Working Group): Intern. Conf. On Air Law (Montreal, Apr. 20 – May 2, 2009). – 3 p.
156. DCCD Doc No. 6. 11/3/09. (Presented by the Latin American Association for Aeronautical and Space Law – (ALADA)): Intern. Conf. On Air Law (Montreal, Apr. 20 – May 2, 2009). – 3 p.
157. DCCD Doc No. 8. 25/03/09. Замечания по проектам двух конвенций (Представлено Египтом): Межд. Конф. по возд. праву (Монреаль, 20 апреля – 2 Мая 2009 г.). – 4 с.
158. DCCD Doc No. 9. 26/3/09. Полученные дополнительные замечания по проектам двух конвенций. (Представлено Секретариатом): Межд. Конф. по возд. праву (Монреаль, 20 апреля – 2 Мая 2009 г.). – 14 с.

159. DCCD Doc No 9. 26/3/09. Полученные дополнительные замечания по двум проектам конвенции (Представлено Секретариатом): Межд. Конф. по возд. праву (Монреаль, 20 апреля – 2 Мая 2009 г.). – Add. No. 1. – 17/4/09. – 6 с.
160. DCCD Doc No. 10. 26/3/09. Конвенция о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов (Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным союзом авиационного страхования (МСАС), Лондон. и межд. ассоциацией страховых брокеров (LIIBA), Организацией по аэронавигационному обслуживанию (КАНСО), Межд. советом аэропортов (МСА), Межд. ассоциацией по обеспечению авиационной безопасности (ASSA – I), Авиационной рабочей группой (АРГ)): Межд. Конф. по возд. праву (Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 г.). – Revision No. 1. – 20/4/09. – 14 с.
161. DCCD Doc No. 11. 30/3/09. Предложения в отношении двух проектов конвенций (Представлено Уругваем): Межд. Конф. по возд. праву (Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 г.). – 6 с.
162. DCCD Doc No. 13. 09/04/09. The general risk Convention: incidence of airline third party deaths and bodily injury on the ground 1954–2008 (Presented by the International Union of Aerospace Insurers): Intern. Conf. On Air Law (Montreal, Apr. 20– May 2, 2009). – 3 p.
163. DCCD Doc No. 15. 17/4/09. Проект заключительных положений Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам (Представлено Секретариатом): Межд. Конф. по возд. праву (Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 г.). – 6 с.
164. DCCD Doc No. 16. 20/04/09. Предложения в отношении проектов конвенций (представлено Китаем): Межд. Конф. по возд. праву (Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 г.). – 10 с.
165. DCCD Doc No. 21. 20/4/09. Convention On Compensation For Damage To Third Parties, Resulting From Acts Of Unlawful Interference Involving Aircraft (Unlawful Interference Convention), And Convention On Compensation For Damage Caused By Aircraft To Third Parties (General Risks Convention) (Presented By The International Air Transport Association (IATA)): Intern. Conf. On Air Law (Montréal, 20 April To 2 May 2009). – 3 с.
166. DCCD Doc No. 24. 23/4/09. 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): Intern. conf on air law (Montréal, 20 April to 2 May 2009). – 9 p.

167. DCCD Doc No. 28. 28/4/09. 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): Intern. Conf. on air law (Montréal, 20 April to 2 May 2009). – 27 p.
168. DOC 1562. Provisional International Civil Aviation Organization: First Interim Assembly. Draft Convention of the status of CITEJA. – A.12 13/4/46. – P. 1–2.
169. DOC 4634 LC/70. International Civil Aviation Organization. Legal Committee: First Session: Report and Commentary on Draft Convention concerning the International Recognition of Rights in Aircraft (as approved by the Legal Committee at its meeting of September 25th, 1947. – 9/10/47. – P. 1–11.
170. DOC 4634 LC/70. Report and Commentary on Draft Convention concerning the International Recognition of Rights in Aircraft. – 9/10/47. – 348 p.
171. DOC. 7032 A4 – LE/1. ICAO. Fourth Assembly. Legal Commission. Minutes and Documents. – (Montreal, August 1950). – 373 p.
172. DOC 7015, A4 – LE/2. Final Report of the Legal Commission: 4th Session of the Assembly. Montreal, May – June 1950. – 67 p.
173. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Done at Montreal on 28 May 1999, Doc 9740. – 116 p.
174. Eriksson Stephan. The 1973 Convention on Law Applicable to Products Liability, some minor comments [Електронний ресурс] / Stephan Eriksson // Conf. on Intern. Aviation Liability & Insurance. – October 30–31, 2009. – Montreal, Canada. – 6 p. – Режим доступу: <http://monmexique.com/Eriksson-Conv-Products-Liability091019.pdf>.
175. European Convention on Products liability in Regard to Personal Injury and Death. Explanatory report [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://conventions.coe.int/Treaty/En/Reports/HTML/091.htm>.
176. Explanatory Report on the 1973 Hague Products Liability [Електронний ресурс]. – 34 p. – Режим доступу: <http://www.hcch.net/upload/expl22.pdf>.
177. International Regulation of Aspects of Security Interests In Mobile Equipment: Questionnaire. / UNIDROIT. – 1989. Study LXXII DOC – 12 p.
178. Kastela Slobodan. Montreal Convention and national legislation / Slobodan Kastela. Ana Keglovic // ICTS. Nova Gorica. 6–8 November 2008. – 7 p.
179. LE/26 2/6/46. Draft Convention On Title to Aircraft and Recordation of Mortgages: First Assembly. Commission no. 4 (Legal Questions). – ICAO.

180. Le/4. Provisional International Civil Aviation Organization: First Interim Assembly. Commission IV–Legal Questions. 20/5/46. – P.1–12.
181. LE/2 PICA0. Revised Draft Convention On Title to Aircraft and Recordation of Mortgages.2 June 1946: First Assembly. Commission no. 4 (Legal Questions). – P. 1–20.
182. LM 1/16.1–10/10. Дипломатическая конференция (Пекин, Китай, 30 августа – 10 сентября 2010 г.) для принятия: 1) Протокола об изменении Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреальской конвенции 1971 г.), измененной Протоколом 1988 г.; 2) Протокола об изменении Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаагской конвенции 1970 г.) 5 февраля 2010 г. – Дополнение А к письму государствам. – 41 с.
183. LC/29 – WP/2–1. Report of ICAO Secretariat. Secretariat Study on «Civil/ State Aircraft». – Montreal, 4–15 July 1994. – 22 p.
184. Gallagher, James A. Jr. Aviation. An Examination of Developing Liability Issues in International Air Transportation / James A. Gallagher, Jr. // Federation of Defense and Corporate Counsel Transportation Section Mid – Winter Meeting, Big Island, Hawaii, March 11, 2004. – 25 p.
185. Masutti Anna. European Perspective on third party liability and insurance [Електронний ресурс] / Anna Masutti // RPAS Symposium, 23–25 March 2015. – 18 p. – Режим доступу: <http://www.icao.int/Meetings/RPAS/RPASymposiumPresentation/Day%20%20Workshop%2010%20Legal%20Anna%20Masutti%20-%20European%20Perspective%20on%20third%20party%20liability%20and%20insurance.pdf>.
186. McCreary Scott D. The Cape Town Treaty And International Registry Outline And Suggested Best Practices Checklist / Scott D. McCreary // The nBAA Annual Meeting & Convention Cape Town Treaty and International Registry Update – the Latest Issues and Practical Solutions. Las Vegas NV, October 10–12, 2011. – 28 p.
187. Milde Michael. «Warsaw System» and the 1999 Montreal Convention / Michael Milde // International Conference Contemporary Issues in air Transport, Air Law & Regulation. – 25 April 2008. – New Delhi, India. – 21 p. http://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/C08-Michael_Milde-Warsaw_System_and_Montreal_1999.pdf.
188. Report of the Fifty – Ninth Conference. – International Law Association, Belgrade, 1980. – 672 p.
189. SGWI – RG/1. Report of the Review Group Of The Special Group On Aviation War Risk Insurance. Montreal, 30 April and 1 May 2003. – 21 p.

190. 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.
191. SGWI/2. Special group on aviation war risk insurance. Report: Second meeting. Montreal, 28–30 January 2002. – 57 p.
192. Who bears the costs of terrorism? Allocating the risk under the draft ICAO Unlawful Interference Convention. – Royal Aeronautical Society, London, 5th March 2009. – 22 p.
193. Dempsey Paul Stephen. Accidents & Injuries In Air Law: The Clash Of The Titans / Paul Stephen Dempsey. – 2008. – 32 p.
194. Jae Woon Lee. Compensable Damage in the Modernized Rome Convention: GCAA / McGill Conference on Air Transport, Air & Space Law and Regulation. – Abu Dhabi, 16.04.2009. – 30 p.
195. Rob Merkin. Insurance, Reinsurance AndThe Impact Of Terrorism / Prof. Rob Merkin, prof. Jerome Kullmann. – Aida World Congress, 2006. – 196 p.
196. Michael Wolgast. The Implications of 11 September for the German Insurance Industry. – 22 p.
197. Milde Michael. «Warsaw System» and the 1999 Montreal Convention [Електронний ресурс] / Prof. Dr. Michael Milde // Intern. Conf. on Contemporary Issues of Air Transport, Air Law & Regulation. – New Delhi, India, 25 April 2008. – Режим доступу: http://www.mcgill.ca/files/iasl/C08 – Michael_Milde – Warsaw_System_and_Montreal_1999.pdf.
198. Milde Michael. Montreal Convention 1999 – Merits and Flaws... [Електронний ресурс] / Prof. Dr. Michael Milde // Intern. Conf. on Contemporary Issues of Air Transport, Air Law & Regulation, New Delhi, India 25 April 2008. – Режим доступу: http://www.mcgill.ca/files/iasl/C08 – Michael_Milde – M_99_Merits_and_Flaws.pdf.
199. Milde Michael «Rendition Flights» And International Air Law [Електронний ресурс] / Prof. Dr. Michael Milde // Intern. Conf. Redress. Seeking Reparations for Torture Survivors. – June 2008. – 16p. – Режим доступу: http://www.redress.org/downloads/publications/Prof_Dr_Michael_Milde_for_REDRESS_June_2008_2_.pdf.
200. Uniform Commercial Law In The Twenty-First Century. Proceedings of the Congress of the United Nations Commission on International Trade Law. New York, 18–22 May 1992 New York. – 1995. – 290 p.
201. International Uniform Law in Practice / Le droit uniforme international dans

- la pratique. Paper presented at the 3rd Congress on Private Law held by the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT), Rome, 7–10 September 1987. Includes bibliographies. – 575 p.
202. United Nations Conference On Contracts For The International Sale Of Goods. Vienna, 10 March – 11 April 1980. Official Records. United Nations Ed. – 1991. – 487 p.
203. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод., допов. та CD) / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. – К. : Ірпінь: ВТФ «Перун», 2007. – 1736 с.
204. Black's Law Dictionary / editor in chief Bryan A. Garner. West Group. St. Paul., Minn., 1999. – 1738 p.
205. New Webster's Dictionary of the English Language. College Edition. Surjeet Publications, 1998. – 1824 p.
206. The Concise Oxford Dictionary. New Seventh Edition. – Oxford University Press. Bombay. 1987. – 1264 p.
207. Англо – український словник /за заг. кер. Є. І. Гороть – Вінниця: Нова книга. 2006–1700 с.

Законодавчі та нормативні документи України

208. Авіаційні правила України, Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні»: наказ Мін-ва інфраструктури України 25.10.2012 № 636 // Оф. Вісн. України. – 2012. – № 93 (14.12.2012). – ст. 3814.
209. Аналіз № 3.2.14-1А даних з безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України, що сталися у 2013 році // Нац. бюро з розслідування авіа. подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами. Управління попередження авіаційних подій. – К. : 2014. – 72 с.
210. Про встановлення процентних ставок за зовнішніми запозиченнями резидентів: постанова Правління Національного Банку України від 3 серпня 2004 р. N 363 (із змінами і доповненнями) // ЛігаБізнесІнформ.
211. Інструкція з надання коду авторизації щодо доступу до Міжнародного реєстру майнових прав на рухоме авіаційне обладнання та реєстрації Безвідкличного повноваження на подання запиту про здійснення дереєстрації та експорту рухомого авіаційного обладнання у Державіаслужбі України від 16.08.2013 р. // ЛігаБізнесІнформ.
212. Конституція України від 28.06.1996 р. // (із змінами та доповненнями) ЛігаБізнесІнформ.

213. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 р. // (із змінами та доповненнями) // ЛігаБізнесІнформ .
214. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // (із змінами та доповненнями) ЛігаБізнесІнформ.
215. Повітряний кодекс України від 04.05.1993 р. // (із змінами та доповненнями) ЛігаБізнесІнформ.
216. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання питань міжнародного приватного права: закон України від 21.01.2010 р. № 1837 – VI // Оф. Вісн. України. – 2010. – № 9 (19.02.2010). – ст. 425.
217. Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом: закон України 14.05.1992 р. // (із змінами та доповненнями) ЛігаБізнесІнформ
218. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: закон України від 21 березня 2017 р. N 1965-VIII // ЛігаБізнесІнформ.
219. Про забезпечення вимог кредиторів та реєстрацію обтяжень: закон України від 18 листопада 2003 р. № 1255 – IV(із змінами та доповненнями) // ЛігаБізнесІнформ
220. Про заставу: закон України від 2 жовтня 1992 р. // (із змінами та доповненнями) ЛігаБізнесІнформ.
221. Про затвердження Порядку здійснення офіційного перекладу багатосторонніх міжнародних договорів України на українську мову: постанова Каб. Мін. України від 17 березня 2006 р. № 353 // Оф. Вісн. України. – 2006. – № 12 (05.04.2006). – ст. 814.
222. Про затвердження порядку і правил здійснення обов’язкового авіаційного страхування цивільної авіації: постанова Каб. Мін. України від 6 вересня 2017 р. № 676 // Оф. Вісн. України. – 2017. – № 74 (22.09.2017). – ст. 2272.
223. Про затвердження Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади: постанова КабМіну України від 28.12.1992 (із змінами та доповненнями) № 731 // ЛігаБізнесІнформ.
224. Про міжнародні договори України: закон України від 29.06.2004 р. № 1906 – IV // Від. Верх. Ради України. – 2004. – № 50. – 10 грудня. – ст. 540.
225. Про міжнародне приватне право: закон України від 23.06.2005 р. № 2709 – IV (із змінами та доповненнями) // ЛігаБізнесІнформ.

226. Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті: закон України від 23 вересня 1994 року № 185/94 – ВР (із змінами та доповненнями) // ЛігаБізнесІнформ
227. Про правонаступництво України: закон України від 12 вересня 1991 р. № 1543-ХІІ // Відомості Верхов. Ради України. – 1991. – № 46 (12.11.91). – ст. 617.
228. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу: наказ Мін. інфраструктури України від 30 лист. 2012 р. № 735 // Оф. Вісн. України. – 2013. – № 4. – 25 січня. – ст. 136.
229. Угода про практичне використання положень статті 83 bis Конвенції про міжнародну цивільну авіацію // Оф. Вісн. України. – 2007. – № 97 (29.12.2007). – ст. 3537.
230. Правила сертифікації експлуатантів: наказ Держ. служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 20 вересня 2005 р. № 684 // Оф. Вісн. України. – 2005. – № 52 (11.01.2006). – ст. 3375.
231. Порядок продовження строків розрахунків за зовнішньоекономічними операціями: постанова Каб. Мін. України від 29 грудня 2007 р. № 1409 (із змінами та доповненнями) // ЛігаБізнесІнформ.
232. Цивільний Кодекс України від 16.01.2003 № 435 – VI (із змінами та доповненнями) // ЛігаБізнесІнформ.
233. Інструкція про порядок виконання міжнародних договорів з питань надання правової допомоги в цивільних справах щодо вручення документів, отримання доказів та визнання і виконання судових рішень, затвердженої спільним наказом Міністерства юстиції України та Державної судової адміністрації України від 27.06.2008 № 1092/5/54, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 02.08.2008 № 573/15264.

Зарубіжні законодавчі та нормативні документи

Австралія

234. Damage by Aircraft Act of 1999 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.austlii.edu.au/au/legis/cth/consol_act/dbaa1999139/
235. Civil Aviation (Carriers' Liability) Act 1959 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.austlii.edu.au/au/legis/cth/consol_act/cal1959327/.
236. Personal Property Securities Act 2009 No. 130, 2009 as amended [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2014C00273>

Австрія

237. Gesamte Rechtsvorschrift für Luftfahrtgesetz [Електронний ресурс]. – Режим <http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011306>

Албанія

238. Law No.10 076, Date 12 February 2009 On Compulsory Insurance Within The Transport Sector [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://amf.gov.al/pdf/ligje/Law%20on%20TPL.pdf>.

Білорусь

239. Воздушный кодекс Республики Беларусь от 16 мая 2006 г. № 117 – 3 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pravo.levonevsky.org/kodeksby/vozsk/20110115/index.htm>

Великобританія

240. The Aerodromes (Designation) (Detention and Sale Of Aircraft) (England and Wales) Order 2009, № 2350, Civil Aviation, England and Wales [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.legislation.gov.uk/uksi/2009/2350/made..>
241. Administration of Justice Act 1976 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1982/53>.
242. Carriage by Air Act 1961 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Eliz2/9-10/27/contents>.
243. Civil Aviation Act 1982 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1982/16/contents>.
244. The Contracts (Applicable Law) Act 1990 [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1990/36/contents>.
245. Digest of English Civil Law [Електронний ресурс] Режим доступу: https://archive.org/stream/cu31924021650597/cu31924021650597_djvu.txt
246. Fatal Accidents Act 1976 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1976/30>.
247. Marine And Aviation Insurance (War Risks) Act 1952 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo6and1Eliz2/15-16/57/introduction> EC
248. Common position with a view to the adoption of a Regulation of the European Parliament and of the Council on insurance requirements for air carriers and aircraft operators. C5–0012/2004. 2002/0234(COD). – 14/01/2004. – 38 p.

249. Communication From The Commission To The European Parliament And The Council Insurance Requirements for Aircraft Operators in the EU – A Report on the Operation of Regulation 785/2004 // COM (2008) 216 final. – Brussels, 24.4.2008. – 15 p.
250. Regulation (EC) No. 261/2004 Of The European Parliament And Of The Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No. 295/91 // Official Journal of the European Union. – L 46/1–46/7. – 17.2.2004.
251. Understanding between NEB-NEB on a non-exhaustive and non-binding list of extraordinary circumstances for the application of current Regulation (EC) 261/2004 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/neb-extraordinary-circumstances-list.pdf>.
252. On Minimum Level Of Insurance Cover For Passenger And Third Party Liability: Resolution ECAC/25–1 (as modified by DGCA/117 on 27 november 2002). – 2 p.
253. Regulation (EC) No. 2027/97 Of The Council of 9 October 1997 on air carrier liability in respect of the carriage of passengers and their baggage by air as amended by Regulation (EC) No. 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 // 1997R2027 – En 30.05.2002. – 001.001 – P.1–6.
254. Regulation (EC) No. 358/2003 of 27 February 2003 on the application of Article 81(3) of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and concerted practices in the insurance sector // Official Journal of the European Union. – L 53/8–53/16.
255. Regulation (EC) No. 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators // Official Journal of the European Union. – 30.4.2004. – P. 138/1–138/6.
256. Regulation (EC) No. 864/2008 of the European Parliament and of the Council of 1 July 2007 on the law applicable to non-contractual obligations (Rome II) // Official Journal of the European Union. L 199, 31.7.2007.
257. Proposal for a Council Regulation (EC) on air carrier liability in case of accident // Official Journal of the European Union. – C 104. – 10.4.1996. – P. 18–21.
258. Report from the commission to the council, the European parliament and the European economic and social committee on the application of Council

- Directive 2004/80/EC relating to compensation to crime victims [SEC (2009) 495]. – Brussels, 20.4.2009. –13 p.
259. Response to the European Commission's Consultation Paper on the Future of the Insurance Block Exemption Regulation. Lloyd's Market Association. – 28 p.

Ірландія

260. State Airports (Shannon Group) Act 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.irishstatutebook.ie/eli/2014/act/27/enacted/en/pdf>.

Казахстан

261. Гражданский кодекс Республики Казахстан (Общая часть) от 27.12.1994 года [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://dtp – yurist.kz/z_a_k_o_№__respubliki_kazahstan__4.
262. О государственном регулировании гражданской авиации: закон Республики Казахстан от 15.12.2001 № 271–2 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pavlodar.com/zakon/?dok=01581&uro=08013>.
263. Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации: закон Республики Казахстан от 15.07.2010 № 339 – IV ЗРК [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://dtp – yurist.kz/z_a_k_o_№__respubliki_kazahstan__4.

Канада

264. Carriage by Air Act R. S. C., 1985, с. С – 26. Current to June 10, 2012. [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://laws – lois.justice.gc.ca/PDF/C – 26.pdf>.
265. Personal Property Security Act. R. S.O. 1990, CHAPTER P.10 Last amendment: 2012, с. 8, Sched. 45.[Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.e – laws.gov.on.ca/html/statutes/english/elaws_statutes_90p10_e.htm.

Німеччина

266. Luftverkehrsgesetz (LuftVG) Ausfertigungsdatum: 01.08.1922. Vollzitat: «Luftverkehrsgesetz vom 1 August 1922 (RGBl. 1922 I S. 681), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 175 des Gesetzes vom 7 August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/luftvg/gesamt.pdf>.

Нова Зеландія

267. Personal Property Securities Act 1999 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.legislation.govt.nz/act/public/1999/0126/60.0/DLM45900.html>.

Російська Федерація

268. Комментарий к Воздушному кодексу Российской Федерации (постатейный) // Под ред. А. И. Травникова. – М. «Деловой двор», 2009. – 536 с.
269. О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними: федеральный закон от 14 марта 2009 г. № 31 – ФЗ (с изменениями и дополнениями) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://base.garant.ru/12165748/>
270. Об утверждении Правил ведения Единого государственного реестра прав на воздушные суда и сделок с ними: постановление Правительства Российской Федерации от 28.1.09 № 958 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.favt.ru/favt_new/?q=dejatelnost/gosudarstvennaja_registracija_vozdushnyh_sudov/edinyj_gosudarstvennyj_reestr/pravovye_osnovy/dokument/1237.
271. Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»: приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28 июня 2007 г. № 82 (в ред. Приказов Минтранса России от 08.10.2008 № 165, от 25.10.2010 № 231, от 02.04.2012 № 88) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=129521;fld=134;dst=4294967295;rnd=0.23321152385482346;from=107974-645>.
272. Закон РФ «О защите прав потребителей» от 07.02.1992 № 2300–1 <http://www.consultant.ru/popular/consumerism/>

Сербія

273. Law On Compulsory Traffic Insurance [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.nbs.rs/internet/english/20/laws/compulsory_insurance_law.pdf.

США

274. Air Transportation Safety and System Stabilization Act. Public Law 107–42-Sept. 22, 2001. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.law.cornell.edu/background/warpower/hr2926.pdf>.

275. 14 CFR Part 250 – Oversales and Denied Boarding Compensation. Department Of Transportation. Office Of The Secretary. Docket no. DOT – OST – 01–9325. RIn no. 2105 – AD63 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://airconsumer.ost.dot.gov/rules/DBC%20Final%20Rule%202008-4-8.pdf>.
276. 14 C. F. R. Part 257 – Disclosure of code – sharing arrangements and long – term wet leases. Title 14 – Aeronautics and Space [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://law.justia.com/cfr/title14/14-4.0.1.1.34.html>.
277. 14 CFR, Section 53. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.flightsimaviation.com/data/FARS/part_119-53.html.
278. Civil Aviation Act 1982. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1982>.
279. Civil Code Of Georgia / Robyn Jordan // 2001 by IRIS Georgia. – 210p. [Електронний ресурс] Режим доступу: http://www.irisprojects.umd.edu/georgia/Laws/English/code_civil.pdf.
280. Code of Federal Regulations. – Title 14. – Volume 1. [Revised as of January 1, 2001]. Chapter I – Federal Aviation Administration, Department Of Transportation [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx_01/14cfr49_01.html.
281. Federal Aviation Act of 1958. Public Law 85–726; 72 Stat. 737; 49 U. S. C. App. 1301 et seq [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://libraryonline.erau.edu/online – full – text/books – online/Aviationlawpt1.pdf](http://libraryonline.erau.edu/online-full-text/books-online/Aviationlawpt1.pdf).
282. Title 14 – Aeronautics And Space. Chapter I – Office Of The Secretary, Department Of Transportation (Aviation Proceedings). Subchapter A – Economic Regulations. Part 205 – Aircraft Accident Liability Insurance [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/CFR-2011-title14-vol4/xml/CFR-2011-title14-vol4-part205.xml>.
283. 49 U. S. C. § 41309. Title 49: US Code – Section 41309: Cooperative agreements and requests [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://codes.lp.findlaw.com/uscode/49/VII/A/II/413/41309>.
284. 49 U. S. C. §44102. Title 49: Transportation. US Code – Section 44102. Registration requirements [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://us-code.vlex.com/vid/sec-requirements-19259249>.
285. Revised Code of Washington (RCW). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://apps.leg.wa.gov/rcw/default.aspx?cite=4.56.250>
286. United States Code [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uscode.house.gov/download/ascii.shtml>.

287. Uniform Commercial Code. – Article 9 – Secured Transactions (2010) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.law.cornell.edu>.
288. 14 CFR Parts 244, 250, 253, 259, and 399 [Docket No. DOT – OST – 2010–0140]. RIN 2105 – AD92. Enhancing Airline Passenger. – Federal Register. – Vol. 76. – No. 79. – Monday, April 25, 2011. – Rules and Regulations [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2011-04-25/pdf/2011–9736.pdf>.
289. FAA Modernization And Reform Act Of 2012 (P. L. 112–95) / February 1, 2012. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/CRPT-112hrpt381/pdf/CRPT-112hrpt381.pdf>.

Туреччина

290. Regulation On Third Party Liability Insurance Compulsory For Turkish And Foreign Civil Aircrafts Flying In The Turkish Airspace. – Official Gazette of Publication: 15.11.2005–25994 Issued by: Prime Ministry (Undersecretariat of Treasury) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.tsb.org.tr/Document/Yonetmelikler/Turk_Hava_Sahasinda_Ucusson.pdf.

Міжнародні договори

291. Венская конвенция о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 г. с поправками, внесенными Протоколом от 12 сентября 1997 // ЛігаБізнесІнформ.
292. Віденська конвенція про право міжнародних договорів від 23.05.1969 // ЛігаБізнесІнформ.
293. Гаагский протокол 1955 г. о поправках к Варшавской конвенции 1929 г. об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок//ЛігаБізнесІнформ.
294. Договір між Україною та Республікою Куба про правові відносини та правову допомогу в цивільних та кримінальних справах від 27.03.2003 ратифікований законом № 1368 – IV від 10.12.2003 // Оф. Вісн. України. – 2003. – № 52. – 9 січня 2004 р. – Ч. 1. – ст. 2747.
295. Договір між Україною та Румунією про правову допомогу та правові відносини в цивільних справах від 30.01.2002, ратифікований законом № 2822 – IV від 07.09.2005 // Оф. Вісн. України. – 2005. – № 39. – 14 жовтня. – ст. 2435.
296. Договір між Україною та Чеською Республікою про правову допомогу в цивільних справах від 28.05.2001, ратифікований законом № 2927 – III від 10.01.2002 // Оф. Вісн. України. – 2002. – № 5. – 15 лютого. – ст. 163.

297. Договір між Україною та Республікою Македонія про правову допомогу в цивільних справах від 10.04.2000, ратифікований законом № 2081 – III від 2.11.2000 // Оф. Вісн. України. – 2000. – № 48. – 15 грудня – ст. 2073.
298. Договір між Україною і Соціалістичною Республікою В'єтнам про правову допомогу і правові відносини в цивільних і кримінальних справах від 06.04.2000, ратифікований законом № 2080 – III від 2.11.2000 // Оф. Вісн. України. – 2000. – № 48. – 15 грудня. – ст. 2072.
299. Договір між Україною і Республікою Польща про правову допомогу та правові відносини у цивільних і кримінальних справах від 24.05.93, ратифікований законом № 3941 – XII від 4.02.1994 // Від. Верх. Ради України. – 1994. – № 23. – 7 червня. – ст. 174.
300. Договір між Україною та Латвійською Республікою про правову допомогу та правові відносини у цивільних, сімейних, трудових та кримінальних справах від 23.05.95, ратифікований законом № 452/95 – ВР від 22.11.1995 // Від. Верх. Ради України. – 1995. – № 44. – 31 жовтня. – ст. 326.
301. Договір між Україною та Естонською Республікою про правову допомогу та правові відносини у цивільних та кримінальних справах від 15.02.95, ратифікований законом № 450/95 – ВР від 22.11.1995 // Від. Верх. Ради України. – 1995. – № 44. – 31 жовтня. – ст. 324.
302. Договір між Україною і Литовською Республікою про правову допомогу та правові відносини у цивільних, сімейних і кримінальних справах від 07.07.93, ратифікований законом № 07.07.93 від 17.12.1993 // Від. Верх. Ради України. – 1993. – № 52. – 28 грудня. – ст. 499.
303. Договір між Україною та Республікою Грузія про правову допомогу та правові відносини у цивільних та кримінальних справах від 09.01.95, ратифікований законом № 451/95 – ВР від 22.11.1995 // Від. Верх. Ради України. – 1995. – № 44. – 31 жовтня. – ст. 325.
304. Договір між Україною і Республікою Молдова про правову допомогу та правові відносини у цивільних і кримінальних справах від 13.12.93, ратифікований законом № 238/94 – ВР від 10.11.1994 // Від. Верх. Ради України. – 1994. – № 46. – 15 листопада. – ст. 416.
305. Договір між Україною та Республікою Узбекистан про правову допомогу та правові відносини у цивільних та сімейних справах від 19.02.98, ратифікований законом № 238 – XIV від 5.11.1998 // Оф. Вісн. України. – 1998. – № 45. – 26 листопада. – ст. 1659.
306. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. // Оф. Вісн. України. – 2004. – № 40 (22.10.2004). – ст. 2667.

307. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок [Электронный ресурс] // ЛігаБізнесІнформ.
308. Конвенція про міжнародні майнові права на рухоме обладнання: закон України від 6 червня 2012, N 4904-VI // Оф. Вісн. України. – 2012. – № 85 (16.11.2012). – ст. 3497.
309. Конвенция о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам // Оф. Вісн. України. – 2005. – № 44. (16.11.2005). – ст. 2824.
310. Конвенція про вручення за кордоном судових та позасудових документів у цивільних або комерційних справах, до якої Україна приєдналася згідно до закону від 19 жовтня 2000 р. № 2052 – III // Оф. Вісн. України. – 2004. – № 31 (20.08.2004). – ст. 2124.
311. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень // Оф. Вісн. України. – 2009. – № 33 (15.05.2009). – ст. 1163.
312. Конвенція УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг, до якої Україна приєдналася за законом від 11 січня 2006 р. № 3301 – IV // Оф. Вісн. України. – 2006. – № 6 (22.02.2006). – ст. 278.
313. Конвенция Организации Объединенных Наций об уступке дебиторской задолженности в международной торговле // Организация Объединенных Наций. – Нью – Йорк, 2004 год. – 58 с.
314. Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору. Unofficial Russian translation of the Guadalajara Convention of 1961 (Doc 8181). – 6 с.
315. Конвенция № 3007 об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности // ЛігаБізнесІнформ.
316. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов [Электронный ресурс] // ЛігаБізнесІнформ.
317. Конвенция № 2087 о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации [Электронный ресурс] // ЛігаБізнесІнформ.
318. Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации. Пекин, 10 сентября 2010 г. [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/954_013
319. Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекин, 10 сентября 2010 года) [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/954_014

320. Протокол об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 г. Монреаль, 23 сентября 1978 года // ЛігаБізнесІнформ.
321. Конвенція УНІДРУА про міжнародний факторинг, до якої Україна приєдналася за законом від 11 січня 2006 р. № 3302 – IV // Оф. Вісн. України. – 2006. – № 6 (22.02.2006). – ст. 279.
322. Угода між Урядом України та Урядом Держави Ізраїль про врегулювання претензій, які виникли внаслідок повітряної катастрофи, що сталася 4 жовтня 2001 р. // Оф. Вісн. України. – 2003. – № 52 (09.01.2004)(ч. 1). – ст. 2755.
323. Угода між Україною та Турецькою Республікою про правову допомогу та співробітництво в цивільних справах від 23.11.2000 р., ратифікована законом від 05.07.2001 р. № 2605 – III // Оф. Вісн. України. – 2001. – № 30. – 10 серпня. – ст. 1353.
324. Угода між Україною та Республікою Кіпр про правову допомогу в цивільних справах від 06.09.2004, ратифікована законом від 22.09.2005 р. № 2910 – IV // Оф. Вісн. України. – 2005. – № 42. – 2 листопада. – ст. 2646.
325. Угода між Україною та Європейським Співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення від 01.12.2005, затверджена Указом Президента України № 774/2006 від 21.11.2006 // Оф. Вісн. України. – 2006. – № 39. – 11 жовтня 2006. – ст. 2619.
326. Угода між Урядом України та Урядом Сполучених Штатів Америки про повітряні перевезення від 14.07.2015, затверджена законом України від 04.11.2015 р. № 1679 – VI // Оф. Вісн. України. – 2016. – № 11 (16.02.2016). – ст. 495.
327. Угода між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір. Проект [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9283.pdf>.
328. Угода між Урядом України та Урядом Королівства Данія про повітряне сполучення від 27.03.2001 р. // ЛігаБізнесІнформ.
329. Угода між Кабінетом Міністрів України та Великою Соціалістичною Народною Лівійською Арабською Джамагірією про повітряне сполучення затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2002 р. № 1587//ЛігаБізнесІнформ.
330. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Йорданського Хашимітського Королівства про повітряне сполучення від 30.11.2005 р.,

- затверджена законом України № 46-V від 27.07.2006 // Оф. Вісн. України, 2006. – № 32 (23.08.2006). – ст. 2299.
331. Угода між Урядом України та Урядом Королівства Швеція про повітряне сполучення від 27.03.2001 р. // ЛігаБізнесІнформ.
332. Угода між Кабінетом Міністрів України та Радою Міністрів Боснії і Герцеговини про повітряне сполучення від 24.06.2008 р., затверджена законом України № 1679-VI від 22.10.2009 // Оф. Вісн. України. – 2009. – № 88 (23.11.2009). – ст. 2967.
333. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Федеративної Республіки Бразилія про повітряне сполучення від 02.12.2009 р., затверджена законом України № 3023-VI від 15.02.2011 // Оф. Вісн. України. – 2011. – № 18 (18.03.2011). – ст. 732.
334. Arrangement on officially supported export credits dated 1 September 2011. TAD/PG (2011)13 [Електронний ресурс]. – 143 р. Режим доступу: [http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=tad/pg\(2011\)13&doclanguage=en](http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=tad/pg(2011)13&doclanguage=en).
335. Additional Protocol No.1 Amend The Convention For The Unification Of Certain Rules Relation To International Carriage By Air, Signed At Warsaw On 12 October 1929, As Amended By The Protocol Done At The Hague On 28 September 1955, Signed At Montreal, On 25 September 1975 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.fog.it/convenzioni/inglese/montreal-1-1975.htm>.
336. Additional Protocol No.2 Amend The Convention For The Unification Of Certain Rules Relation To International Carriage By Air, Signed At Warsaw On 12 October 1929, As Amended By The Protocol Done At The Hague On 28 September 1955, Signed At Montreal, On 25 September 1975 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.fog.it/convenzioni/inglese/montreal-2-1975.htm>.
337. Additional Protocol No.3 Amend The Convention For The Unification Of Certain Rules Relation To International Carriage By Air, Signed At Warsaw On 12 October 1929, As Amended By The Protocol Done At The Hague On 28 September 1955, Signed At Montreal, On 25 September 1975 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.fog.it/convenzioni/inglese/montreal-3-1975.htm>.
338. Additional Protocol No.4 Amend The Convention For The Unification Of Certain Rules Relation To International Carriage By Air, Signed At Warsaw On 12 October 1929, As Amended By The Protocol Done At The Hague On 28 September 1955, Signed At Montreal, On 25 September 1975

- [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.fog.it/convenzioni/inglese/montreal-4-1975.htm>.
339. Aviation Insurance Clauses Group Second Statement of Activities – July 2006 / June 2007. – 4 p.
340. Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation Signed at Paris, October 13, 1919 (Paris Convention) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.spacelaw.olemiss.edu/library/aviation/IntAgr/multilateral/1919_Paris_conevention.pdf
341. Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Precautionary Arrest of Aircraft, Rome, 29th May, 1933 в кн. : Shawcross and Beaumont Air Law / [J. David McClean (General Editor), J. M. Balfour, Richard K. Gardiner and others] // Lexis Nexis. Butterworths. – Vol. II.
342. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Damage Caused by Aircraft to Third Parties on the Surface, Rome, 29th May, 1933 в кн. : Shawcross and Beaumont Air Law / [J. David McClean (General Editor), J. M. Balfour, Richard K. Gardiner and others] // Lexis Nexis. Butterworths. – Vol. II.
343. Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft, Geneva, 19th June, 1948 в кн. : Shawcross and Beaumont Air Law / [J. David McClean (General Editor), J. M. Balfour, Richard K. Gardiner and others] // Lexis Nexis. Butterworths. – Vol. II.
344. Convention On Damage Caused By Foreign Aircraft To Third Parties On The Surface, Signed At Rome, On 7 October 1952 (Rome Convention 1952) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/rome1952.pdf>.
345. Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 29th July 1960, as amended by the Additional Protocol of 28th January 1964 and by the Protocol of 16th November 1982 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.oecd-neo.org/law/nlparis_conv.html.
346. DCCD Doc No. 4. Проект конвенції о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного воздушными судами третьим лицам: Межд. Конф. по возд. праву (Монреаль, 20 апреля – 2 Мая 2009 г.) // 7/11/08–8 с.
347. DCCD Doc No. 5 on 27/02/09. Diplomatic Conference (Montreal, 20 April to 2 May 2009) to adopt a Convention on compensation for damage caused by aircraft to third parties (general risks convention) (Presented by the Aviation Working Group): Intern. Conf. On Air Law (Montreal, Apr. 20– May 2, 2009). – 3 p.
348. DCCD Doc No. 3 on 7/11/08. Проект конвенции о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного

- вмешательства с участием воздушных судов: Межд. Конф. по возд. праву (Монреаль, 20 апреля – 2 Мая 2009 г.). – 19 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://icao.int/secretariat/legal/DCCD2009/doc/DCCD_doc_3_ru.pdf.
349. ECAC Recommendation On Leasing Of Aircraft. Recommendation ECAC/21–1. [Електронний ресурс]. – 5 р. – Режим доступу: https://www.ecac-ceac.org/publications_events_news/ecac_documents/resolutions_and_recommendations.
350. Final Act of the International Conference on the Air Law held under the auspices of the International Civil Aviation Organization at Montreal from 10 to 28 May 1999. – DCW Doc No. 58. – 28/5/1999. – 27 р.
351. Interim Agreement on Air Carriers (Montreal Agreement) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.airlineinfo.com/ostpdf69/232.pdf>.
352. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended By The Protocol Done At The Hague on 28 September 1955. (Hague Protocol 1955) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.hague.protocol.1955/doc.html>
353. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended By The Protocol Done At The Hague on 28 September 1955, Signed at Guatemala City, on 8 March 1971 (Guatemala City Protocol 1971) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.guatemala.city.protocol.1971/doc.html>.
354. Sector understanding on export credits for civil aircraft dated 1 September 2011. TAD/ASU (2011)1 [Електронний ресурс]. – 47 р. – Режим доступу: [http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=tad/asu\(2011\)1&doclanguage=en](http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=tad/asu(2011)1&doclanguage=en).

Дисертації

355. Діковська І. А. Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві: дис. на здобуття наук. ступеня канд. наук : спец. 12.00.03 / І. А. Діковська. – Київ, 2002. – 203 с.
356. Немцева А. О. Теоретико-правовий аналіз відповідальності без вини у цивільному праві України: дис. дис. на здобуття наук. ступеня канд. наук : спец. 12.00.03 / А. О. Немцева. – Київ, 2016. – 213 с.

357. Покачалова А. Г. Забезпечення зобов'язань в міжнародному приватному праві: дис. дис. на здобуття наук. ступеня канд. наук : спец. 12.00.03 / А. Г. Покачалова. – Київ, 2012. – 191 с.
358. Пшеничний Д. В. Колізійний принцип тісного зв'язку у міжнародному приватному праві: дис. на здобуття наук. ступеня канд. наук : спец. 12.00.03 / Д. В. Пшеничний. – Київ, 2011. – 217 с.
359. Abousuwa Ali Ahmed. Liability in Private International Air Law For Aircraft Repair. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Doctor of Civil Law / Ali Ahmed Abousuwa // Institute of Air and Space Law McGill University. Montreal, Canada. – November, 1985. – 239 p.
360. Antwerpen Niels van. Cross-border provision of Air Navigation Services with specific reference to Europe: Safeguarding transparent lines of responsibility and liability. A thesis submitted to the University of Leiden in partial fulfillment of the requirements of the degree of Doctor of Civil Law / Niels van Antwerpen // Leiden. – November, 2007. – 247 p.
361. Buncker Donald. The Legal Aspect of Aerospace Finance in Canada. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Doctor of Civil Law / Donald Buncker // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – November, 1987. – 868 p.
362. Burchevskyy Oleksiy. Are we ready to drive to the sky? Personal air – land vehicles within the modern air law framework and theory of legal innovation. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Oleksiy Burchevskyy // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. December, 2008. – 134 p.
363. Byrom Robert M. Product liability of United States' Aircraft and Component Manufacturers. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Robert M. Byrom // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – April, 1993. – 335 p.
364. Chen, Qian. Legal aspects of aircraft financing and new challenges for China. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Qian Chen // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – December, 2008. – 132 p.
365. Cohen Jérôme. The challenge of aircraft financing and its legal implications. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial

- fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Jérôme Cohen [Електронний ресурс]. – Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. August 1996. – 127 p. – Режим доступу: digitool.library.mcgill.ca/dtl_publish/4/27446.html
366. Cortés Carlos E. Aguilar. Air Carrier Liability and Automation Issues. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Carlos E. Aguilar Cortés // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. December, 2008. – 135 p.
367. Devinsky Peter. Speedy Relief? The Default Remedies as set out in the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol [Електронний ресурс] / Peter Devinsky // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – August 2008. – 94 p. – Режим доступу: http://digitool.library.mcgill.ca/webclient/StreamGate?folder_id=0&dvs=1331315240560~484
368. Ibrahim Elkhaila Abdelrahman. Analysis Of Aircraft Purchase Contract. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Elkhaila Abdelrahman Ibrahim // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – March, 1983. – 125 p.
369. Iglesias – Badillo, Eduardo J. International recognition of property interests in leased aircraft: the new UNIDROIT convention on mobile equipment. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Eduardo J. Iglesias – Badillo // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – August, 1999. – 162 p.
370. Ghonaim Mahmoud. The Legal Aspects Of Aviation Finance In Developing Countries. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Mahmoud Ghonaim. – Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – March, 1991. – 269 p.
371. Gongora Luis Jorge. Aviation Insurance / Luis Jorge Gongora. – Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – August, 1998. – 110 p.
372. Guelfi Audrey. Implications of code – sharing agreements on air carriers' liability. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws/ Audrey Guelfi // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – November, 2000. – 126 p.

373. Halter Marc Rémy. Aviation Insurance in International Air Transport. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Marc Rémy Halter // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – January, 2006. – 136 p.
374. Humele, Peter Francis. The withering of foreign ownership restrictions and the rise of competition in the north American Airline Industry. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Peter Francis Humele // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – March, 1996. – 153 p.
375. Fortier Jean – Mark. Real Rights in Aircraft – a Comparative study. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Jean – Mark Fortier // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – February, 1980. – 382 p.
376. Fernandez-Pena S. Aviation insurance: a Montreal '99 perspective. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Sebastian Fernandez-Pena // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – October, 2006. – 107 p.
377. Kazemi Hamid. Carrier's liability in air transport with particular reference to Iran. A thesis submitted to the Faculty of Law in fulfillment of the requirements of the Doctoral degree of Civil Laws / Hamid Kazemi // International Institute of Air and Space Law, Leiden University. – Leiden, The Netherlands. – November, 2012/ – 312 p.
378. Keller, Klaus. Regulatory aspects of airline alliances: a case study of Star Alliance. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Klaus Keller // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – August, 2000. – 136 p.
379. Lagerberg Eric M. Conflicts of Laws in Private International Air Law. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws/ Eric M. Lagerberg // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – January 1991. – 143 p.
380. Lee Jae Woon. The concepts of «Accident» and «Bodily injury» in private international air law. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies

- and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Jae Woon // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – October 2005. – 128 p.
381. Leloudas Georgios. Legal Aspects of Aviation Risk Management. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Georgios Leloudas // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – August, 2003. – 147 p.
382. Leloudas George. Air carriers' liability for damage to third parties on the ground in the risk society. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Doctor of Laws / Georgios Leloudas // Institute of Air and Space Law, McGill University. – Montreal, Canada. – 13 November 2008. – 117 p.
383. Lafleur Gérard. The Law Of Aviation Insurance: Fundamentals. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Gérard Lafleur // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – July, 1971. – 159 p.
384. Lippé Eric. Are you in or out? The Impact of Declarations under the Cape Town Convention. Aircraft Protocol on Achieving Global Legal Uniformity of Aircraft Financing Law. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Eric Lippé // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – June, 2009. – 107 p.
385. Lu, Angela Cheng – Jui. The crisis of unification of private air law: problems and solutions. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Angela Cheng – Jui Lu // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – January, 1997. – 151 p.
386. Maniatis Dimitri. The Seizure and Detention of Aircraft by Canadian Airports and the Convention on International Interests in Mobile Equipment. A Critical Analysis of non – consensual Rights Under the UNIDROIT Regime. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Dimitri Maniatis // Institute of Air and Space Law McGill University. –Montreal, Canada. – May, 2001. – 116 p.
387. Margo Roderick D. Aviation Insurance in the United Kingdom: Law and Practice. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research

- in partial fulfillment of the requirements of the degree of Doctor of Civil Law / Roderick D. Margo // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – March, 1979. – 480 p.
388. Munisami, Ari. Aircraft financing: Perspectives for small and emerging economies. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Ari Munisami // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – June, 2010. – 169 p.
 389. Nyampong Yaw Otu Mankata. Insuring The Air Transport Industry Against Aviation War And Terrorism Risks In A Post-September 11, 2001, Environment. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Doctor of Civil Law (DCL) / Yaw Otu Mankata Nyampong // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – February, 2011. – 459 p.
 390. Planta Niclas von. The Aircraft Protocol to the Cape Town Convention on Aircraft Financing: A Civil Lawyer's Perspective. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Niclas von Planta // Faculty of Law Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – February 2009. – 109 p.
 391. Pothier, Ann Frédérique. LL.M., Leading international aviation towards globalization: the new relationship among carrier alliances, open skies treaties and antitrust immunity. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws [Електронний ресурс] / Ann Frédérique Pothier // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – March, 1997. – 124 p. – Режим доступу: http://digitool.library.mcgill.ca/webclient/StreamGate?folder_id=0&dvs=1325949706402~959
 392. Racie Milan A. The Evolution of Global Airlines: The Role of Airline Mergers, Franchises and Alliances in the Re-Development of International Air Transport Regulation. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws [Електронний ресурс] / Milan A. Racie // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – 1996. – 156 p. – Режим доступу: http://digitool.library.mcgill.ca/webclient/StreamGate?folder_id=0&dvs=1325783435359~94
 393. Rosales Rex Kenneth. Legal aspects of asset based aircraft financing. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial

- fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws [Електронний ресурс] / Rex Kenneth Rosales // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – November 1990. – 220 p. – Режим доступу: digitool.library.mcgill.ca/thesisfile59970.pdf
394. Saran, Archa. A primer on aircraft financing in India. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfilment of the requirements of the degree of Master of Laws [Електронний ресурс] / Archa Saran // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – December, 2008. – 153 p. – Режим доступу: http://digitool.library.mcgill.ca/webclient/StreamGate?folder_id=0&dvs=1326284449537~18
395. Shan Jialing. Aviation Insurance under the Modernization of Rome Convention 1952. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfilment of the requirements of the degree of Master of Laws / Jialing Shan // Faculty of Law, Institute of Air and Space Law, McGill University. – Montréal, Canada. – 2011. – 148 p.
396. Tobolewsky Aleksander. Monetary Limitations of Liability in International Private Air Law. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfilment of the requirements of the degree of Doctor of Civil Law [Електронний ресурс] / Aleksander Tobolewsky // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – March, 1981. – 344 p.
397. Van De Velden Aster. Strategic Implications of Bankruptcy for Airlines. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfilment of the requirements of the degree of Master of Laws [Електронний ресурс] / Aster van de Velden // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – November, 2003. – 148 p.

Автореферати дисертацій

398. Абрамова М. В. Ипотека морских судов, воздушных судов, космических объектов: автореф. дис. на присуждение науч. степени канд. наук: спец. 12.00.03 / Абрамова Мария Викторовна. – Москва, 2003. – 198 с.
399. Агуассэ – Данхо, Леллу Ив. Международно – правовые вопросы ответственности за вред, причиненный иностранным воздушным судном третьим лицам на поверхности: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.10 / Агуассэ – Данхо, Леллу Ив. – Москва, 1998. – 19 с.
400. Барабаш А. Г. Правове регулювання лізингових відносин в Україні: Автореф. дис.канд. юрид. наук: 12.00.04 [Електронний ресурс] /

- А. Г. Барабаш; НАН України. Ін – т екон. – правов. дослідж. – Донецьк, 2004. – 18 с. – укр. Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/ard/2004/04baglvu.zip>
401. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. наук : спец. 12.00.03 / І. О. Безлюдько. – Київ, 2005. – 18 с.
402. Вакулович Е. В. Договір оренди транспортних засобів: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. наук: спец. 12.00.03 / Е. В. Вакулович. – Харків, 2002. – 20 с.
403. Верещагин А. Н. Основные проблемы международного воздушного права: Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук. Специальность 716 – Международное право / Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова. Юридический факультет. – М., 1971. – 30 с. – Библиогр. : с. 29–30. с.
404. Герасимов Р. О. Розвиток міжнародно – правових принципів і норм у сфері убезпечення цивільної авіації: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. наук : спец. 12.00.11 / Р. О. Герасимов. – Київ, 2008. – 21 с.
405. Діковська І. А. Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. наук : спец. 12.00.03 / І. А. Діковська. – Київ, 2002. – 15 с.
406. Добідовська Я. О. Правові аспекти лібералізації міжнародних повітряних перевезень: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. наук : спец. 12.00.03 / Я. О. Добідовська. – Київ, 2005. – 13 с.
407. Забара І. М. Відшкодування моральної (немайнової) шкоди в міжнародному приватному праві: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 / І. М. Забара. – Київ, 2002. – 13 с.
408. Задорожна С. М. Автономія сторін в міжнародному приватному праві: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 / С. М. Задорожна. – Київ, 2006. – 23 с.
409. Ілларіонов Ю. В. Лізинг: організаційно – правові аспекти (на прикладі корпоративного управління): Автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.07 [Електронний ресурс] / Ю. В. Ілларіонов; Нац. акад. внутр. справ України. – К., 2002. – 18 с. – укр. Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/ard/2002/02iyvpkv.zip>
410. Кабаніхіна К. В. Оцінка ефективності лізингу повітряних суден: Автореф. дис. канд. екон. наук: спец. 08.07.04 [Електронний ресурс] / К. В. Кабаніхіна; Нац. авіац. ун – т. – К., 2002. – 20 с. – укр. Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/ard/2002/02kkvlps.zip>

411. Клименко О. М. Попередній договір в цивільних відносинах: теорія і практика: Автореф. дис.канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 [Електронний ресурс] / О. М. Клименко; Київ. Нац. Ун-т внутрішніх справ – К., 2010. – 20 с.
412. Козлова Т. С. Правовое регулирование ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажира при международной воздушной перевозке: автореф. дис. на присуждение науч. степени канд. наук: спец. 12.00.03 / Т. С. Козлова. – Москва, 2011. – 25 с.
413. Ментух Н. Ф. Правовий статус учасників лізингової діяльності в Україні: Автореф. дис.канд. юрид. наук: 12.00.04 [Електронний ресурс] / Н. Ф. Ментух; Наук. –досл. Ін. – т прив. права і підприємництва Нац. Акад. прав. наук України . – К., 2010. – 20 с. – укр. Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/ard/2010/10MnFDVU.zip>.
414. Никифорак В. М. Договір страхування відповідальності: Автореф. дис. канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 [Електронний ресурс] / В. М. Никифорак; НАН України. Ін – т держави і права ім. В. М. Корецького. – К., 2002. – 19 с. – укр. Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/ard/2002/02nvmdsv.zip>.
415. Остроумов Н. Н. Проблемы унификации и совершенствования правового режима международных воздушных перевозок: автореф. дис. на присуждение науч. степени д. наук: спец. 12.00.03 [Електронний ресурс] / Н. Н. Остроумов. – Москва, 2013. – Режим доступу: <http://www.law.edu.ru/book/book.asp?bookID=1523903>.
416. Овсак О. П. Організаційно – економічне забезпечення лізингових операцій на авіаційному транспорті: Автореф. дис.канд. екон. наук: спец. 08.07.04 [Електронний ресурс] / О. П. Овсак; Нац. авіац. ун – т. – К., 2003. – 20 с.: рис. – укр. Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/ard/2003/03ooroat.zip>.
417. Пендяга Г. Л. Відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки: Автореф. дис.канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 [Електронний ресурс] / Г. Л. Пендяга; Київ. нац. ун – т ім. Т. Шевченка. – К., 2008. – 13 с. – укр.
418. Різник В. С. Цивільно – правове регулювання лізингу в Україні: Автореф. дис.канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 [Електронний ресурс] / В. С. Різник; Київ. нац. ун – т ім. Т. Шевченка. – К., 2006. – 18 с. – укр. Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/ard/2006/06rvsrlu.zip>
419. Сівашенко Т. В. Відтворення основних фондів авіапідприємств з використанням лізингу: Автореф. дис. канд. екон. наук: спец. 08.07.04

- [Електронний ресурс] / Т. В. Сівашенко; Нац. авіац. ун – т. – К., 2005 – укр. Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/ard/2005/05stavl.zip>.
420. Січко Д. С. Правова природа лізингу в Україні: Автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.03 [Електронний ресурс] / Д. С. Січко; Львів. нац. ун – т ім. І. Франка. – Л., 2006. – 19 с. – укр. Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/ard/2006/06sdsplu.zip>
421. Симаев Д. Р. Правовой режим воздушных судов как объектов недвижимости: автореф. дис. на присуждение науч. степени канд. наук: спец. 12.00.03 / Д. Р. Симаев. – Москва, 2010. – 21 с.
422. Скакун Ю. Є. Попередній договір за цивільним законодавством України: Автореф. дис... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 [Електронний ресурс] / Ю. Є. Скакун; Нац. Ун-т «Юр. Академія України ім. Ярослава Мудрого». – Харків, 2013. – 20 с.
423. Соловей Н. В. Формування механізму взаємодії сторін при страхуванні авіаційного транспорту : Автореф. дис... канд. ек. наук: спец. 008.00.04 [Електронний ресурс] / Н. В. Соловей; Нац. Авіа. Ун-т. – К., 2007. – 21 с. – укр. Режим доступу: www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/cgiirbis_64.exe.
424. Тараба Н. В. Зовнішньоекономічні угоди з комерційним фінансуванням: Автореф. дис.канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 [Електронний ресурс] / Н. В. Тараба; Київ. нац. ун – т ім. Т. Шевченка. – К., 2007. – 18 с. – укр. Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/ard/2007/07tnvukf.zip>.
425. Ткачук А. Л. Значення вини у відносинах відповідальності за порушення договірних зобов'язань: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 [Електронний ресурс] / А. Л. Ткачук ; Київ. Нац. ун-т ім. Т. Шевченка. – К., 2002. – 22 с. – укр. Режим доступу: http://irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis64r_81/cgiirbis_64.exe.
426. Трофімова О. В. Правове регулювання лізингової діяльності: Автореф. дис. канд. юрид. наук: спец. 12.00.04 [Електронний ресурс] / О. В. Трофімова; Київ. нац. ун – т ім. Т. Шевченка. – К., 2005. – 20 с. – укр. Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/ard/2005/05tovrld.zip>.
427. Уханьова О. О. Правова регламентація лізингу як засобу сприяння технічному прогресу: автореф. дис. канд. юрид. наук: спец. 12.00.04 [Електронний ресурс] / О. О. Уханьова; Ін – т екон. – прав. дослідж. НАН України. – Донецьк, 2009. – 18 с. – укр. Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/ard/2009/09uoostp.zip>.
428. Церковна О. В. Підстави звільнення від цивільно-правової відповідальності за завдання шкоди: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / О. В. Церковна ; Одеса. Од. Нац. Юр. академія. – О., 2008. – 23 с. – укр.

429. Чжеу Ли. Принцип вины в деликтных обязательствах в традиции континентальной правовой семьи (сравнительно-правовой аспект): автореф. дис. на присуждение науч. степени канд. наук: спец. 12.00.03 / Ли Чжеу. – Санкт-Петербург, 2013. – 28 с.
430. Шевчук С. В. Загальнотеоретичні проблеми нормативності актів судової влади: Автореф. дис. канд. юрид. наук: спец. 12.00.01 / С. В. Шевчук; Нац. юрид. акад. України ім. Я. Мудрого. – Х., 2008. – 39 с. – укр.
431. Щурова А. А. Ответственность воздушного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира при международной перевозке: автореф. дис. на присуждение науч. степени канд. наук: спец. 12.00.03 / А. А. Щурова. – Москва, 2009. – 26 с.
432. Якубівський І. Є. Договір фінансового лізингу: автореф. Дис. Канд. Юрид. Наук: спец.12.00.03 [електронний ресурс] / І. Є. Якубівський; Львів. Нац. Ун – т ім. І.франка. – Л., 2003. – 17 с. – укр. Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/ard/2003/03yiedfl.zip>
433. Аксаментов О. И. Некоторые проблемы ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки [Електронний ресурс] / О. И. Аксаментов // Правовой науч. – практ. журнал «Кодекс info». – №10. – Октябрь 2000. – 40 с. – Режим доступу: <http://www.aerohelp.ru/law/info/5>
434. Андрєєва К. Авіакатастрофа в Салоніках: юридичні проблеми не вирішені до сьогодні [Електронний ресурс] // Юридичний журнал. – № 2. – 2002. – Режим доступу: <http://justinian.com.ua/article.php?id=432>
435. Антощишина Н. І. Аналіз ринку авіаційних пасажирських перевезень [електронний ресурс] / Н. І. Антощишина // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. Зб. Наук. праць: Вип. 31. – К.: НАУ, 2011. – 222 с. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/rpei/2011_31/Antoj.pdf
436. Антощишина Н. І. Особливості функціонування малобюджетних авіакомпаній в Україні [Електронний ресурс] / Н. І. Антощишина // Акт. проблеми економіки, 2009. – № 8 (98). – С. 53–57. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/APE/2009_8/53-57.pdf
437. Бакалінська О. О. Добросовісність і розумність в цивілістичній концепції здійснення та захисту суб'єктивних цивільних прав [Електронний ресурс] / О. О. Бакалінська // Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право. – Вип. 3 (11). – 2011. – С. 172–175. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/VKPI_soc/2011_3/Bakalins.pdf
438. Боброва Д. В. Деликтная ответственность и ее роль в охране прав граждан и социалистических организаций // Я. Н. Шевченко,

- А. А. Собчак, В. В. Луць, Д. В. Боброва, М. И. Штефан. Повышение роли гражданско- правовой ответственности в охране прав и интересов граждан и организаций. – К.: Наук. думка, 1988. – С. 142–193.
439. Боброва Д. В. Деликты в советском гражданском праве / Д. В. Боброва. – К., 1990. – 61 с.
440. Боброва Д. В. Зобов'язання із заподіяння шкоди / Д. В. Боброва // Цивільне право України : Підруч. : у 2 кн. / Д. В. Боброва, О. В. Дзера, А. С. Довгерт та ін.; за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнєцової. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – Кн. 2. – С. 505–566.
441. Боброва Д. В. Обязательства, возникающие вследствие причинения вреда / Д. В. Боброва // ГК УССР: Науч.-практ. коммент. – К., 1981. – С. 489–520.
442. Боброва Д. В. Права граждан на возмещение вреда / Д. В. Боброва. – К., 1990. – 48 с. – (Сер. 11 «Гражданин и закон», № 12).
443. Гіжевський В. К. Роль договорів страхування у діяльності транспортної системи України / В. К. Гіжевський // Правн. Вісн. Ун – ту «Крок». – С. 93–97.
444. Гладь Ю. О. Право вимоги як предмет зобов'язань, які виникають із договору застави / Ю. О. Гладь // Часопис Нац. ун – ту «Острозька академія». – Серія «Право». – 2011. – №1(3). – С. 1–22.
445. Гладь Ю. О. Правові засади обігу зобов'язальних вимог кредитора / Ю. О. Гладь // Наук. праці МАУП. – 2011. – Вип. 3 (30). – С. 103–108.
446. Григоров О. Конвенційні стандарти відповідальності повітряного перевізника та законодавча практика України / О. Григоров // Міжн. – прав. практика України. – К., 2010. – С. 120–139.
447. Григоров О. Незаконний захват повітряного судна: нове трактування / О. Григоров // Укр. часопис міжн. права. – 2013. – С.55–58.
448. Денисов С. А. Некоторые общие вопросы о порядке заключения договора/ С. А. Денисов // Акт. Пробл. Гр. права [под ред. М. И. Брагинского]. – Иссл. центр част. права. Рос. школа част. права. – М.: «Статут», 1999. – С. 229–276.
449. Диковская И. А. Основания, условия, формы ответственности перевозчика по Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 г.) / И. А. Диковская // Альманах цивилистики. Вып. третий [под ред. проф. Р. А. Майданика]. – К.: Правова єдність, 2010. – С. 316–331. (Многотом. издание).
450. Діковська І. А. Методи уніфікації норм, що регулюють міжнародні приватні договірні зобов'язання / І. А. Діковська // Наук. Вісн. Міжн. гум. ун-ту. Сер. : Юриспруденція. – 2013. – № 6–2. – Т. 2. – С. 144–146.

451. Довгерт А. С. Сучасні приватноправові реформи в Україні з огляду на формування всесвітньоцивільного права // Університетські наукові записки. – 2009. – № 2(30). – С. 41–50.
452. Довгерт А. С. Методологічне значення ідеї наднаціонального цивільного права // Право України. – 2009. – № 8. – С. 15–20.
453. Довгерт А. Лекція професора А. Довгерта: вступ до курсу «міжнародне приватне право» / А. Довгерт // Право України. – 2012. – № 9. – С. 238–255.
454. Довгерт А. Цивільний кодекс України: визнані здобутки кодифікації / А. Довгерт, Н. Кузнецова // Право України. – 2014. – № 2. – С. 9–25.
455. Доронина Н. Г. Диффузия в праве как направление унификации международного частного права: к вопросу об объекте информационного права / Доронина Н. Г. // Журнал российского права № 5–2015. – С. 125–134.
456. Жаворонкова Г. В. Формування парку сучасних повітряних суден авіаційного транспорту України / Г. В. Жаворонкова, О. В. Кам'янецька, М. Б. Янчук // Залізничний транспорт України. – 2009. – № 4. – С. 31–34.
457. Задорожний Ю. А. Теоретичні засади формування повітряного права України / Ю. А. Задорожний // Юр. Вісн. «Повітряне та космічне право». – 2009. – № 1(10). – С. 12–16.
458. Заїка Р. Ю. Юридична природа цивільно-правової відповідальності без вини / Р. Ю. Заїка // Юр. наука. – 2014. – № 5. – С. 7–17.
459. Затока Т. В. Застава: бібліометричний аналіз наукової літератури / Т. В. Затока // Вісник ЖДТУ. – 2011. – №1(55). – С.82–88.
460. Заїкін Ю. В. Удосконалення класифікації страхування як напрям адаптації чинного законодавства України до стандартів країн – членів Європейського союзу / Ю. В. Заїкін // Фінанси, облік і аудит. – 2009. – № 14. – С. 64–71.
461. Зверев Є. Тлумачення міжнародних договорів: текстуалізм чи договірна теорія? Американська дискусія / Є. Зверев // Наук.-просвітн. правничий журнал «Вибори та демократія». – № 4 (22). – 2009. С. 30–34.
462. Зверев Є. О. Проблеми юридичної аргументації при тлумаченні міжнародних договорів національними судами: основні підходи / Є. О. Зверев // Наук. записки НаУКМА. – Т 129. – Юр.науки. – 2012. – С. 25–27.
463. Канзафарова І. С. До проблеми цивільно-правової відповідальності без вини / І. С. Канзафарова // Вісник Хмельн. Ін.-ту рег. Управління та права. – С. 89–92. – Режим доступу : <http://www.univer.km.ua/visnyk/560.pdf>

464. Кізлова О. С. Проблемні питання правової природи інституту застави / О. С. Кізлова // Південноукр. правн. часопис. – 2009. – № 3. – С. 76–78.
465. Кізлова О. С. Застава у системі способів забезпечення зобов'язань / О. С. Кізлова // Юр. Вісн. – 2010. – № 2. – С. 43–48.
466. Кірик Т. В. Бібліометричний аналіз дисертаційних досліджень за ключовим словом «лізинг» в Україні / Т. В. Кірик // ВІСНИК ЖДТУ. – № 2 (56). – 2011. – С. 101–104. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_gum/Vzhdtu_eco№/2011_2_1/21.pdf
467. Київець О. В. Тлумачення міжнародних договорів / О. В. Київець // Часопис Київського університету права. – 2011. – № 2. – С. 286–289.
468. Київець О. В. Принципи тлумачення міжнародних договорів / О. В. Київець // Наук. записки Ін-ту зак-ва Верх. Ради України. – № 1(4). – 2011. С. 149–154.
469. Костицький В. В. Питання предмету та принципів повітряного права: економічний патріотизм як принцип права / В. В. Костицький // Юр. Вісн. «Повітряне та космічне право». – 2007. – № 3(4). – С. 4–9.
470. Костицький В. В. Питання поняття та предмета повітряного права України / В. В. Костицький // Юр. Вісн. «Повітряне та космічне право». – 2007. – № 4 (5). – С. 4–10.
471. Костицький В. В. Питання поняття та предмета повітряного права України. / В. В. Костицький // Юр. Вісн. «Повітряне та космічне право». – 2008. – № 1(6). – С. 4–10.
472. Клепікова О. В. Шляхи вдосконалення транспортного законодавства в контексті висвітлення пропозицій щодо необхідності внесення змін та доповнень до Повітряного Кодексу України / О. В. Клепікова // Юр. Вісн. «Повітряне та космічне право». – 2008. – № 1(6). – С. 10–15.
473. Козловський А. А. Розвиток концепції повітряного права України: історія та сучасність / А. А. Козловський, З. І. Боярська // Юр. Вісн. «Повітряне та космічне право». – 2009. – № 3 (12). – С. 8–12.
474. Корнєєв Ю. В. Розмежування інститутів транспортного і повітряного права / Ю. В. Корнєєв // Юр. Вісн. «Повітряне та космічне право». – 2008. – № 4 (9). – С. 9–17.
475. Ларикова А. В. Перспективи вступлення українських авіакомпаній в стратегические авиальянсы / А. В. Ларикова [Електронний ресурс] // Економ. простір. – № 14. – 2008. – С. 100–109. Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2011_48_2/statti/1.pdf.
476. Лихова С. Я. Кримінальна відповідальність за угон або захоплення повітряного судна (Ст. 278 КК України) // С. Я. Лихова, А. О. Кочнева. – Юр. вісник 3 (32). – 2014. – С. 135–139.

477. Логвинчук Р. П. Стадії укладення договору лізингу [Електронний ресурс] / Р. П. Логвинчук // Серія Держава і право. – Вип. 47. – 2010. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_gum/dip/2010_47/5–10.pdf.
478. Лукашук И. И. Сфера действия международного права / И. И. Лукашук // Совет. ежегодник межд. права. – 1985. – М. : Наука, 1986. – С. 83–101.
479. Малеев Ю. Н. Воздушный кодекс СССР и международное право / Ю. Н. Малеев // Совет. ежегодник межд. права 1983. – М. : Наука, 1984. – С. 43–55.
480. Мануїлова К. В. Поняття та характеристика джерела підвищеної небезпеки / К. В. Мануїлова // Наук. вісник Міжн. гум. ун-ту. Серія: Юриспр-я, 2014. – № 14–2. – Т. 1. – С. 160–164.
481. Мартинович Е. А. Повышение конкурентоспособности авиакомпаний в рамках функционирования международных стратегических альянсов [Електронний ресурс] / Е. А. Мартинович // Теор. і практ. аспекти ек. та інтел. власності. – 2011. – С. 113–118. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Traeiv/2011_2/23.pdf.
482. Матвеев Г. К. Предмет, система и задачи дальнейшего развития международного частного права / Г. К. Матвеев // Совет. ежегодник межд. права 1978. – М. : Наука, 1980. – С. 285–298.
483. Мезіна О. Є. Страхування авіаційних ризиків цивільної авіації в умовах фінансово – валютної кризи. / О. Є. Мезіна // Фінанси, облік і аудит. – 2009. – № 14. – С. 130–134.
484. Мілаш В. С. Теоретико – правові засади господарсько – договірної діяльності / В. С. Мілаш // Вісн.Нац. юр. академії України ім. Я. Мудрого. – 2010. – № 1. – С. 203–212 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2010-4/10cjouss.pdf>.
485. Миронюк В. О. Перспективи формування парків повітряних суден вітчизняних авіакомпаній [Електронний ресурс] / В. О. Миронюк, І. О. Кругляк // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. Зб. Наук. праць: Вип. 30. – К. : НАУ, 2011. – 260 с. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ppei/2011_30/Kruglak.pdf.
486. Митрофанов І. І. «Шкода» та «збитки»: співвідношення понять [Електронний ресурс] / І. І. Митрофанов, Т. В. Гайкова // Вісник КрНУ імені Михайла Остроградського. – Випуск 3/2012 (74). – С. 196–200. – Режим доступу: <http://www.kdu.edu.ua/statti/2012-3-1%2874%29/196.pdf>.
487. Музиченко М. В. Сучасні тенденції розвитку бізнес – авіації у світі [Електронний ресурс] / М. В. Музиченко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. Зб. Наук. праць: Вип. 28. – К.: НАУ,

2010. – 247 с. Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ppei/2010_28/Musichen.pdf.
488. Мюллерсон Р. А. Национально – правовая имплементация международных договоров / Р. А. Мюллерсон // Совет. ежегодник межд. Права 1978. – М. : Наука, 1980. – С. 125–141.
489. Мюллерсон Р. А. Международное публичное и международное частное право: соотношение и взаимодействие / Р. А. Мюллерсон // Совет. ежегодник межд. Права 1985. – М. : Наука, 1986. – С. 64–83.
490. Онищенко О. М. Теоретичні засади міжнародно – правової регламентації транспортних перевезень / О. М. Онищенко // Наук. – виробн. журнал «Держава та регіони». Серія право . – 2010. – № 3. – С. 112–115.
491. Остроумов В. В. Воздушный чартер и ответственность перевозчика / В. В. Остроумов // Совет. ежегодник межд. права 1978. – М. : Наука, 1980. – С. 312–383.
492. Отрадна О. А. Принципы справедливости, разумности, добросовестности в недоговорных обязательствах, возникающих из нанесения вреда, в гражданском праве Украины / О. А. Отрадна // Альманах цивилистики. Вып. третий [под ред. проф. Р. А. Майдиника] – К. : Правова єдність, 2009. – С. 331–370. – ISBN № 978–966–373–397–5 (Многотомное издание).
493. Паришка В. В. Проблемні аспекти цивільно-правової відповідальності без вини [Електронний ресурс] / Паришка Вікторія Валеріївна // Вісник Вищої ради юстиції. – 2010. – № 2. – С. 66–74. – Режим доступу: http://www.vgu.gov.ua/content/article/visnik02_09.pdf.
494. Пархоменко Н. М. Гармонізація законодавства України з європейським та міжнародним правом: методи, етапи, види /Н. М. Пархоменко// Часопис Київ. Ун-ту права. – 2012/1. – С. 338–342.
495. Перетерский И. С. Самолет как объект гражданского права по советскому законодательству / И. С. Перетерский. – в кн.: Вопросы воздушного права. – Вып. 2. Гос. изд – во. – М., Л., 1930. – С.150–164.
496. Петрицин Н. Т. Теоретико-правовий аналіз особливостей цивільної відповідальності за ризик / Н. Т. Петрицин // Актуальні проблеми держави і права. – 2012. – С. 325–330.
497. Плавич В. П. Імплементація норм і принципів сучасного міжнародного права у внутрішнє право (порівняльно-правові аспекти) / В. П. Плавич // Держава і право. – 2013. – Вип. 60. – С. 20–28.
498. Подреза С. М. Авіаційні альянси як наслідок глобалізації економіки в світовій авіації/ В. О. Новак, Г. С. Гурина, С. М. Подреза // Проблеми

- підвищення ефективності інфраструктури. – 36. Наук. праць: Вип. 28. – К. : НАУ, 2010. – 247 с. Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ppei/2010_28/Gurina.pdf.
499. Раскалей М. О. Інформаційна глобалізація та розвиток повітряного права / М. О. Раскалей // Юр. Вісн. «Повітряне та космічне право». – 2007. – № 3(4). – С. 16–21.
500. Раскалей М. Особливості імплементації міжнародних договорів у внутрішній правопорядок у галузі повітряного права України [Електронний ресурс] / М. Раскалей // Віче. – № 22. – Листопад 2009. – Режим доступу: <http://www.viche.info/journal/1744/>
501. Раскалей М. О. Імплементація як засіб узгодження норм міжнародного та внутрішньодержавного права України / М. О. Раскалей // Віче. – 2010. – № 24. – С. 12–13.
502. Сасенко О. О. Лізинг як альтернативне джерело фінансування реальних інвестицій [Електронний ресурс] / О. О. Сасенко. Вісн. Східноєвр. ун – ту ек. і менеджменту. – Вип. 2 (8). – 2010. – С. 164–173. Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vsuem/2010_2/pdf/Sayenko.pdf.
503. Світлична О. С. Сучасний стан та перспективи розвитку авіаційного страхування в Україні / О. С. Світлична // Вісник соц.-ек. досліджень. – Вип. 1 (44). – 2012. – С. 351–360.
504. Семенова К. Г. Договір перестрахування: порядок укладення [Електронний ресурс] / К. Г. Семенова // Ученые записки Таврич. нац. универ – та им. В. И. Вернадского. Серія «Юр. Науки». – Том 19 (58). – № 1. – 2006. – С. 221–226. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/UZTNU_law/uch_19_11/semyoNova_33.pdf
505. Семилютина Н. Г. Глобализация международных хозяйственных связей, информационные технологии и выход на новый уровень диффузии в праве/ Н. Г. Семилютина // Журнал российского права № 5–2015. С. 134–141.
506. Серебрякова Ю. О. Особливості укладення господарських договорів у спрощений спосіб [Електронний ресурс] / Ю. О. Серебрякова // Форум права. – 2010. – № 4. – С. 819–824. – Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2010-4/10cjoucc.pdf>.
507. Стефанчук Р. О. Компенсація моральної шкоди як спосіб захисту особистих немайнових прав: проблеми та шляхи вирішення / Р. О. Стефанчук // Університет. Наук. записки. – 2007. – № 1 (21). – С. 67–83.
508. Стрельцова Є. Д. Уніфікація як закономірна тенденція розвитку міжнародного приватного права: загальний огляд / Є. Д. Стрельцова // Вісн. Ак-ї адвокатури України. – 2015. – Т. 12. – Ч. 2(33). – С. 26–33.

509. Сулима Л. О. Процеси глобалізації на українському ринку авіаперевезень [Електронний ресурс] / Л. О. Сулима // Ек. простір. – № 48(2). – 2011. – С. 5–14. Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2011_48_2/statti/1.pdf
510. Терлецький Д. До питання конституційної імплементації міжнародних договорів / Д. Терлецький // Акт. проблеми держави і права. – 2005. – С. 172–174.
511. Хмелевський М. О. Аналіз методів класифікації лізингових угод [Електронний ресурс] / М. О. Хмелевський, Р. П. Панченко // Економіка, менеджмент, бізнес. – № 2. – 2010. – С. 129–136. Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Emb/2010_2/Khmelevsky.pdf.
512. Федоров М. О. Поняття вини в сучасній юриспруденції / М. О. Федоров // Наука і правоохорона. – № 2 (20). – 2013. – С. 140–147.
513. Холопов К. В. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 года) / К. В. Холопов // Рос. Внешнеэк. вестник. – № 10. – 2009. – С. 64–73.
514. Цірат Г. В. Способи захисту кредитора у випадку неспроможності боржника за Конвенцією про міжнародні обтяження пересувного обладнання / Г. В. Цірат // Наук. праці Нац. Авіа. ун – ту. Серія «Юр. Вісн. «Повітряне і космічне право». – № 1(14). – 2010. – К. : Від – во Нац. авіац. ун – ту «НАУ – друк», 2010. – С. 69–72.
515. Цірат Г. В. Вимоги до угод та договорів купівлі – продажу, на підставі яких виникає міжнародне обтяження / Г. В. Цірат // Щомісячний наук. журнал «Юр. Україна». – № 6 (90). – К. : Юрінком Інтер, 2010. – С. 47–51.
516. Цірат Г. В. Засоби захисту прав заставодержателя за Конвенцією про міжнародні обтяження пересувного обладнання / Г. В. Цірат // Наук. – практ. журнал «Центр правових досліджень Фурси. Юриспруденція: теорія і практика». – № 7(69). – К. : 2010. – С.8–13.
517. Цірат Г. В. Історія створення Конвенції про міжнародні обтяження пересувного обладнання / Г. В. Цірат // Акт. проблеми міжн. відносин. – Вип. 93 (Ч. 1). – 2010. – С. 111–115.
518. Цірат Г. В. Чи ратифікувати Україні Конвенцію про міжнародні обтяження пересувного обладнання? / Г. В. Цірат // Юр. журнал «Право України». – № 11. – К. : ТОВ «Вид. дім «Ін Юре», 2010. – С. 206–212.
519. Цірат Г. В. Цесія згідно до Конвенції про міжнародні обтяження пересувного обладнання / Г. В. Цірат // Наук. – практ. журнал «Європейські перспективи». – № 2. – 2010. – С. 59–62.

520. Цірат Г. В. Підстави прийняття Конвенції про міжнародні обтяження пересувного обладнання / Г. В. Цірат // Щомісячний наук. журнал «Юр. Україна». – № 9 (105). – К. : Юрінком Інтер, 2011. – С. 118–121.
521. Цірат Г. В. Чи варто Україні приєднуватися до Конвенції про незаконне втручання 2009 року? / Г. В. Цірат // Вісник академії адвокатури України. – К. : Вид. центр Академії адвокатури України. – 2011. – число 3(22). – С. 203–208.
522. Цірат Г. В. Захист цивільної авіації від актів незаконного втручання / Г. В. Цірат // Укр. – грец. міжн. Наук. журнал «Порівняльно – правові дослідження». – № 2. – 2011. – К. : Ін – т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України. – 273–277.
523. Цірат Г. В. Джерела міжнародного приватного повітряного права / Г. В. Цірат // Щомісячний наук. журнал «Юр. Україна». – № 6. – К. : Юрінком Інтер, 2012. – С. 56–62.
524. Цірат Г. В. Регулювання затримки рейсу за Монреальською конвенцією 1999 року та Правилами перевезення пасажирів і багажу / Г. В. Цірат // Держава і право: Зб. Наук. праць. Юр. і пол. науки. – Вип. 56. – К. : Ін – т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2012. – С. 462–467.
525. Цірат Г. В. Конвенція про загальні ризики 2009 року / Г. В. Цірат // Вісник академії адвокатури України. – К.: Вид. центр Академії адвокатури України, 2012. – число 3(25). – С. 136–141.
526. Цірат Г. В. Попередні обов’язкові умови (conditional precedent) за договорами лізингу повітряних суден / Г. В. Цірат // Щомісячний наук. журнал «Юр. Україна». – № 11. – К.: Юрінком Інтер, 2012. – С. 78–82.
527. Цірат Г. В. Випадки невиконання обов’язків лізингоодержувачем та засоби захисту лізингодавця / Г. В. Цірат // Наше право. – № 4 ч.1. – Спец. Вид – во «Юнеско». – 2012. – С. 198–205.
528. Цірат Г. В. Якість перекладу міжнародних договорів українською / Г. В. Цірат // Загальнодерж. Наук.-пркт. Фах. Видання «Бюлетень Міністерства юстиції України». – № 1 (133). – 2012. – С. 83–89.
529. Цірат Г. В. Про деякі особливості процедури укладення правочинів з повітряними суднами та іншим авіаційним обладнанням / Г. В. Цірат // Акт. проблеми міжн. відносин. – Вип. 108 (Ч. 1). – 2012. – С. 212–218.
530. Цірат Г. В. Колізійні норми зобов’язальних правовідносин у міжнародному приватному повітряному праві / Г. В. Цірат // Держава і право: Зб. Наук. праць. Юр. і пол. науки. – Вип. 57. – К. : Ін – т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2012. – С. 468–473.

531. Цірат Г. В. Домовленості код-шерінг (спільне використання кодів) та блок/ блоكد-спейс (блокування місць) / Г. В. Цірат // Укр. Наук.-теор. Журнал «Часопис Київ. Ун – ту права». – № 2012/3. – С. 375–379.
532. Цірат Г. В. Поняття «подія» за Варшавською та Монреальською конвенціями / Г. В. Цірат // Наук.-практ. Журнал «Судова апеляція». – 3 (28). – 2012. – С. 154–159.
533. Цірат Г. В. Міжнародне приватне повітряне право / Г. В. Цірат // Юр. журнал «Право України». – № 7. – К. : ТОВ «Вид. дім «Ін Юре», 2013. – С. 113–129.
534. Цірат Г. В. Особливості договорів з авіаційним обладнанням / Г. В. Цірат // Акт. проблеми міжн. відносин: Зб. Наук. праць. – Вип. 111. Ч. I (у двох ч.). – К. : Київ. Нац. Ун-т імені Тараса Шевченка. – Ін – т міжн. відносин, 2012. – С. 212–219.
535. Цірат Г. В. Правове регулювання відповідальності авіакомпаній за законодавством України та ЄС / Г. В. Цірат // Удосконалення механізмів захисту цивільних прав в умовах реформування цивільного законодавства в європейських країнах : зб. наук. пр. / НАПрН України, НДІ приват. права і підприємництва ; за заг. ред. акад. НАПрН України О. Д. Крупчана, канд. юрид. наук Ю. В. Білоусова. – К. : Ред. журн. «Право України», 2013. – С. 64–71.
536. Цират А. В. Вопросы авиационного страхования в Украине / А. В. Цират // *Legea si viata*. – Decembrie 2013. – С. 186–189.
537. Цират А. В. Возмещение морального вреда в соответствии с Варшавской и Монреальской конвенциями / А. В. Цират // *Legea si viata*. – Octombrie 2014. – С. 182–187.
538. Цират А. В. Роль судебной практики и правовой доктрины в процессе унификации международного частного воздушного права / А. В. Цират // *Legea si viata*. – Mai 2015. – С. 105–108.
539. Цират А. В. Особенности и проблемы унификации международного частного воздушного права / А. В. Цират // *Legea si viata*. – Septembrie 2015. – С. 105–108.
540. Циверенко Г. П. Фактичні підстави для виникнення міжнародно-правової відповідальності / Г. П. Циверенко // Акт. проблеми держави і права. – С. 152–156. – Режим доступу: <http://www.apdp.in.ua/v73/23.pdf>.
541. Цимбалюк В. С. Поняття, предмет, структура повітряного права та його місце в системі права України / В. С. Цимбалюк // Юр. Вісн. «Повітряне та космічне право». – 2007. – № 3 (4). – С. 9–16.

542. Шемшученко Ю. С. Делімітація повітряного і космічного просторів: основні теоретичні проблеми та практика / Ю. С. Шемшученко, В. В. Семеняка // Вісн. НАН України. – 2014. – № 11. – С. 18–25.
543. Шереметьєва Є. Т. Стан наукового дослідження змісту поняття та предмета повітряного права України / Є. Т. Шереметьєва, О. Ю. Шереметьєва // Юр. Вісн. «Повітряне та космічне право». – 2007. – № 3 (4). – С. 27–32.
544. Шереметьєва Є. Т. Теоретичні та методологічні основи дослідження повітряного права України / Є. Т. Шереметьєва // Юр. Вісн. «Повітряне та космічне право». – 2009. – № 1 (10). – С. 7–11.
545. Шинкарук В. Д. Інститут повітряного і космічного права та масових комунікацій: історія та сучасність / В. Д. Шинкарук // Юр. Вісн. «Повітряне та космічне право». – 2009. – № 2 (11). – С. 90–94.
546. Шпакович О. Особливості способів імплементації міжнародно-правових норм / Ольга Шпакович // Віче. – 2010. – № 17. – Режим доступу: <http://www.viche.info/journal/2180/>.
547. Яворська О. Майнові права як об'єкти цивільного обороту / О. Яворська // Вісн. Львів. Ун – ту. Серія юрид. – 2011. – Вип. 53. – С. 225–231.
548. A35 – WP/18. Доклад о ходе работы по модернизации Римской конвенции 1952 года. LE/3. 08/07/04. – 3 с.
549. A/6396 Report of the Secretary General // United National General Assambly. Official Records. Agenda Item 88 – Progressive Development of the International Trade. – Twenty-First Session, 1966. – P. 1–46.
550. Abeyratne Ruwantissa. The Unlawful Interference Compensation Convention Of 2009 And Principles Of State Responsibility / Ruwantissa Abeyratne // Annals of Air & Space law. – Vol. XXXV–I. – P. 177–211.
551. Abeyratne Ruwantissa. Aircraft registration – Legal and Regulatory issues / Ruwantissa Abeyratne // Annals of Air & Space law. – Vol. XXXIV. – P. 173–207.
552. Atef Ghobrial. Combating air terrorism: some implications to the aviation industry / Ghobrial Atef, Wes A. Irvin // Journal of Air Transportation, Vol. 9. – No. 3. – 2004. – P. 68–86.
553. Avruch Steven N. The 1983 Korean Air Lines Incident: Highlighting the Law of International Air Carrier Liability [Електронний ресурс] / Steven N. Avruch // Boston College International and Comparative Law Review. – Vol. 8. – Issue 1. – Article 4. – 1985. – P. 75–126. Режим доступу: <http://lawdigitalcommons.bc.edu/iclr/vol8/iss1/4>

554. Banino Bartholomew J. Recent developments in air carrier liability under the Montreal Convention / Bartholomew J. Banino // *The Brief. American Bar Association.* – Vol. 38. – No. 3. – Spring 2009. – P. 22–29.
555. Boin Arjen. Toxic fear: the management of uncertainty in the wake of the Amsterdam air crash / Arjen Boin, Menno van Duin, Liesbet Heyse // *Journal of Hazardous Materials* 2702. – 2001. – P. 1–22.
556. Bonell M. J. Some Critical Reflection on the New UNCITRAL Draft Convention on International Sale // *Revue de Droit Uniforme – Uniform Law Review.* – 1978. – V. II. P. 2–13.
557. Brown Elizabeth Gaspar. The Rome Conventions of 1933 and 1952: do they point a moral? / Elizabeth Gaspar Brown // *J. of Air. L. & Com.* – Vol. 28–1962. – P. 418–443.
558. Buono Barbara J. The Recoverability of Punitive Damages Under the Warsaw Convention in Cases of Wilful Misconduct: Is the Sky the Limit? / Barbara J. Buono // *Fordham International Law Journal.* – Vol. 13, Issue 4. – 1989–1990. P. 570–603.
559. Calkins G. Nathan Jr. Creation and International Recognition of Title and Security Rights in Aircraft [Електронний ресурс] / Nathan G. Calkins Jr. // *J. Air L. & Com.* 156. – 15. – 1948. – P. 156–180. – Режим доступу: <http://scholar.smu.edu/jalc/vol15/iss2/2>
560. Caplan Harold. War and Terrorism Insurance: How to Promote Long – Term International Stability and Affordability / Harold Caplan // *Air & Space Law.* – Vol. XXIX/1. – February 2004. – P. 3–29.
561. Castillo – Triana Rafael. The fundamentals of asset – based financing from the perspective of a lender/lessor / Rafael Castillo – Triana. Study LXXIII Doc. 16. The International Legal Regimen For The Taking Of Security In High – Value Mobile Equipment – Possibilities And Challenges. A colloquium organised by the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT), the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), under the auspices of the Government of MEXICO and the Mexican Center of Uniform Law, Ex – Colegio de la Santa Cruz de Tlatelolco, Mexico City, 11–12 October 2004. – Rome, December 2004. – P. 55–65.
562. Cheng Bin. A Reply to Charges of Having Inter Alia Misused the Term Absolute Liability in Relation to the 1986 Montreal Inter-Carrier Agreement in my Plea for an Integrated System of Aviation Liability Volume / Bin Cheng // *Annals of Air and Space Law.* – Vol. VI. – 1981. P. 3–13.

563. Cunningham McKay. The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries? / McKay Cunningham // *Vanderbilt Journal Of Transnational Law*. – Vol. 41. – 2008. – P. – 1043–1081.
564. Conti Christian. Code – Sharing and Air Carrier Liability / Christian Conti // *Air & Space Law*. – Vol. XXVI/1. – February 2001. – p. 4–16.
565. Cuming Ronald C. C. The International Registry for Interests in Aircraft: An Overview of Its Structure/ Ronald C. C. Cuming // *Uniform Law Review*, a publication of UNIDROIT. – Vol. XI. – 2006–1. – P. 18–59.
566. Gilles Cuniberti. Advance relief under the Cape Town Convention / Cape Town Convention Journal, 1:1, (2012), P. 79–94. – Режим доступу: <https://doi.org/10.5235/CTC.2012.79>.
567. Dean Warren L. Alliances, Immunity, and the Future of Aviation / Warren L. Dean, Jr. Jeffrey N. Shane // *The Air and Space Lawyer*. – Vol. 22. – No. 4. – 2010. – P. 17–22.
568. Dempsey Paul Stephen. European Aviation Regulation: Flying Through the Liberalization Labyrinth [Електронний ресурс] / Paul Stephen Dempsey // *Boston College International and Comparative Law Review*. – Volume 15. – Issue 2. – 1992. – 65 p. Режим доступу: <http://lawdigitalcommons.bc.edu/iclr/vol15/iss2/4>.
569. Dempsey Paul Stephen. Accidents & Injuries in International Aviation: Confrontation of the Titans Of Jurisprudence / Paul Stephen Dempsey // *Annals of Air & Space Law*. – Vol XXXIV. – 2009. – P. 285–310.
570. Dempsey Paul Stephen. Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage / Paul Stephen Dempsey and Svante O. Johansson // *Air & Space Law* 35. – No. 3. – Kluwer Law International BV, The Netherlands. – 2010. – P. 207–224.
571. Deschamps Michel. The perfection and priority rules of the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol. A comparative law analysis [Електронний ресурс] / Michel Deschamps // *Cape Town Convention Journal*. – 2013. – 2:1. – P. 51–64. – Режим доступу: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.5235/204976113808311411>.
572. Epstein Richard A. A Theory of Strict Liability [Електронний ресурс] / Richard A. Epstein // *The Journal of Legal Studies*. – University of Chicago Law School. – 1973. – P. 151–204. – Режим доступу: http://chicagounbound.uchicago.edu/journal_articles
573. Evans Andrew. Enforcement of security over an aircraft / Andrew Evans // *Field Fisher Waterhouse*. – 2006. – P. 1–7.
574. Ito Harumi. Domestic Codesharing, Alliances and Airfares in the U. S. Airline Industry [Електронний ресурс] / Harumi Ito. Darin Lee // *Journal of Law*

- and Economics. – Vol. 50. – May 2007. – 33 p. – Режим доступу: http://kasperlee-aviation.com/thought_leadership/codeshare%20JLE.pdf.
575. Jaeger Walter H. The Warranty of Habitability – Part II: Strict Liability versus Absolute Liability [Електронний ресурс] / Walter H. Jaeger // 47 Chi.-Kent. L. Rev. 1 (1970). – 83 p. – Режим доступу: <http://scholarship.kentlaw.iit.edu/kclawreview/vol47/iss1/2>.
576. Gee Cameron A. Aircraft Pre – Delivery Payment Financing Transactions / Cameron A Gee // Institutional Investor Journals. – Vol. 15. – No. 3. – 2009. – 12 p.
577. Franks M. R. Airline Liability For Loss, Damage, Or Delay Of Passenger Baggage [Електронний ресурс] / M. R. Franks // Fordham Journal Of Corporate & Financial Law. – Vol. XII. – P. 735–752. – Режим доступу: <http://www.franks.org/AirlineLiability.pdf>
578. Gerber Dean N. The 2011 Aircraft Sector Understanding: Calming the Turbulent Skies [Електронний ресурс] / Dean N. Gerber // The Air & Space Lawyer. – Vol. 24. – No. 1. – 2011. – 5 p. – Режим доступу: http://www.vedderprice.com/docs/pub/ab61367e-37ac-4505-b666-19f682a74a01_document.pdf.
579. Gerber Dean N. David R. Walton (2014) De-registration and Export Remedies under the Cape Town Convention, Cape Town Convention Journal, 3:1, 49–68 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://doi.org/10.5235/204976114814222485>.
580. Giaschi Christopher J. Canadian Law of Carriage of Goods by Air: An Overview and A Summary of Recent Developments / Christopher J. Giaschi // Marine Insurance Association of British Columbia. – 13 November 2003. – 23 p.
581. Giaschi Christopher J. Canadian Law of Carriage of Goods by Air: An Overview and Analysis of Burden of Proof / Christopher J. Giaschi // Federal Court and Federal Court of Appeal Education Seminar. – 5 November 2004. – 22 p.
582. Goode Roy. Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment: a Driving Force for International Asset – Based Financing / Roy Goode // UNIDROIT Law Review. – 2002. – No. 1. – P. 1–14.
583. Goode Roy. The priority rules under the Cape Town Convention and Protocols / Roy oode // Cape Town Convention Journal. – 1:1. – P. 95–108. – Режим доступу: <http://dx.doi.org/10.5235/CTC.2012.95>.
584. González – Lebrero Rodolfo A. The Spanish Approach To The Limitation Period Or Condition Precedent In The Montreal Convention On International

- Air Carriage Of 28th May 1999 /Rodolfo A. González – Lebrero // The Aviation & Space Journal. – № 3. – July/September. – 2013. – P. 2–14.
585. Gray Donald G. The Cape Town Convention: Where Is Canada? [Електронний ресурс] / Donald G. Gray and Auriol Marasco // The Air & Space Lawyer. – American Bar Association. – Vol. 24. – No. 2. – 2011. – P. 18–22. – Режим доступу: http://www.americanbar.org/content/dam/aba/migrated/Forums/Airspace/MO/MemberDocuments/24_2_entireissue.authcheckdam.pdf.
586. Gray D. The interaction between Cape Town Convention repossession remedies and local procedural law: a civil law case study/ Donald Gray, Jason MacIntyre & Jeffrey Wool// Cape Town Convention Journal. – Vol. 4. – No. 1. – 2015. – P. 17–52. – Режим доступу: <http://dx.doi.org/10.1080/2049761X.2015.1108012>.
587. Grems Kelly Compton. Punitive Damages Under The Warsaw Convention: Revisiting The Drafters' Intent / Kelly Compton Grems // The American University Law Review. – Vol. 41. – 1992. – P. 141–182.
588. Gilles Cuniberti. Advance relief under the Cape Town Convention / Cape Town Convention Journal, 1:1, (2012)79–94 – Режим доступу: <https://doi.org/10.5235/CTC.2012.79>.
589. Hendrikse Marc. Uniform International Commercial Law: The Phenomena of Unification, Uniform Construction and Uniform Application / Marc Hendrikse. Nick Margetson // European Journal of Commercial Contract Law. – 2009–2. – P. 72–90.
590. Hermida Julian. The new Montreal Convention: The International Passenger's Perspective / Julian Hermida // Air & Space Law. – No. – 26. – 2001. – P. 150–157.
591. Hermida Julian. A Proposal Toward Redefining the Model of Application of International Law in the Domestic Arena / Julian Hermida // Singapore Journal of International & Comparative Law. – 2003. – № 7. – P. 489–510.
592. Hill Greg T. Terror in the Sky: Does Terrorism Return Airlines to an Infant Industry? Does the Warsaw Convention Liability Limit Fly High again to Protect Vulnerable Airlines? [Електронний ресурс] / Greg T. Hill // Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review. – Vol. 19. – 1997. – P. 636–673. – Режим доступу: <http://digitalcommons.lmu.edu/ilr/vol19/iss3/4>.
593. Honnebier B. Patrick. The new International Regimen Proposed by UNIDROIT as a Means of Safeguarding Rights *in rem* of the Holder of an Aircraft under netherlands Law / B. Patrick Honnebier // Rev. dr. unif. – N 1. – 2001. – P. 5–25.

594. Honnebieer B. Patrick. The Cape Town Convention and International Registry for Mortgages and other Secured Interests in Aircraft / B. Patrick Honnebieer // Notarius International. – 2006. – N. 1–2. – P. 21–27.
595. Ferrari F. General Principles and International Uniform Commercial Law Conventions: A Study of the 1980 Vienna Sales Conventions and the 1988 UNIDROIT Conventions on International Factoring and Leasing / Franco Ferrari // Pace International Law Review. – Vol. 10. – 1998. – P. 157–185. Режим доступу: <http://digitalcommons.pace.edu/pilr/vol10/iss1/6>
596. Ferreri S. The Influence of Education – In Law Schools and Law Faculties – On the Application of the Uniform Law / Silvia Ferreri // International Uniform Law in Practice / Le droit uniforme international dans la pratique. Acts and Proceedings of the 3rd Congress on Private Law held by the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT), Rome, 7–10 September 1987. – P. 289–293.
597. Flynn Mark S. The Interpretation of the Warsaw Convention in Wrongful Death Actions / Mark S. Flynn // Fordham International Law Journal. – Volume 3, Issue 1. – 1979–1980. – P. 71–89.
598. Jarvis R. M. Litigation with a foreign Flavor: A Comparison of the Warsaw Convention and the Hamburg Rules / R. M. Jarvis. M. S. Straubel // Journal of Air Law and Commerce. – 1994. – P. 911–914.
599. Jeinsen Ulrich von. The recovery of non – pecuniary damages in Europe: a comparative analysis / Ulrich von Jeinsen. Anna Konert // Annals of Air & Space Law. – Vol XXXIV. – 2009. – P. 311–343.
600. Jennison Michael. Rescuing the Rome Convention of 1952 : Six Decades of Effort to Make a Workable Regime for Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties / Michael Jennison // Rev. dr. unif. – 2005–4. P. 785–823.
601. Katsivela M. Loss Of The Carrier’s Limitation Of Liability Under The Hague-Visby Rules And The Warsaw Convention: Common Law And Civil Law Views / Marel Katsivela // A&NZ Mar LJ. – № 26. – 2012. – P. 118–135.
602. Kelley Jay D. So What’s Your Excuse? An Analysis Of *Force Majeure* Claims [Електронний ресурс] / Jay D. Kelley // Texas Journal of Oil, Gas, and Energy Law. – Vol. 2. – 2006. – P. 91–124. – Режим доступу: http://tjogel.org/wp-content/uploads/2009/10/jay_kelley_12_2_final.pdf.
603. Keaveny C. Ireland adopting Cape Town’s Alternative A [Електронний ресурс] / Conor Keaveny and Kate Curneen // Airfinance Annual. – 2014. – P. 1–3. – Режим доступу: <http://www.dilloneustace.ie/download/1/Publications/Banking%20and%20Capital%20Markets/Ireland%20Adopting%20Cape%20Towns%20Alternative%20A%20publication%20in%20the%20Airfinance%20Annual%202014%202015.pdf>.

604. Kessedjian C. Public order in European law / Catherine Kessedjian // *Erasmus Law Review*. – Vol. 01. – Issue 01. – 2007. – P.25–36.
605. Khosla Anita. Warsaw Convention Limitation on Liability: The need for Reform After *Coccia v. Turkish Airlines* / Anita Khosla // *Fordham International Law Journal*. – Vol. 11. – Issue 1. – 1987. – Article 4. – P. 132–147.
606. Knippa P. Recent Developments In Aviation And Space Law / Paula Knippa and Diane M. Meyers // *Tort Trial & Insurance Practice Law Journal*. – Winter 2010. – P. 209–238.
607. Koning Ingrid. Liability in Air Carriage. Carriage of Cargo Under Warsaw and Montreal Conventions / Ingrid Koning // *Air & Space Law*. – Vol. XXXIII/4–5. – August – September 2008. – P. 318–345.
608. Kronke Herbert. Objectives and main features of the Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment – An Overview / Herbert Kronke // Study LXXIII Doc. 16. The International Legal Regimen For The Taking Of Security In High – Value Mobile Equipment – Possibilities And Challenges. A colloquium organised by the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT), the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), under the auspices of the Government of MEXICO and the Mexican Center of Uniform Law, Ex – Colegio de la Santa Cruz de Tlatelolco, Mexico City, 11–12 October 2004. – Rome, December 2004. – P.15–23.
609. Kuhnert Kathrin. Bosphorus – Double standards in European human rights protection? [Електронний ресурс] / Kathrin Kuhnert // *Utrecht Law Review*. – Vol. 2. – Issue 2. – (December) 2006. – P. 177–189. – Режим доступу: <http://www.utrechtlawreview.org/index.php/ulr/article/view/31/31>.
610. Langley Curt M. Boilerplate Terms, Rules Of Interpretation, And Developments In Drafting Contracts [Електронний ресурс] / Curt M. Langley. Jason T. Martin // Continuing Legal Education Seminar «Corporate Counsel Update». – May 29, 2003 (Houston, Texas). – 50 p. – Режим доступу: <http://images.jw.com/com/publications/204.pdf>.
611. Larsen Irene. Regime of Liability in Private International Air Law with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999 [Електронний ресурс] / Irene Larsen // RETTID 2002/Studenterafhandling. – P. 1–42. – Режим доступу: http://law.au.dk/fileadmin/site_files/filer_jura/dokumenter/forskning/rettid/2002/speciale – 20020002.pdf.
612. Lee Jae Woon. The regime of compensable damage in the modernized Rome conventions: A comparison between Article 3 of the general risk convention

- of 2009 and article 17 of the Montreal Convention 1999 / Jae Woon Lee // *Annals of Air & Space Law*. – 2010. – Vol. XXXV. Part I. – P. 213–231.
613. Levi David A. Financial Leasing Under The UNIDROIT Convention And The Uniform Commercial Code: a comparative analysis / David A. Levi // *Ind. International & Comparative Law Review* – 1995. – Vol. 5:2. – P. 267–282. – Режим доступу: <http://mckinneylaw.iu.edu/iiclr/pdf/vol5p267.pdf>.
614. Lewin Susan Schneider. (1982) A Proposed Revision of the Warsaw Convention / Susan Schneider Lewin // *Indiana Law Journal*. – Vol. 57. – Iss. 2. – 1982. – P. 297–324. – Режим доступу: <http://www.repository.law.indiana.edu/ilj/vol57/iss2/4>.
615. Lin, Ming Hsin. Alliances and entry in a simple airline network [Електронний ресурс] / Ming Hsin Lin // *Economics Bulletin*. – Vol. 12. – No. 2. – 2005. – P. 1–11. – Режим доступу: <http://www.economicsbulletin.com/2005/volume12/EB-04L90001A.pdf>.
616. McCarthy Alan. Marie O'Brien (2014) Article 13 of the Cape Town Convention and Article 31 of Regulation No. 44/2001 – An EU Law Perspective, *Cape Town Convention Journal*, 3:1, P. 33–47, – Режим доступу: DOI: 10.5235/204976114814222449.
617. McDonald M. The Montreal Convention and the Preemption of Air Passenger Claims / M. McDonald // *The Irish Jurist*. – Vol. XLIV. – 2010. – P. 203–238.
618. Manley O. Hudson. Aviation and International Law / Manley O. Hudson // *The American Journal of International Law*. – Vol. 24. – No. 2. – April 1930. – P. 228–240.
619. Manuel Harry. The Montreal Convention in the European Context: a passenger's paradise? / Harry Manuel // *IFTTA Europe Workshop*. – Budapest, 3–5 April 2008. – 14 p.
620. Margo Rod D. Conflict of Laws in Aviation Insurance / Rod D. Margo // *The Use of airspace and outer space for all mankind in XXI century under ed. Chia – Jui Cheng*. The Hague. Kluwer Law International, 1995 – P. 309–318.
621. Matteucci M. UNIDROIT. The first fifty years. *Revue de Droit Uniforme – Uniform Law Review*. UNIDROIT. – Rome. – 1976. – V. I. – P. 15–32.
622. Mayer David G. Cape Town Convention: Complex Questions and Significant Opportunities / David G. Mayer, Frank L. Polk // *Law Journal newsletter*. Equipment Leasing. – Vol. 24. – Number 9. – October 2005. – P. 1–15.
623. McCarthy Alan. O'Brien Marie. Article 13 of the Cape Town Convention and Article 31 of Regulation No. 44/2001 – An EU Law Perspective // *Cape Town Convention Journal*. – 2014. – 3:1. – P. 33–47. – Режим доступу: <https://doi.org/10.5235/204976114814222449>

624. Mendelsohn Allan I. Judicial Restraint in International Law / Allan I. Mendelsohn // *The Federal Lawyer*. – May 2010. – P. 52–55.
625. Miller Dave. International Aviation Law Anarchy: Zicherman v. Korean Air Lines Dismantles the Warsaw System [Електронний ресурс] / Dave Miller // *Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review*. – Vol. 20–1997. – P. 165–191. – Режим доступу: <http://digitalcommons.lmu.edu/ilr/vol20/iss1/5>.
626. Myburgh Paul. Exclusivity of the Warsaw Convention. *Emery Air Freight v. Nerine Nurseries Ltd.* / Paul Myburgh // *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*. – 1998. – P. 476–480.
627. Nutt Kathryn M. *Air France v. Saks*: an accidental interpretation of the Warsaw Convention/ Kathryn M. Nutt // *American University International Law Review*. – 1986. – Vol. 1. – P. 195–213.
628. Polk Frank L. Cape Town and Aircraft Transactions in the United States / Frank L. Polk // *The Air and Space Lawyer*. – Winter 2006. – P. 205–215.
629. Panahy Dara A. The Prospective UNIDROIT Convention on international Interests in mobile equipment as applied to space property / Dara A. Panahy. Raman Mittal//*Uniform Law Review*. – 1999. – p. 356.
630. Pena Sebastian Fernandez. Defining Insurance coverage adequacy under the Mitreal Convention of 1999 / Sebastian Fernandez Pena // *Annals of Air & Space Law*. – Vol. XXXIV. – 2009. – P. 343–376.
631. Petras Christopher M. An Alternative Proposal to Modernize the Liability Regime for Surface Damage Caused by Aircraft to Address Damage Resulting from Hijackings or Other Unlawful Interference [Електронний ресурс] / Christopher M. Petras // *Gonzala Journal of International Law*. – Vol. 10:3. – 2007. – P. 315–350. – Режим доступу: <http://www.gonzagajil.org>.
632. Pogust Glenn. The Warsaw Convention-Does It Create a Cause of Action? Glenn Pogust // *Fordham Law Review*. – Vol. 47, Issue 3. – 1978. – P. 366–392. – Режим доступу: <http://ir.lawnet.fordham.edu/flr/vol47/iss3/4>
633. Rinck Gerd. Damage caused by foreign aircraft to third parties / Gerd Rinck // *J. of Air. L. & Com.* – Vol. 28–1962. – P. 405–417.
634. Robins John. The Montreal Convention Of 1999 And The Smoking Wreckage Of 'Accident' / John Robins // *Annals of Air and Space Law*: Vol. XXXII. 2007. P. 4–30.
635. Russell Thomas. Government support for terrorism insurance / Russell Thomas. Thomas Jeffrey E. *Connecticut Insurance Law Journal*. – Vol. 15:1. – 2008. – P. 183–209.
636. Sierra Carlos. Lessons from Mexicana and Applied Solutions. A summary [Електронний ресурс] / Carlos Sierra // *COELUM. Monthly Digital*

- Publication. Abogados Sierra y Vázquez. – March 15, 2011. – No. 11. – P. 01–05.
637. Stanford Martin J. Overview of the current situation regarding the preliminary draft Space Property Protocol and its examination by COPUOS / Martin J. Stanford, Alexandre de Fontmichel // Uniform Law review. *Revue de Droit Uniforme*. – 2001. – P. 60–77.
638. Stegich Stephen R. Defendants Victorious In Dismissing Swiss Midair Aircraft Accident Case From The United States On *Forum non Conveniens* in *Faat v. Honeywell Int'l*, 2005 WL 2475701 (D. N.J. Oct. 5, 2005) [Електронний ресурс] / Stephen R. Stegich // Condon & Forsyth LLP newsletter. – November – December 2005. – Режим доступу: http://www.condonlaw.com/newsletters/nov_dec_2005.pdf
639. Stone Thatcher A. In flight between Geneva and Rome: abandoning choice of law systems for substantive legal principles in international aircraft finance [Електронний ресурс] / Thatcher A. Stone // U. Pa. J Int'l Econ. L. – Vol. 20:3. – 1998. – P. 487–498. Режим доступу: [http://www.law.upenn.edu/journals/jil/articles/volume20/issue3/Stone20U.Pa.J.Int'lEcon.L.487\(1999\).pdf](http://www.law.upenn.edu/journals/jil/articles/volume20/issue3/Stone20U.Pa.J.Int'lEcon.L.487(1999).pdf).
640. Street Patrick. Mens rea/strict liability/absolute liability [Електронний ресурс] / Patrick Street / Режим доступу: http://www.magistratescases.com.au/Legal%20Articles/Mens%20rea_Strict%20Liability_Absolute%20Liability.pdf.
641. Szakal Arpad. Compensation For Flight Delays: The English County Court's Approach To Regulation 261/2004 / Arpad Szakal // The Aviation & Space Journal. – № 3. – July/September. – 2013. – P. 14–19.
642. Tsirat Anna. Ukraine. Chapter 28. The Aviation Law Review / Ed. Sean Gates // Law Business Research. – Second Edition. – 2014. – P. 350–362.
643. Tsirat Anna. Chapter on Ukraine. Aircraft finance. Registration, Security and Enforcement. – General Editor: Graham McBain. – Sweet & Maxwell. A Thompson Company. – 2005. – Vol. III.
644. Tsirat Anna. Montreal Convention Enforcement in Ukraine. – Aviation Law Committee Update. – Vol. 10 No. 1. – March 2017. – P. 28–30.
645. Tsirat Anna. The official Guide to Aircraft Registration and Tax 2017. Corporate Jet Investor Journal, UK. – P. 54–57.
646. Tsirat Anna. Chapter on Ukraine in Aircraft Liens and Detention Rights under gen. ed. G. McBain. Sweet & Maxwell, 2016 (release 57).
647. Tsirat Anna. Chapter on Ukraine in Getting the Deal Through: Air Transport 2017, (published in September 2016; contributing editor: John Balfour and Mark Bisset, Clyde & Co LLP).

648. Tsirat Anna. Chapter 30 on Ukraine in *The Aviation Law Review*. Fourth Edition. Ed Sean Gates. – Law Business Research, 2015. – P. 565–577.
649. Veneziano Anna. Advance relief under the Cape Town Convention and its Aircraft Protocol: A comment on Gilles Cuniberti's interpretative proposal, *Cape Town Convention Journal*. – 2013. – 2:1. – P. 185–190. – Режим доступу: <https://doi.org/10.5235/204976113808311376>.
650. Weber L. The Cape Town Convention and Its Implementation in Russian and the Commonwealth of Independent States (CIS) / Ludwig Weber and Arthur Eberg // *Air & Space Law*. – Vol. 39. – 2014. – P. 1–46.
651. Weigand Tory A. The Modernization of the Warsaw Convention and the new Liability Scheme for Claims Arising Out of International Flight / Tory A. Weigand // *Massachusetts Law Review*. – Spring 2000. – P. 175–190.
652. Weigand Tory A. Accident, Exclusivity, And Passenger Disturbances Under The Warsaw Convention / Tory A. Weigand // *American University International Law Review*. – Vol. 16. – 2001. – P. 891–968.
653. Wool Jeffrey. Objectives and Main Features of the Aircraft Protocol to the Cape Town Convention – An Overview / Jeffrey Wool // Study LXXIIH Doc. 16. The International Legal Regimen For The Taking Of Security In High – Value Mobile Equipment – Possibilities And Challenges. A colloquium organised by the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT), the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), under the auspices of the Government of MEXICO and the Mexican Center of Uniform Law, Ex – Colegio de la Santa Cruz de Tlatelolco, Mexico City, 11–12 October 2004. – Rome, December 2004. – P.23–33.
654. Wool Jeffrey. Framework for Analysing Economic and Contractual Implications of the Convention/ Jeffrey Wool // Study LXXIIH Doc. 16. The International Legal Regimen For The Taking Of Security In High – Value Mobile Equipment – Possibilities And Challenges. A colloquium organised by the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT), the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), under the auspices of the Government of MEXICO and the Mexican Center of Uniform Law, Ex – Colegio de la Santa Cruz de Tlatelolco, Mexico City, 11–12 October 2004. – Rome, December 2004. – P.65–69.
655. Wool Jeffrey. Cape Town Treaty in the European context: The case for Alternative A, Article XI of the Aircraft Protocol / Jeffrey Wool and Andrew Littlejoins // *Airfinance Annual*. – July 2006. – 23rd Edition. Euromoney Yearbooks. – 13 p.

656. Wool Jeffrey. Lessor, Financier, and Manufacturer Perspectives on the new Third – Party Liability Conventions/ Jeffrey Wool // The Air and Space Lawyer. –Vol. 22. – Number 4. – 2010. – P. 23–28.
657. Wool Jeffrey. Jonovic Andrej (2013) The relationship between transnational commercial law treaties and national law – A framework as applied to the Cape Town Convention, Cape Town Convention Journal, 2:1, 65–129 – Режим доступу: <https://doi.org/10.5235/204976113808311385>.
658. Widening the net // ICAO Journal. – Issue 01–2011. – P. 6–14.
659. Василенко В. А. Поєднання конкурентної стратегії і стратегії співробітництва в формуванні та функціонуванні альянсу підприємств малої авіації [Електронний ресурс] / В. А. Василенко. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2011_3/Vasilenko_311.htm.
660. Голосніченко І. П. Теорія повноважень, їх легітимність та врахування потреб і інтересів при встановленні на законодавчому рівні [Електронний ресурс] / І. П. Голосніченко // Режим доступу: http://afgp.kpi.ua/sites/default/files/11%20-%201_9_%20-%2025.pdf.
661. Гордієнко І. В. Сучасний стан авіаційного транспорту як важливої складової транспортного комплексу України [Електронний ресурс] / І. В. Гордієнко. – Квітень 2010. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2010_4/Gordienko_410.htm.
662. Демінський С. А. Особливості страхування ризиків діяльності авіаційних підприємств [Електронний ресурс] / С. А. Демінський. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2008-1/Deminskiy_108.htm.
663. Демінський С. А. Система страхування транспортних ризиків в умовах сучасного рівня розвитку українського страхового ринку [Електронний ресурс] / С. А. Демінський. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2007-4/Deminskiy_407.htm.
664. Козлова Т. С. Условия ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажиров при международной воздушной перевозке [Електронний ресурс] / Т. С. Козлова. – Режим доступу: <http://lexandbusiness.ru/view-article.php?id=64>.
665. Козлова Т. С. Возмещение морального вреда при международной воздушной перевозке пассажиров: проблемы теории и судебной практики [Електронний ресурс] / Т. С. Козлова. – Режим доступу: <http://justicemaker.ru/view-article.php?id=12&art=404>.
666. Куліш А. М. Окремі питання укладання господарських договорів суб'єктами господарювання [Електронний ресурс] / А. М. Куліш. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Pvuabs/2010_1/03_04_02.pdf.

667. МIRONUK В. О. Фінансовий лізинг повітряних суден і особливості його відображення в обліку згідно міжнародних стандартів фінансової звітності (IFRS) [Електронний ресурс] / В. О. МIRONUK, А. О. КОЗЛОВА. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2011_2/Mironuk_211.htm.
668. Несвіт Є. О. Поняття нерухомості у чинному законодавстві України [Електронний ресурс] / Є. О. Несвіт. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vlduvs/2010_3/v3_10_4_3.pdf.
669. Панченко О. І. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортного страхування в Україні [Електронний ресурс] / О. І. Панченко, М. В. Дубина. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vcndtu/2010_44/30.htm.
670. Розгон О. В. Гарантія як вид забезпечення виконання зобов'язання [Електронний ресурс] / О. В. Розгон. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/znphnpu_pravo/2008_10/Rozgon.pdf.
671. С семьями погибших в сбитом ТУ – 154 расплатились за четыре года [Електронний ресурс] // Лента.ру от 14.01.2006. – Режим доступу: <http://lenta.ru/news/2006/01/14/compens/>
672. Синицкий А. Всемирная гарантия лизинга [Електронний ресурс] / А. Синицкий. – Режим доступу: <http://www.aerohelp.ru/analysis?id№=41>.
673. Смирнов А. Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. [Електронний ресурс] / Антон Смирнов // Белорус. ж-л межд. права и межд. от-й. – № 2. – 2004. – С. 12–20. – Режим доступу: http://elib.bsu.by/bitstream/123456789/28803/1/2004_2_JILIR_smirnov_r.pdf.
674. Сулима Л. О. Оцінка концентрації ринку авіаційних перевезень України за методикою визначення індекса Херфіндала – Хіршмана [Електронний ресурс] / Л. О. Сулима. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2010_2/Sulima_210.htm.
675. Трунов И. Л. Эквивалент стоимости человеческой жизни [Електронний ресурс] / И. Л. Трунов, Л. К. Айвар, Г. Х. Харисов. – Режим доступу: <http://www.trunov.com/content.php?act=showcont&id=1853>.
676. Трунов И. Л. Современные требования к страхованию авиаперевозок [Електронний ресурс] / И. Л. Трунов. – Режим доступу: <http://pvlast.ru/archive/index.453.php>.
677. Украинская ракета не сбивала Ту – 154 над Черным морем [Електронний ресурс] // Infox.ru від 4.10.2010. – Режим доступу: http://infox.ru/accident/incident/2010/10/04/raketya_lyetyela.phtml.

678. Чому в Україні мало бюджетних авіаліній [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aviaNews.com.ua/2011/10/10/>
679. Шапенко Л. О. Авіаційне страхування: історія виникнення, сучасний стан та перспективи розвитку [Електронний ресурс] / Л. О. Шапенко. – Режим доступу: <http://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/10301/1/авіа%20страхування.pdf>.
680. Fromm Lisa M. Eastern Airlines V. Floyd: Airline Passengers Denied Recovery For Emotional Distress Under The Warsaw Convention [Електронний ресурс] / Lisa M. Fromm // Akron Law Review. – Vol. 25:2. – Fall, 1991 – P. 425–437. – Режим доступу: <http://www.uakron.edu/dotAsset/c4ef50fc-2138-4f04-b665-65d212029944.pdf>.
681. Di Giacomo Domenica. The End of an Evolution: From Air France v. Saks to Olympic Airways v. Husain – The Term «Accident» under Article 17 of the Warsaw Convention Has Come Full Circle [Електронний ресурс] // 16 Pace Int'l L. Rev. 409. – 2004. – Режим доступу: <http://digitalcommons.pace.edu/pilr/vol16/iss2/7>.
682. Adar Yehuda. Comparative Negligence and Mitigation of Damages: Two Sister-Doctrines in Search of Reunion [Електронний ресурс] / Yehuda Adar. – 43 p. – Режим доступу: <http://www///D:/Dissertation/Warsaw&Motreal/Comparative%20negligence.pdf>
683. Alsop Mark. Commercial law updates. An analysis of cases from December 2009 [Електронний ресурс] / Mark Alsop. – Режим доступу: // http://www.charlesrussell.co.uk/UserFiles/file/pdf/Commercial%20Contracts/commercial_law_updates_from_dec.pdf.
684. Analysis of the application of Directive 2004/80/EC relating to compensation to crime victims [Електронний ресурс] // Synthesis Report. – 12.12.2008. – Режим доступу: http://ec.europa.eu/justice_home/doc_centre/civil/studies/doc_civil_studies_en.htm.
685. Aviation Insurance Clauses Group («AICG»). Terms Of Reference [Електронний ресурс]. – 9 p. – Режим доступу: http://www.aicg.co.uk/AICG_Web/AICG_clauses.aspx.
686. Barton Caroline. Aircraft Financing – What You Should Know. [Електронний ресурс] / Caroline Barton. – Режим доступу: [http://www.applebyglobal.com/publication-pdf-versions/articles/articles-2011/aircraft-financing-what-you-should-know-\(caroline-barton\)-august-2011.pdf](http://www.applebyglobal.com/publication-pdf-versions/articles/articles-2011/aircraft-financing-what-you-should-know-(caroline-barton)-august-2011.pdf).
687. Branstner David F. The Überlingen Mid – Air Collision: A Tragedy — Revisited [Електронний ресурс] / David F. Branstner. – Режим доступу: <http://www.lse.ac.uk/collections/informationSystems/iSChannel/iSChannel2009/article1.pdf>.

688. Britton R. Airline Alliances: Why They Form, How They Work [Електронний ресурс] / Dr. Rob Britton. – Режим доступу: <http://www.mcgill.ca/files/iasl/ASPL614 – Airline – Alliances – nov11.pdf>.
689. Cape Town Convention – Irish High Court Decisions [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.airfinancejournal.com/Article/3341273/Cape-Town-ConventionIrish-High-Court-Decisions.html>.
690. Continuing Traffic Growth and Record Airline Profits Highlight 2015 Air Transport Results [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.icao.int/Newsroom/Pages/Continuing-Traffic-Growth-and-Record-Airline-Profits-Highlight-2015-Air-Transport-Results.aspx>.
691. Convention on the suppression of unlawful acts relating to international civil aviation done at Beijing on 10 September 2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/beijing_conv_en.pdf.
692. Court of Justice of the European Union. Press Release no 43/10. Luxembourg, 6 May 2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2010-05/cp100043en.pdf>.
693. Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the 7th day of December 1944 [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf.
694. Cunningham Scott D. The Montreal Convention and the Passengers Bill of Rights [Електронний ресурс] / Scott D. Cunningham. Julia K. Doyle. – Режим доступу: http://www.condonlaw.com/attachments/cch_may2008.pdf.
695. Current list of parties to multilateral air law treaties [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/wc-hp_en.pdf.
696. Dempsey Paul Stephen. Airline Alliances [Електронний ресурс] / Paul Stephen Dempsey. – 2010. – Режим доступу: http://cil.nus.edu.sg/wp/wp-content/uploads/2010/05/Airline – Alliances – Predation – Mergers – Competition – Laws_Pau.pdf.
697. Dempsey Paul Stephen. International Air Carrier Liability for Death & Personal Injury: for Death & Personal Injury: To Infinity and Beyond To Infinity and Beyond [Електронний ресурс] / Paul Stephen Dempsey. – Режим доступу: https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/Workshop_7-Dempsey.pdf.
698. Dempsey Paul Stephen. All Along The Watchtower: *Forum Non Conveniens* In International Aviation / Paul Stephen Dempsey. – Режим доступу: https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/Workshop_7-Dempsey.pdf.

- [//www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/ForumNonConveniensInInternationalAviation.pdf](http://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/ForumNonConveniensInInternationalAviation.pdf).
699. Field A. International Air Carriage, The Montreal Convention And The Injuries For Which There Is No Compensation [Електронний ресурс] / Andrew Field. – 37 p. – Режим доступу: www.nzlii.org/nz/journals/CanterLawRw/2006/.../CanterLawRw/.../8.rtf.
700. Gayle Philip G. On the Efficiency of Codeshare Contracts Between Airlines: Is Double Marginalization Eliminated? [Електронний ресурс] / Philip G. Gayle. – Kansas State University. – April 2011. – 37 p. – Режим доступу: https://editorialexpress.com/cgi-bin/conference/download.cgi?db_name=IIOC2011&paper_id=135.
701. Gee Cameron. Lowering risk in pre – delivery transactions. Aircraft Finance Guide 2012. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.vedderprice.com/docs/pub/053773fc-5823-4b45-9f2e-e580aa11b193_document.pdf.
702. Gomez Lincoln D. Blue Sky Case: English Law Aircraft Mortgages vs Aruba Law Aircraft Mortgages [Електронний ресурс] / Lincoln D Gomez. – Режим доступу: <http://aviationarubalawyers.wordpress.com/2011/01/13/blue-sky-case-english-law-aircraft-mortgages-vs-aruba-law-aircraft-mortgages/>
703. Gopalan Sandeep. From Cape Town to the Hague: harmonization has taken wing/ Sandeep Gopalan [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.law.upenn.edu/journals/jil/jilp/articles/1-1_Gopalan_Sandeep.pdf.
704. Hayesa Paul. Recent Developments in the Aviation Insurance Industry [Електронний ресурс] / Paul Hayesa, Triant Flourisb, Thomas Walkery – 21 p. // Режим доступу: http://www.trforum.org/forum/downloads/2006_1A_StockPrice_paper.pdf.
705. Iatrou K. 100 Years of Commercial Aviation [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.sita.aero/globalassets/docs/brochures/100-years-of-commercial-aviation-2014.pdf>.
706. ILFC claims Ukrainian authorities refuse to deregister aircraft to aid repossession [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrainebusiness.com.ua/news/10557.html>.
707. International Aviation Safety Assessments (IASA) Program. Режим доступу: <http://www.faa.gov/about/initiatives/iasa/>
708. Lau Harvey. Registering Interests under the Cape Town Convention [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.internationalallawoffice.com/newsletters/detail.aspx?g=f0424f71-0693-411e-91ba-9d7cc00d3ed9>.

709. Linshi Jack. 3 Charts showing how airlines put a price on crash victims' lives. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://time.com/3763541/germanwings-plane-crash-settlement/>
710. Number of scheduled passengers boarded by the global airline industry from 2004 to 2018 (in millions) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.statista.com/statistics/564717/airline-industry-passenger-traffic-globally/>
711. Standard Policy Forms, Proposal Forms and Clauses, Etc. Part I. Fifth Edition, 1996. Amended as at 2010. – Lloyd's Lime Street, London, EC3M 7DQ. – 188 p. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.raaks.ru/docs/sb1.doc.
712. Medhavi Singh. The Legal Regime Governing Air Passenger Compensation In India: Evolution And Conditions Of Applicability / Medhavi Singh // Current Developments in Air and Space Law [Електронний ресурс]. – 2012. – Режим доступу: <http://www.commonlii.org/in/journals/NLUDLRS/2012/31.pdf>.
713. Morgan Caroline. Choice of Law Under the Montreal Convention / Aviation Law Advisor [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aviationlawadvisor.com/2011/09/23/choice-of-law-considerations-under-the-montreal-convention-of-1999-whose-law-applies/>
714. Navjot Atwal. Air fair? Solicitor Journal. – 22 October 2004 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.3harecourt.com/Files/Articles/NA_Air_fair_October_04.pdf.
715. New rules to cover all airlines Justice [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://manilastandardtoday.com/2012/09/05/new-rules-to-cover-all-airlines/>
716. Nunes Ashley. Identifying the factors that contributed to the Ueberlingen midair collision / nunes Ashley. Tom Laursen [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.humanfactors.illinois.edu/Reports&PapersPDFs/humfac04/nuneslaur.pdf>.
717. Kunreuther Howard. Michel-Kerjan Erwann. Evaluating the effectiveness of terrorism risk financing solutions. Working Paper 13359. – 34 p. – 2007[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nber.org/papers/w13359>.
718. Rhyne Charles S. Liability Problems Of Air Cargo Carriage [Електронний ресурс]/ Charles S. Rhyne // Режим доступу: <http://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2435&context=lcp>.
719. Sand Peter H. The international unification of air law [Електронний ресурс] / Peter H. Sand // Unification of Air Law. Law and Contemporary Problems. –

- P. 400–424. Режим доступу: <http://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3061&context=lcp>.
720. Sand Peter H. An Historical Survey Of International Air Law Before The Second World War [Електронний ресурс] / Peter H. Sand, Jorge de Sousa Freitas, Geoffrey N. Pratt // McGill Law Journal. Vol. 7. – P. 24–42. Режим доступу: <http://lawjournal.mcgill.ca/userfiles/other/6355045-sand.pdf>.
721. Sanger L. Mandatory Aviation Insurance: A Domestic and International Perspective [Електронний ресурс] / Ladd Sanger. – Режим доступу https://www.slackdavis.com/wp-content/uploads/2009/05/mandatory_aviation_insurance08.pdf.
722. Schwenzer Ingeborg. The CISG – A Story Of Worldwide Success [Електронний ресурс] / Ingeborg Schwenzer. Pascal Hachem // Spring 2009. – P. 119–140. – Режим доступу: https://ius.unibas.ch/uploads/publics/9587/20110913164502_4e6f6c6e5b746.pdf.
723. Shea Patrick. Insolvency Remedies under the Cape Town Convention and Aircraft Protocol [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.internationallawoffice.com/newsletters/detail.aspx?g=81ad35e6-7a58-440e-b400-c0590b3c3057>.
724. Standard Policy Forms, Proposal Forms and Clauses, Etc. Part I. Fifth Edition, 1996. Amended as at 2010. – Lloyd's Lime Street, London, EC3M 7DQ. – 188 p.
725. Strict and Absolute Liability [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.jaani.net/resources/law_notes/criminal_law/09_Strict_Liability.pdf.
726. Szakal Arpad. Air Carrier's Liability in Cases of Delay [Електронний ресурс] / Arpad Szakal // P. 1–17. – Режим доступу: <http://www.aviationlaw.eu/wp/wp-content/uploads/2013/09/Air-Carriers-Liability-in-Cases-of-Delay.pdf>.
727. Thorne Peter. The Cape Town Convention Briefing / Peter Thorne. Norton Rose, 2007. – P. 1–8.
728. The Global Lawyer U. S. – Style Concorde Payouts Break new Ground. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.germanlawair.com/publikationen/publikation006.htm>
729. Air France Flight 4590 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://en.wikipedia.org/wiki/Air_France_Flight_4590.

Судові справи Австралія

730. Povey v. Qantas Airways Australia: High Court of Australia. [2005] HCA 33: 23 June 2005 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.onlinedmc.co.uk/povey_v_qantas_airways.htm.

731. *American Airlines Inc v Georgeopoulos and Anor* (No. 2) Matter No Ca 40762/93 [1998] NSWSC 463 (5 August 1998) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.austlii.edu.au/au/cases/nsw/supreme_ct/1998/463.html
732. *Kotsambasis v. Singapore Airlines* (1997) 42 N. S.W. L.R. 110.

Бельгія

733. *Sauvage, Veuve Tondrian, et consorts v. Societe de droit indien «Air India Corporation»*, Cour de Cassation (1re ch.), 27.1.1977//Revue de Droit Uniforme – Uniform Law Review. – 1978. – V. I. – P. 346–354.

США

734. *Abramson v. Japan Air Lines* (1983) // United States District Court For The District Of New Jersey, September 26, 1983 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nj.findacase.com/research/wfrmDocViewer.aspx/xq/fac.19830926_0000063.DnJ.htm/qx.
735. *Abramson, Appellant, v. Japan Airlines Co., Ltd.* United States Court of Appeals, Third Circuit. – 739 F.2d 130. Submitted Under Third Circuit Rule 12(6) May 22, 1984. Decided July 19, 1984. Rehearing Denied. Sept. 14, 1984 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://law.justia.com/cases/federal/appellate_courts/F2/739/130/453996/
736. *ACG Acquisition XXLLC v Olympic Airlines SA* [2012] EWHC 1070 (Comm) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dlapiper.com/files/Publication/f78e888e-0842-4a7c-90f6-988d3b937c38/Presentation/PublicationAttachment/db5cb27b-e3d1-459c-9198-a60b86d096cb/ACG-acquisition-XX-LLC-V-Olympic-Airlines-SA.pdf>.
737. *Aikpitanhi v. Iberia Airlines of Spain* [Електронний ресурс]/ Case No. 07-CV-14468. United States District Court, E. D. Michigan, Southern Division. March 31, 2008. – Режим доступу: <https://www.courtlistener.com/opinion/1573517/aikpitanhi-v-iberia-airlines-of-spain/>
738. *Air France v. Saks* 470 U. S. 392 (1985) *Air France v. Saks*. No. 83–1785. Supreme Court of United States. Argued January 15, 1985. Decided March 4, 1985 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=1985862470US392_1849.xml&docbase=CSLWAR1-1950-1985.
739. *Austrian Airlines Oesterreichische Luftverkehrs AG, v. Ut Finance Corporation* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ny.findacase.com/research/wfrmDocViewer.aspx/xq/fac.20080718_0000584.SnY.htm/qx

740. Aziz v. Air India 658 F. Supp. 2d 1144 (2009) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/decision/20091802658bysupp2d1144_11726.
741. Baker v. Lamsdell Protective Agency, Inc. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/decision/1984755590FSupp165_1729/BAKER%20v.%20LANSDELL%20PROTECTIVE%20AGENCY,%20INC.
742. Blansett v Continental Airlines Inc 379F 3rd 177 (5th Cir 2004) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://openjurist.org/379/f3d/177/blansett-v-continental-airlines-inc>.
743. Buonocore III v. Trans World Airlines Inc [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://openjurist.org/900/f2d/8/buonocore-iii-v-trans-world-airlines-inc>.
744. Burnett v. Trans World Airlines, Inc. 368 F. Supp. 1152 (1973)(T. T. Burnett and Winifred Burnett, Plaintiffs, v. Trans World Airlines, Inc., a corporation, Defendant). Civ. no. 9735. United States District Court, D. new Mexico, Albuquerque Division. December 13, 1973 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmldoc=19731520368FSupp1152_11332.xml&docbase=CSLWAR1-1950-1985.
745. Chendrimada v. Air – India 802 F. Supp. 1089 (1992) (Poovaiah Chendrimada and Lina Chendrimada, Plaintiffs, v. Air – India, Defendant). No. 89 Civ. 4070 (LBS). United States District Court, S. D. New York. – October 5, 1992 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmldoc=19921891802FSupp1089_11766.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006.
746. Commercial Union Insurance Company v. Alitalia Airlines USA. Commercial Union Insurance Company, a/s/o Ilapak Inc., Plaintiff – Cross – Defendant – Appellee, v. Alitalia Airlines, S.p.A., Defendant – Cross – Claimant – Cross – Defendant – Appellant, Gava International Freight Consolidators (USA), Inc., Gava International Freight Consolidators, S.p.A., Defendants – Cross – Defendant – Cross – Claimant – Appellants. Docket no. 02–7202L, 02–7272COn. Argued Dec. 5, 2002. – October 23, 2003 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://caselaw.findlaw.com/us-2nd-circuit/1330360.html>.
747. Cortes v. American Airlines (1999) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://caselaw.findlaw.com/us-11th-circuit/1413990.html>.
748. Day v. Trans World Airlines, Inc. NOS. 73 CIV. 4105-CLB, 74 CIV. 3355-CLB AND 74 CIV. 4191-CLB. 393 F. Supp. 217 (1975) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://leagle.com/decision/1975610393FSu>

- pp217_1580.xml/DAY%20v.%20TRANS%20WORLD%20AIRLINES,%20INC.
749. DeMarines v. KLM Royal Dutch Airlines 433 F. Supp. 1047 (1977) (John J. DeMarines and Doris A. DeMarines, husband and wife v. KLM Royal Dutch Airlines.) Civ. A. no. 74–653. United States District Court, E. D. Pennsylvania. June 28, 1977 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmldoc=19771480433F Supp1047_11318.xml&docbase=CSLWAR1–1950–1985.
 750. Diaz Lugo v. American Airlines, Inc. 686 F. Supp. 373 (1988) (Ruben Diaz Lugo, et al., Plaintiffs, v. American Airlines, Inc., Defendant). Civ. no. 87–0385(PG). United States District Court, D. Puerto Rico. June 17, 1988 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmldoc=19881059686F Supp373_1987.xml&docbase=CSLWAR2–1986–2006.
 751. Eastern Air Lines, Inc., Plaintiff – Appellant – Cross Appellee, v. McDonnell Douglas Corporation, Defendant – Appellee – Cross Appellant. no. 74–2235. United States Court of Appeals, Fifth Circuit. May 17, 1976. 532 F.2d 957 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://openjurist.org/532/f2d/957/eastern-air-lines-inc-v-mcdonnell-douglas-corporation>.
 752. Eastern Airlines, Inc. v. Floyd – 499 U. S. 530 (1991) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://supreme.justia.com/cases/federal/us/499/530/>
 753. Ehrlich v. American Airlines, Inc. 360 F.3d 366 (2004) United States Court of Appeals, Second Circuit. Argued August 25, 2003. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?page=22&xmldoc=2004726360F3d366_1688.xml&docbase=CSLWAR2–1986–2006&SizeDisp=7.
 754. EL AL Israel Airlines, LTD., Petitioner v. Tsui Yuan Tseng. On Writ Of Certiorari To The United States Court Of Appeals For The Second Circuit // In the Supreme Court of the United States. October Term, 1997 [Електронний ресурс]. – 36 p. – Режим доступу: <http://www.justice.gov/osg/briefs/1997/3mer/1ami/97–0475.ami.mer.pdf>.
 755. Evangelinos v. Trans World Airlines, Inc., 396 F. Supp. 95 (1975) [Електронний ресурс]. – 36 p. – Режим доступу: <http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/396/95/1873247/>
 756. Gotz v. Delta Air Lines, Inc. 12 F. Supp. 2d 199 (1998) Richard C. Gotz, Plaintiff, v. Delta Air Lines, Inc., Defendant. no. CIV. A. 96–12365. United States District Court, D. Massachusetts . July 10, 1998 [Електронний

- ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=199821112FSupp2d199_1199.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006.
757. Grein v. Imperial Airways (1937) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.justcite.com/Document/b2CJnXedmSaaa>.
758. Floyd v. Eastern Airlines, Inc. 872 F.2d 1462 (1989) (Rose Marie Floyd and Terry Floyd, her husband, Connie Gale and Michael Gale, her husband, Michael Gale and Connie Gale, his wife, Gloria Patterson, Edmond Patterson, Thomas J. Nolan, Robert Scharhag, Eugene H. Champ, Frederick W. Hoehler, IV, Sally Ann Collins, Michael R. Dramis, Sandy Dix and Gary Dix, her husband, Dana Dix, By and Through her parents Gary Dix and Sandy Dix, as guardians and next friends, Alexander Dix, By and Through his parents Gary Dix and Sandy Dix, as guardians and next friends, Gerri Ash Self, Susan Rooney and William Rooney, her husband, Janet Jacobs and Bruce Jacobs, her husband, Alexander Embry, Salim Khoury and Deborah Khoury, his wife, Bruce Jacobs and Janet Jacobs, his wife, Myriam Carrasco (f/k/a Myriam Riley) Terry Floyd and Rose Marie Floyd, Gary Dix and Sandy Dix, his wife, Salim Khoury and Deborah Khoury, his wife, Gregory Mantz, By and Through his parents, netta Mantz and Harold D. Mantz, as guardians and next friends netta Mantz, Harold Mantz, Gregory D. Mantz, By and Through his father Harold D. Mantz, Plaintiffs – Appellants, v. Eastern Airlines, Inc., Defendant – Appellee). no. 86–5381. United States Court of Appeals, Eleventh Circuit. May 5, 1989 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=19892334872F2d1462_12088.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006.
759. Fulop v. Malev Hungarian Airlines 244 F. Supp.2d 217 (2003) (Joseph Fulop and Wanda Phillips, Plaintiffs, v. Malev Hungarian Airlines, Defendant). no. 00 Civ.1965 (VM). United States District Court, S. D. New York. January 27, 2003 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=2003461244FSupp2d217_1438.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006.
760. Harpalani v. Air India, Inc. 634 F. Supp. 797 (1986) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/decision/19861431634FSupp797_11307.xml/HARPALANI%20v.%20AIR-INDIA,%20INC.
761. Husain v. Olympic Airways 116 F. Supp.2d 1121 (2000) (Rubina Husain, individually and as personal representative of the estate of Abid M. Hanson, M. D.; Hannah Husain; Sarah Husain and Isaac Husain, minors, by and through their Guardian ad Litem, Rubina Husain, Plaintiffs, v. Olympic Airways, Defendant). No. C 99–1400 CRB. United States District Court,

- N. D. California. October 3, 2000 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlidoc=20001237116FSupp2d1121_11124.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006.
762. Rubina Husain, individually and as personal representative of the estate of Abid M. Hanson, M. D.; Hannah Husain; Sarah Husain and Isaac Husain, minors, by and through their Guardian ad Litem, Rubina Husain, Plaintiffs, v. Olympic Airways, Appelant. No. 00–145409. United States Court of Appel, Ninth Circuit. December 12, 2002 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://caselaw.findlaw.com/us-9th-circuit/1262812.html>.
763. Olympic Airways v. Husain 540 U. S. 644 (2004) Olympic Airways v. Husain, Individually, And As Personal Representative Of The Estate Of Hanson, Deceased, ET AL. No. 02–1348. Supreme Court of United States. Argued November 12, 2003. Decided February 24, 2004 [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlidoc=20041184540US644_11163.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006.
764. Julio Jose Martinez Hernandez v. Air France, 545 F.2d 2 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://openjurist.org/545/f2d/279/martinez-hernandez-v-air-france>.
765. Malek v. Societe Air France 2006 WL 2589836 (N. Y. City Civ. Ct. September 8, 2006) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/decision/200673613Misc3d723_1627.
766. Olympic Airways v. Husain 540 U. S. 644 (2004) Olympic Airways v. Husain, Individually, and as personal representative of the estate of Hanson, deceased, ET AL. no. 02–1348. Supreme Court of United States. Argued November 12, 2003. Decided February 24, 2004 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlidoc=20041184540US644_11163.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006.
767. Hornsby v. Lufthansa German Airlines 593 F. Supp.2d 1132 (2009) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/decision/20091725593dnfsupp2d1132_11608/HORNSBY%20v.%20LUFTHANSA%20GERMAN%20AIRLINES.
768. Hosaka v. United Airlines Inc UAL Nos. 00–15223, 00–15224, 00–15225, 00–15226, 00–15228, 00–15229, 00–15230, 00–15231, 00–15238, 00–15239, 00–15241, 00–15242, 00–15243, 00–15244, 01–15120, 01–15123, 01–15124, 01–15131. Decided: September 18, 2002 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://caselaw.findlaw.com/us-9th-circuit/1003192.html>.
769. Husserl v. Swiss Air Transport Company, LTD. 388 F. Supp. 1238 (1975), no. 71 Civ. 3515 HRT. United States District Court, S. D. New York. February

- 10, 1975 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=19751626388FSupp1238_11443.xml&docbase=CSLWAR1-1950-1985.
770. In re Air Crash Over the Mid-Atlantic on June 1, 2009, MDL Docket No. 10-2144-CRB (N. D. Cal. Oct. 4, 2010) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://apps.americanbar.org/litigation/litigationnews//mobile/masstorts-FNC.html>.
771. In Re Inflight Explosion On Trans World Airlines. 778 F. Supp. 625 (1991) In Re Inflight Explosion On Trans World Airlines, Inc. Aircraft approaching Athens, Greece On April 2, 1986. (Ospina v. TWA 86 Civ. 8996 (JBW) (Youssef v. TWA 87 Civ. 0060 (JBW). MDL no. 727 (JBW). United States District Court, E. D. New York. november 21, 1991[Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=199111403778FSupp625_11291.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006.
772. In Re: Korean Air Lines Disaster Of September 1, 1983. Philomena Dooley, et al. v. Korean Air Lines Co., Ltd. No. 96-5278. Decided: July 11, 1997 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://caselaw.findlaw.com/usdc-circuit/1057728.html>.
773. In RE: Air Crash at Lexington, Kentucky, August 27, 2006 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://dockets.justia.com/docket/kentucky/kyedce/5:2006cv00316/50943/>
774. Jack v. Trans World Airlines, Inc.820 F. Supp. 1218 (1993) David Jack and Barbara Jack, Plaintiffs, v. Trans World Airlines, Inc., et al., Defendants. C. L. Wysuph, Plaintiff, v. Trans World Airlines, Inc., et al., Defendants. Odete Matias and Hildebrando Matias, Plaintiffs, v. Trans World Airlines, Inc., et al., Defendants.nos. C 92-3787 BAC, C 92-3972 BAC and C 92-4604 BAC. United States District Court, n.D. California [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=19932038820FSupp1218_11837.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006.
775. Kruger v. United Airlines, Inc. 481 F. Supp.2d 1005 (2007) (Ruth Ellen Kruger, et al., Plaintiffs, v. United Airlines, Inc, et al., Defendants). no. C 06-04907 MHP. United States District Court, n.D. California. March 1, 2007 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=20071486481FSupp2d1005_11390.xml&docbase=CSLWAR3-2007-CURR.
776. Krystal v. British Overseas Airways Corp. (Sidney Krystal and Phyllis Krystal, Plaintiffs, v. British Overseas Airways Corporation, a corporation, and British Airways, a corporation, Defendants). United States District Court

- For The Central District Of California. September 18, 1975[Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ca.findacase.com/research/wfrmDocViewer.aspx/xq/fac.19750918_0000034.CCA.htm/qx.
777. Mahaney v. Air France 474 F. Supp. 532 (1979) (Colleen Mahaney, Plaintiff, v. Air France, Defendant). No. 77 Civ. 6109. United States District Court, S. D. new York. June 28, 1979 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=19791006474FSupp532_1931.xml&docbase=CSLWAR1-1950-1985.
778. Morris v. KLM Royal Dutch Airlines//Lloyds' Law Reports. Vol. 1. 2002. – P– 745–785 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.simic.net.cn/upload/2008-06/20080610084129069.pdf>.
779. Murillo v. American Airlines, United States District Court Southern District Of Florida. April 28, 2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://fl.findacase.com/research/wfrmDocViewer.aspx/xq/fac.20100428_0000476.SFL.htm/qx.
780. Onna Lil Camenschic Salerno v. Pan Am. 1985. United States District Court For The Southern District Of new York [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ny.findacase.com/research/wfrmDocViewer.aspx/xq/fac.19850419_0000179.SnY.htm/qx.
781. Padilla v. Olympic Airways 765 F. Supp. 835 (1991) Ruben Padilla, Plaintiff, v. Olympic Airways, Defendant. no. 89 Civ. 7340 (WCC). United States District Court, S. D. new York. June 10, 1991 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=19911600765FSupp835_11455.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006.
782. Pan American World Airways, Inc. v. Aetna Cas. & Sur. Co. 368 F. Supp. 1098 (1973) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/decision/19731466368FSupp1098_11281.xml/PAN%20AMERICAN%20WORLD%20AIRWAYS,%20INC.%20v.%20AETNA%20CAS.%20&%20SUR.%20CO.
783. Paradis v. Ghana Airways Ltd. 348 F. Supp.2d 106 (2004) (Michel Paradis, Plaintiff, v. Ghana Airways Limited Defendant). no. 04 CIV. 6971SHS. United States District Court, S. D. New York. November 22, 2004 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=2004454348FSupp2d106_1443.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006.
784. Pierre-Louis v. Newvac Corp 584 F.3d 1052 (11th Cir. 2009) Decided October 8, 2009 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://casetext.com/case/pierre-louis-v-newvac-corp>.

785. Polanski v. KLM Royal Dutch Airlines No. 04CV2521BEN (AJB) 378 F. Supp.2d 1222 (2005) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/decision/20051600378FSupp2d1222_1149.
786. Rodriques v Ausett Australia Ltd 383F 3rd 914 (2004) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://openjurist.org/383/f3d/914/rodriguez-v-ansett-australia-ltd>.
787. Rosman v. Trans World Airlines, Inc. 40 A. D.2d 963 (1972) (Edith Rosman et al., Respondents, v. Trans World Airlines, Inc., Appellant). Appellate Division of the Supreme Court of the State of New York, First Department. December 7, 1972 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=1972100340AD2d963_384.xml&docbase=CSLWAR1-1950-1985.
788. Sassouni v. Olympic Airways 769 F. Supp. 537 (1991) (Rafael Sassouni, Plaintiff, v. Olympic Airways, Defendants). no. 90 Civ. 7534 (CSH). United States District Court, S. D. new York. July 25, 1991 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?page=6&xmlDoc=19911306769FSupp537_11188.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006&SizeDisp=7.
789. Seguritan v. Northwest Airlines, Inc. 86 A. D.2d 658 (1982) (Reuben S. Seguritan, as Executor of Christeta B. Santiago, Deceased, Respondent, v. northwest Airlines, Inc., Appellant) Appellate Division of the Supreme Court of the State of new York, Second Department. January 29, 1982 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=198274486AD2d658_1474.xml&docbase=CSLWAR1-1950-1985.
790. Scherer v. Pan Am. World Airways, Inc. 54 A. D.2d 636 (1976) http://www.leagle.com/decision/197669054AD2d636_1279.xml/SCHERER%20v.%20PAN%20AM.%20WORLD%20AIRWAYS,%20INC.
791. Wallace v. Korean Air. Brandi Wallace, Plaintiff – Appellant, v. Korean Air, Defendant – Appellee. 99–7597 Docket no. Argued Dec. 1, 1999 – June 06, 2000 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://caselaw.findlaw.com/us-2nd-circuit/1013710.html>.
792. Walker v. Eastern Air Lines, Inc. 785 F. Supp. 1168 (1992) Thelma Walker, Individually and as Administratrix of the Estate of Father Patrick DeSouza Walker, Deceased, Plaintiff, v. Eastern Air Lines, Inc., Defendant. 90 Civ. 4826 (PKL). United States District Court, S. D. New York. March 9, 1992 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?page=2&xmlDoc=19921953785FSupp1168_11745.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006&SizeDisp=7.

793. Weaver v. Delta Airlines, Inc. *56 F. Supp.2d 1190 (1999)* (Kathy Weaver, plaintiff, v. Delta Airlines, Inc., a Delaware corporation, Defendant). no. CV 98–151 – BLG – JDS. United States District Court, D. Montana, Billings Division. June 30, 1999[Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmldoc=1999124656FSupp2d1190_11104.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006.
794. Weiss v. El Al Israel Airlines (Tobias Weiss And Gertrude O. Weiss, Plaintiffs, v. El Al Israel Airlines, Ltd., Defendant). United States District Court Southern District Of New York. May 22, 2006 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ny.findacase.com/research/wfrmDocViewer.aspx/xq/fac.20060522_0000205.SnY.htm/qx.
795. Wolgel v. Mexicana Airlines *821 F.2d 442 (1987)* (Joseph D. WOLGEL and Edythe R. Wolgel, Plaintiffs – Appellants, v. Mexicana Airlines, a Mexican corporation, Defendant – Appellee). no. 86–2308. United States Court of Appeals, Seventh Circuit. Argued January 15, 1987. Decided June 12, 1987[Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmldoc=19871263821F2d442_11181.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006.
796. Zicherman v. Korean Airlines Co. Ltd. (94–1361), 516 U. S. 217 (1996)[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.law.cornell.edu/supct/html/94-1361.ZO.html>; http://www.oyez.org/cases/1990-1999/1995/1995_94_1361.

European Court of Justice

797. Axel Walz v Clickair SA. Judgment of the Court (Third Chamber) of 6 May 2010. Reference for a preliminary ruling: Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona – Spain. Air transport – Montreal Convention – Liability of carriers in respect of checked baggage – Article 22(2) – Limits of liability in case of destruction, loss, damage or delay of baggage – Concept of ‘damage’ – Material and non – material damage. Case C – 63/09. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=74741&pageIndex=0&doclang=En&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1645246>.
798. Emeka Nelson, Bill Chinazo Nelson, Brian Cheimezie Nelson (C – 581/10) v Deutsche Lufthansa AG (Reference for a preliminary ruling from the Amtsgericht Köln (Germany)). The Queen, on the application of TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Co. Ltd, International Air Transport Association (C – 629/10) v Civil Aviation Authority (Reference for

- a preliminary ruling from the High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court)). Joined Cases C – 581/10 and C – 629/10. Opinion Of Advocate General Bot delivered on 15 May 2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62010CC0581:En:HTML>.
799. IATA and ELFAA v. Department for Transport, case C – 344/04. 10.01.2006. Preliminary judgment of the European Court of Justice/InfoCuria – Case – law of the Court of Justice [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://curia.europa.eu/juris>.
800. joined Wallentin – Hermann v Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA. Judgment of the Court (Fourth Chamber) of 22 December 2008. Reference for a preliminary ruling: Handelsgericht Wien – Austria. Carriage by air – Regulation (EC) no 261/2004 – Article 5 – Compensation and assistance to passengers in the event of cancellation of flights – Exemption from the obligation to pay compensation – Cancellation due to extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken. Case C – 549/07. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&num=C-549/07#>
801. Joined cases C – 402/07 and C – 432/07. Judgment of the Court (Fourth Chamber) of 19 November 2009. Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon and Alana Sturgeon v Condor Flugdienst GmbH (C – 402/07) and Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v Air France SA (C – 432/07). References for a preliminary ruling: Bundesgerichtshof – Germany and Handelsgericht Wien – Austria. Air transport – Regulation (EC) no 261/2004 – Article 2(1) and Articles 5, 6 and 7 – Concept of flight 'delay' and 'cancellation' – Right to compensation in the event of delay – Concept of 'extraordinary circumstances' [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62007J0402:En:nOT>.
802. Joined cases C – 369/96 and C – 376/96 – judgment of 23. 11. 1999. – P. I – 8498–8530. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=44859&pageIndex=0&doclang=En&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=799217>.

Великобританія

803. Abnett v. British Airways Plc. (Scotland); Sidhu v. British Airways Plc. Judgment Of House Of Lords dated on 12 December 1996 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.publications.parliament.uk/pa/ld199697/ldjudgmt/jd961214/abnett01.htm>.

804. Blyth v. Birmingham Waterworks Co. (1856) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://en.wikipedia.org/wiki/Blyth_v_Birmingham_Waterworks_Co.
805. Buchanan v. Babco Forwarding and Shipping (1976) // *Revue de Droit Uniforme – Uniform Law Review*. – 1978. – V. I. – P. 346–354.
806. Castaneda and Others v. Clydebank Engineering and Shipbuilding Co., Ltd. House of Lords HL (The Lord Chancellor (Earl of Halsbury), Lords Davey and Robertson.) 17 november 1904 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.govanlc.com/castaneda.pdf>.
807. Cityjet Limited v Irish Aviation Authority [2005] IEHC 206 (2005) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.courts.ie/_80256F2B00356A6B.nsf/0/D41AF31EB06998A0802570C4004012D3?Open.
808. Competition impact of airline code-share agreements. Final Report. European Commission. Directorate General for Competition. Unit D-r Transport/ Davies Gleave. January 2007. – 154 p. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/airlinecodeshare.pdf>.
809. Corocraft Limited and Another v. Pan American Airways, Inc. England, Court of Appeal, Civil Division. 7 November 1968 (Lord Denning M. R., Davies and Widgery L. JJ.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.justis.com/document.aspx?doc=f7jsrUrxA0LxsKjIo4yZm2mtm4WIivLerIOJij5evmnsn5ydoJqJnZmcnXmcnYyJiSiIs1jxAZrwAJrxAV5wsKjIoW0ha&relpos=1>.
810. Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.publications.parliament.uk/pa/ld200506/ldjudgmt/jd051208/deepv-1.htm>.
811. Dunlop Tyre v New Garage (1915) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bailii.org/uk/cases/UKHL/1914/1.html>.
812. King (AP) (Respondent) v Bristow Helicopters Ltd. (Appellants) (Scotland) In Re M (A Child By Her Litigation Friend CM) (FC) (Appellant) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.publications.parliament.uk/pa/ld200102/ldjudgmt/jd020228/king-2.htm>.
813. Lithoprint (Scotland) Limitedv. (First) Summit Leasing Limited And (Second) Summit Lease Finance (No.2) Limited. Opinion Of Lord Milligan [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.scotcourts.gov.uk/opinions/Mil2710.html>.
814. Milor Srl And Others v British Airways Plc; CA 15 FEB 1996 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://swarb.co.uk/milor-srl-and-others-v-british-airways-plc-ca-15-feb-1996/>

815. Philips Hong Kong Ltd v The Attorney General Of Hong Kong. 9 February 1993. Judicial Committee of the Privy Council. Lord Templeman, Lord Goff of Chieveley, Lord Browne – Wilkinson, Lord Woolf, and Sir Christopher Slade [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://translex.uni-koeln.de/output.php?docid=302900>.
816. Phillips v. ANZ English High Court: Morison J.: March 2002 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.onlinedmc.co.uk/phillips_v__anz.htm.
817. Régina v Pierre Bouchereau. Judgment of the Court of 27 October 1977. – Reference for a preliminary ruling: Marlborough Street Magistrates' Court, London – United Kingdom. – Public policy. – Case 30–77 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61977J0030:En:HTML>.
818. Summit Lease Finance (no.2) Limited v. Lithoprint (Scotland) Limited. CA 86/98. Opinion Of Lord Penrose [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.scotcourts.gov.uk/opinions/CA86_98.html.

Ізраїль

819. Cie Air France v. Teichner, 39 Revue Francaise de Droit Aerien, at 243, 23 Eur.Tr.L. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://supreme.justia.com/cases/federal/us/499/530/case.html>.

Канада

820. McDonald v. Korean Air, 2002 CanLII 3901 (On SC). Ontario Superior Court Of Justice [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.canlii.org/en/on/onsc/doc/2002/2002canlii3901/2002canlii3901.html>.
821. Connaught Laboratories Ltd. v. British Airways [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.canlii.org/en/on/onsc/doc/2002/2002canlii4642/2002canlii4642.html>.
822. McDonald v. Korean Air, 2002 CanLII 3901 (ON SC) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.canlii.org/en/on/onsc/doc/2002/2002canlii3901/2002canlii3901.html>.

Південно-Африканська республіка

823. Potgieter v. British Airways, C. PD. High Ct. of South Africa (2005) .[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.saflii.org/za/cases/ZAWCHC/2005/5.pdf>.
824. Impala Platinum v KLM [2006] SCA 69 (RSA) Impala Platinum Limited Appellant and Koninklijke Luchtvaart Maatschappij nV First Respondent,

northwest Airlines Inc Second Respondent. Case no: 315/05. The Supreme Court Of Appeal Of South Africa. 30 May 2006 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.justice.gov.za/sca/judgments/sca_2006/2005_315.pdf.

Росія

825. Определение Верховного Суда РФ от 28 августа 1998 г. «Действие Закона Российской Федерации «О защите прав потребителей» по иску Гнутова к авиакомпании «Сахалинские авиатрассы» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://allpravo.ru/library/doc99p0/instrum3803/item3840.html>
826. Апелляционное определение от 26.07. 2010 г. суда Ленинского района города Омска по делу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gcourts.ru/case/2767930>.
827. Апелляционное определение от 29.07. 2010 г. Советского районного суда г. Омска [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gcourts.ru/case/668347>.
828. Апелляционное определение от 17.08. 2010 г. Октябрьского районного суда г. Уфы Республики Башкортостан [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gcourts.ru/case/2718168>.
829. Апелляционное определение от 29.10. 2010 г. Дзержинского городского суда Нижегородской области по делу № 11–216/10.
830. Кассационное определение от 16.12.2010 г. судебной коллегии по гражданским делам Приморского краевого суда г. Владивостока по делу № 33–10378 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gcourts.ru/case/302849>.
831. Кассационное определение от 22.12.2010 г. судебной коллегии по гражданским делам Краснодарского краевого суда по делу № 33–2968/11 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gcourts.ru/case/881245>.
832. Апелляционное определение от 18.01.2011 г. Северодвинского городского суд а Архангельской области [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gcourts.ru/case/384254>.
833. Апелляционное определение Дзержинского городского суда Нижегородской области от 17.02.2011 Ленинского районного суда г. Екатеринбурга [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gcourts.ru/case/1251831>.
834. Апелляционное определение Дзержинского городского суда Нижегородской области от 17.02.2011 по делу № 11–63/11 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gcourts.ru/case/740144>.

835. Решение от 23.03.2011 г. Таганского районного суда г. Москвы по делу № 2-132-11/10 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/2782653>
836. Апелляционное определение от 28.03.2011 г. Советского районного суда г. Красноярск [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/1057963>.
837. Кассационное определение от 28.03.2011 г. судебной коллегии по гражданским делам Санкт-Петербургского городского суда [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/1023340>.
838. Апелляционное определение от 31.03.2011 г. Лесосибирского городского суда Красноярского края [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/1046420>.
839. Апелляционное определение от 12.04.2011 г. Ленинского районного суда г. Екатеринбурга [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/2792419>.
840. Кассационное определение от 19.05.2011 г. судебной коллегии по гражданским делам Ростовского областного суда по делу № 33–5982 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/751934>.
841. Апелляционное определение от 13.05.2011 г. Центрального районного суда города Хабаровска [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/867664>.
842. Апелляционное определение от 23.05.2011 г. Дзержинского городского суда Нижегородской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/1161895>.
843. Апелляционное определение от 25.05.2011г. Федерального суда Центрального района г.Красноярска, Дело № 2–335/2011 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/3117211>.
844. Апелляционное определение от 10.06.2011г. Ломоносовского районного суда г. Архангельска [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/1080280>.
845. Кассационное определение от 05.07.2011 г. судебной коллегии по гражданским делам Томского областного суда по делу №33–2052/2011 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/1107500>.
846. Кассационное определение от 07.07.2011 г. судебной коллегии по гражданским делам Приморского краевого суда г. Владивостока по делу №33–5819 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/165722>.

847. Апелляционное определение от 11.07.2011г. Сызранского районного суда Самарской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/1347843>.
848. Апелляционное определение от 28.07.2011г. Первомайского районного суда г. Ростова-на-Дону по делу № 11–61/11 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/1539098>.
849. Апелляционное определение от 05.08.2011г. Федерального суда Октябрьского района г. Самара [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/1568666>.
850. Кассационное определение 05.08.2011г. судебной коллегии по гражданским делам Санкт-Петербургского городского суда по делу №33–12217/2011 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/1644883>.
851. Решение от 11.10.2011 г. Советского районного суда г.Казани [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/2856009>.
852. Кассационное определение от 24.10.2011 г. судебной коллегии по гражданским делам по делу № 33–15890 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/3052723>.
853. Апелляционное определение от 09.12.2011г. судебной коллегии по гражданским делам Иркутского областного суда, дело № 33–13680/11 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/3476370>.
854. Решение Ворошиловского районного суду г. Ростова-на-Дону от 22.12.2011 (апелляц. инстанция) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/3395523>.
855. Решение Полевского городского суду Свердловской области от 09.02.2012 (апелляц. инстанция) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/8237580>.
856. Кассационное определение от 14.02.2012 г. судебной коллегии по гражданским делам Нижегородского областного суда по делу № 33–1106 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/3941795>.
857. Кассационное определение от 16.02.2012 г. судебной коллегии по гражданским делам Краснодарского краевого суда по делу № 33–3785/12 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/8162662>.
858. Решение от 12.03.2012 г. судебного участка № 75 Центрального района г. Тулы по делу № 2–164/12 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/6004671>.

859. Апелляционное определение от 12.03.2012 г. Ленинского районного суда г.Екатеринбурга [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/6318920>.
860. Решение от 04.06.2012 г. Ленинского районного суда г. Владивостока Приморского края по делу № – 2923/12 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/9694228>.
861. Апелляционное определение от 15.06.2012 г. судебной коллегии по гражданским делам Томского областного суда по делу № 33–1471/2012 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/9085310>.
862. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 28.06.2012 г. N 17 г. Москва «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rg.ru/2012/07/11/postanovlenie-dok.html>.
863. Решение от 25.09.2012 г. судебного участка № 1 Кировского района г. Ростова-на-Дону по делу № 2-1-1797/12 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/11095560>.
864. Решение от 13.02.2013 г. судебного участка №8 по Калининскому району г. Уфы Республики Башкортостан по делу № 2–36/13.
865. Апелляционное определение от 04.06.2013 Вологодского городского суда Вологодской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/14865007>.
866. Апелляционное определение от 04.06.2013 судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Республики Карелия, Дело № 33–1841/2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/15472794>.
867. Определение от 24.09.2013 г. Судебной коллегии по гражданским делам Алтайского краевого суда, Дело № 33–7837/2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gcourts.ru/case/15971780>.

Франція

868. Tandrin Aviation Holdings Ltd v Aero Toy Store LLC [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.internationallawoffice.com/newsletters/detail.aspx?g=68f5c82c-bcce-4526-acb6-b31df8f31393>.
869. Mohamed v British Airways, Cour de Cassation, Chambre Civile I, June 15, 1999, no 97–10.268, Bulletin 242, p.156; Cour d’Appel de Paris (1997) 51 R. F.d.A. S. 155; Tribunal de grande Instance (1997) R. F.d.A. S. 147.

Україна

870. Ухвала Верховного суду України від 11.09.2003 у справі N 6-16967кс02. – «Юридична газета», N 12, 24 грудня 2003 р.
871. Рішення Шевченківського районного суду м. Києва від 09.02.2009 у справі №2–1083/09 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/8877295>.
872. Ухвала Верховного суду України від 04.03.2009 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/3268510>
873. Рішення Шевченківського районного суду м. Києва від 22.04.2010 у справі № 2–246/2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/10228031>.
874. Рішення Бориспільського міськрайонного суду Київської області від 04.11.2011 у справі № 2–2187/11р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/20070055>.
875. Рішення Бориспільського міськрайонного суду Київської області від 22.11.2011 у справі № 2–2510/2011р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/19352893>.
876. Рішення Залізничного районного суду м. Сімферополя Автономної Республіки Крим від 13.04.2012 у справі № 2–0107/501/2012, провадження № 2–3164/2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/23861644>.
877. Рішення Приморського районного суду м. Одеси від 09.07.2012 Справа № 2–2528/11, провадження у справі № 2/1522/2588/12 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/25276769>.
878. Рішення Приморського районного суду м. Одеси від 26.07.2012 у провадженні № 2/1522/5031/12, справа № 2/1522/13140/11.
879. Рішення Шевченківського районного суду м. Києва від 06.08.2012 у справі № 2610/14583/2012, провадження №2/2610/6975/2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/28237433>.
880. Рішення Бориспільського міськрайонного суду Київської області від 09.08.2012 у справі № 1005/4340/2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/25590959>.
881. Рішення Господарського суду Київської області від 16.10.2012 у справі № 5/067–12 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/26519242>.

882. Рішення Печерського районного суду м. Києва від 13.11.2012 у справі № 2–2439/12 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/27531208>.
883. Ухвала колегії суддів судової палати у цивільних справах апеляційного суду Луганської області від 20.02.2013 у справі № 2–3573/12 провадження № 22ц/782/118/13 .
884. Рішення колегії суддів судової палати у цивільних справах апеляційного суду Одеської області від 22.03.2013, провадження № 22-ц/785/1173/13 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/30415869>.
885. Рішення колегії суддів Судової палати з розгляду цивільних справ Апеляційного суду м.Києва від 05.03.2013 у справі № 22-ц/796/1713/2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/29956818>.
886. Рішення Бабушкінського районного суду м. Дніпропетровська від 03.04.2013 у справі № 2/403/4223/12 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/37350902>.
887. Рішення Бориспільського міськрайонного суду Київської області від 15.04.2013 у провадженні № 2/359/1028/2013, справа № 359/1861/13-ц [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/31460415>.
888. Рішення Шевченківського районного суду м. Києва 16.05.2013 у справі № 761/1048/13- ц, провадження №2/761/2874/2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/32387698>.
889. Рішення Шевченківського районного суду м. Києва від 05.06.2013 у справі № 761/3150/13-ц, провадження №2/761/3325/2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/31831866>.
890. Рішення Бориспільського міськрайонного суду Київської області від 12.08.2013 у провадженні 2/359/1431/2013, справа 359/2913/13-ц [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/33386199>.
891. Рішення Апеляційного суду Донецької області від 13.08.2013 <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/33222855>.
892. Рішення Печерського районного суду м. Києва від 29.08.2013 у справі № 757/12046/13-ц (Пр. 2–2520/13) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/33278297>.
893. Ухвала колегії суддів судової палати у цивільних справах Апеляційного суду Сумської області від 19.09.2013 у справі №587/2055/13, провадження

- ня 22-ц/788/2047/13 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/33577973>.
894. Рішення Шевченківського районного суду м. Києва від 07.10.2013 у справі № 761/20122/13-ц, провадження №2/761/7110/2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/34690060>.
895. Рішення Шевченківського районного суду м. Києва від 09.10.2013 у справі № 761/18500/13-ц, провадження №2/761/6759/2013.
896. Рішення Шевченківського районного суду м. Києва від 18.10.2013 у справі № 761/10259/13-ц, провадження №2/761/4939/2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/34516878>.
897. Рішення апеляційного суду м. Києва від 4.12.2013 у справі №22-ц/796/15832/2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/35791402>.
898. Ухвала колегії суддів Судової палати в цивільних справах Апеляційного суду м. Києва від 31.10.2013 у справі № 22–14259 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/34476262>.
899. Рішення Приморського районного суду м. Одеси від 12.12.2013 у справі № 522/15545/13, провадження № 2/522/9062/13.
900. Ухвала Апеляційного суду м. Києва від 15.01.2014 у справі № 757/22177/13-ц, № апеляційного провадження: 22-ц/796/1099/2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/36916157>.
901. Рішення Приморського районного суду м. Одеси від 25.02.2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pravoscope.com/act-rishennya-522-22097-13-c-kravchuk-t-s-25-02-2014-spori-pro-vidshkoduvannya-shkodi-zavdano-kalictvom--s>.
902. Рішення Приморського районного суду м. Одеси від 28.03.2014 у справі № 522/22098/13-ц, провадження № 2/522/396/14 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pravoscope.com/act-uxvala-sudu-522-22098-13-c-ilchenko-n-a-28-03-2014-spori-pro-vidshkoduvannya-shkodi-zavdano-kalictvo-s>.
903. Рішення Приморського районного суду м. Одеси від 09.04.2014 у справі № 522/18094/13-ц, провадження № 2/522/3390/14 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/38142842>.

904. Рішення Апеляційного Суду Одеської області від 18.11.2015, провадження № 22-ц/785/8706/15 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/53633460>.
905. Постанова Пленуму Верховного Суду України № 4 від 31.03.95 р. «Про судову практику в справах про відшкодування моральної (немайнової) шкоди» /ЛігаБізнесІнформ.

== ДОДАТКИ

EASTERN AIRLINES, INC. v. FLOYD

499 U. S. 530 (1991)

Eastern Airlines, Inc. v. Floyd,

№ 89–1598

Верховний суд США

Судові дебати відбулися 29 жовтня 1990 року

Винесено рішення 17 квітня 1991 року

ВИТРЕБУВАННЯ СПРАВИ АПЕЛЯЦІЙНИМ СУДОМ США З ОДИННАДЦЯТОГО СУДОВОГО ОКРУГУ

Короткий виклад змісту судового рішення

Після того як літак апелянта ледве уник аварії, здійснюючи рейс Маямі – Багамські острови, пасажери подали окремі позови про відшкодування збитків тільки за ментальний (психічний) розлад, отриманий внаслідок інциденту. Місцевий суд об'єднав провадження і постановив, що стаття 17 Варшавської конвенції, яка встановлює умови, відповідно до яких міжнародний перевізник може бути притягнутий до відповідальності за шкоду, заподіяну пасажирам, не передбачає відшкодування за самі лише ментальні страждання. Апеляційний суд відмінив судові рішення, постановивши, що поняття «*lesion corporelle*», яке міститься у статті 17 автентичного тексту французькою мовою включає чисті емоційні розлади.

Постановив:

Ст. 17 не передбачає відшкодування за суто ментальне ушкодження. С. 499 U. S. 534–553.

А) Вдаючись до тлумачення договору, Суд виходить з тексту договору, а також контексту, в якому використовуються написані слова. Інші загальні правила тлумачення можуть бути застосовані до складних та двозначних абзаців; і оскільки міжнародні договори тлумачиться більш «ліберально» ніж договори між приватними особами, Суд може, окрім написаного тексту, звернутися до історії розробки і укладення договору, переговорів і практичного тлумачення, прийнятого сторонами. С. 499 U. S. 534–535.

б) Ні власне Варшавська конвенція, ні будь-які інші застосовні правові джерела не показують, що поняття «*lesion corporelle*» ст. 17 повинно перекладатися інакше ніж «тілесне ушкодження» («*bodily injury*»), вузьке значення якого виключає суто ментальні ушкодження. Двомовні словники наводять на думку, що переклад є вірним, і будь-які побоювання, що визначення, які подаються в словниках, мають занадто загальний характер для тлумачення міжнародного договору частково розвіюються, коли, як і в цьому випадку, визначення узгоджуються з основними перекладами конвенції англійською мовою, в тому числі текст, що використовувався Сенатом для ратифікації Конвенції. Крім того, огляд відповідних французьких юридичних матеріалів не виявив жодних актів законодавства, судових рішень чи наукових праць, які б вказували на те, що у 1929 році, коли була розроблена Конвенція, поняття «*lesion corporelle*» мало значення у французькому праві, яке охоплювало також психічні ушкодження. Навряд чи розуміння поняття «*lesion corporelle*» як «тілесного ушкодження», яке було прийнято державами-учасниками Конвенції, може бути замінено поняттям, взятим з французького права щодо відшкодування шкоди, яке, що цілком очевидно, у свій час передбачало відшкодування шкоди за психічні ушкодження, особливо з огляду на те, що психічні ушкодження не визнавалися багатьма державами-учасниками Конвенції в якості підстави позову. Такий висновок не змінюється і в результаті аналізу структури ст. 17, де «*lesion corporelle*» цілком ймовірно могло би тлумачитися як поняття, що характеризує загальну категорію ушкоджень, включаючи пошкодження внутрішніх органів, на відміну від іншого формулювання у статті, що стосується тілесних переломів. Хоча в офіційному перекладі німецькою мовою терміну «*lesion corporelle*», прийнятому Австрією, Німеччиною та Швейцарією, використовуються німецькі поняття, найближчим перекладом англійською мовою яких є «*infringement on the health*» («посягання на здоров'я»), Суд не вважає за потрібне надавати великого значення англійському перекладу німецького перекладу французького тексту, особливо в світлі відсутності будь-яких німецьких, австрійських або швейцарських справ, які б підтримували ідею широкого тлумачення поняття, яку обстоював німецький делегат.

(с) Переклад терміну *«lesion corporelle»* як *«bodily injury»* («тілесні ушкодження») є сумісним з історією переговорів щодо Конвенції. Можна зробити логічний висновок, що укладачі тексту ст. 17 відмовилися від ширшого формулювання, яке скоріш за все дозволило б відшкодовувати збитки за емоційні розлади, для того щоб обмежити перелік ушкоджень, які підлягали б відшкодуванню. Більше того, огляд документальних матеріалів по Варшавській Конференції підтверджує, що ані розробники, ані підписанти спеціально не розглядали відповідальність за психічні ушкодження, очевидно тому, що багато, якщо не більшість країн на той час, не визнавали вимоги про компенсацію за такі ушкодження. Таким чином, розробники, скоріш за все, були змушені зробити недвозначну вказівку на суто ментальні ушкодження, якби вони мали намір дозволити відшкодування такої шкоди, як це зробили підписанти Бернської конвенції про міжнародні залізничні перевезення. Вужче тлумачення терміну *«lesion corporelle»* також відповідає основній меті сторін-учасниць Варшавської конвенції, які були більше зацікавлені в обмеженні відповідальності авіаперевізників для сприяння розвитку щойно посталої комерційної авіації, аніж у відстоюванні ідеї повного відшкодування шкоди постраждалим пасажиром.

(d) Загалом практика застосування та тлумачення Варшавської конвенції державами-учасницями після 1929 року свідчить на користь вузького перекладу *«lesion corporelle»*. Хоча пропозиція в 1951 про заміну *«lesion corporelle»* на *«affection corporelle»* таки не була реалізована, дискусії та голосування показують, що, на думку 20 держав-учасниць комітету, який прийняв пропозицію, *«lesion corporelle»* мала ясні фізичні межі. Крім того, хоча Гаазький протокол 1955, Монреальська угода 1966, а також Гватемальський протокол 1971 говорять про «шкоду, завдану фізичній особі», а не про *«bodily injury»*, жоден з цих документів не підтримує «широке» тлумачення терміну, яке застосував Апеляційний суд. Немає жодних доказів, що будь-який з цих документів був призначений для внесення істотних змін в, чи для роз'яснення положень ст. 17. Гаазький протокол вживає поняття «шкоди, завданої фізичній особі» (*«personal injury»*) лише в контексті

надання повідомлення пасажиром, що Варшавська конвенція в більшості випадків встановлює межі відповідальності за «смерть чи ушкодження, завдані особі». Крім того, Монреальська угода не претендує і не може претендувати «говорити» за держав-учасниць Варшавської конвенції, оскільки вона є не міжнародним договором, а є простою угодою між основними міжнародними авіаперевізниками. До того ж, Гватемальський протокол не набув чинності на міжнародній арені, оскільки його ратифікували декілька держав, і він не може вважатися регулюючим актом, адже він не був ратифікований Сенатом. Непереконливими є і міркування Верховного суду Ізраїлю, який в єдиному наявному судовому рішенні держав-учасниць Варшавської конвенції розглядає це питання, шляхом зазначення, що «бажана судово політика» (*«desirable jurisprudential policy»*) вимагає розширювального тлумачення ст. 17 до такої міри, щоб включати і виключно психічні ушкодження. Цей суд не може прийняти підхід ізраїльського суду без наявності переконливих доказів того, що в намірі держав-учасниць в частині ст. 17 входило надання можливості отримувати компенсацію за виключно психічні ушкодження. Тлумачення цього Суду швидше узгоджується з установленою ціллю Конвенції, яка полягає у досягненні одноманітності правил, що регулюють вимоги, що виникають при міжнародних авіаперевезеннях, оскільки притягнення міжнародного авіаперевізника до абсолютної відповідальності суто за ушкодження ментальний розлад, як це передбачено Гватемальським протоколом і Монреальською угодою, було б дуже спірним для багатьох країн-учасниць.

2. Питання, чи можуть пасажирів отримати відшкодування за психічні розлади, які супроводжуються фізичними ушкодженнями, не було поставлено і не розглядається, оскільки відповідачі не посилаються на фізичні ушкодження або фізичні вияви ушкоджень. Цей Суд не розглядає питання про те, чи Конвенція передбачає в якості виключної підстави позову ушкодження, отримані під час міжнародного авіаперевезення, оскільки Апеляційний суд не розглядав його, а наказу про витребування справи для розгляду цього питання надано не було.

872 F.2d 1462 (CA11 1989), змінено.

Суддя Маршалл направив рішення для одностайного рішення Судом.

Суддя Маршалл підготував рішення Суду.

Ст. 17 Варшавської конвенції [Примітка 1] встановлює умови, відповідно до яких міжнародний авіаперевізник може бути притягнутий до відповідальності за шкоду, завдану пасажиром. Ця справа розглядає питання, чи ст. 17 передбачає відшкодування збитків за ментальні або психічні розлади, що не супроводжуються фізичними ушкодженнями або фізичними проявами (маніфестаціями) ушкоджень.

I

5 травня 1983 року рейс компанії Eastern Airlines, Inc. (Східні авіалінії) вилетів з Майамі до Багамських островів. Через деякий час після зльоту в одному з трьох реактивних двигунів впав тиск подачі масла. Екіпаж літака вимкнув несправний двигун і розвернув літак, щоб повернутися в Майамі. Майже зразу другий і третій двигуни відмовили внаслідок втрати тиску подачі масла. Літак почав швидко втрачати набрану висоту і пасажиром сповістили, що літак здійснить аварійну посадку в Атлантичному океані. На щастя, після зниження літака із вимкнутими двигунами, екіпажу вдалось перезапустити двигун і благополучно посадити літак у Міжнародному аеропорту Майамі.

Відповідачі, група пасажирів рейсу, подали позови проти апелянта, Eastern Airlines, Inc. (Східні авіалінії), кожен з яких вимагав відшкодування шкоди виключно за ментальні страждання зв'язку з інцидентом. Місцевий суд розглянув позови, об'єднавши їх в одному провадженні. [Примітка 2] Східні авіалінії визнали, що відмова двигуна і наступна підготовка до вимушеної посадки вважалися «нещасним випадком» відповідно до ст. 17 Конвенції, але доводили також, що ст. 17 ставить в якості умови відповідальності наявність фізичних ушкоджень. Див. *In re Eastern Airlines, Inc., Engine Failure, Miami Int'l Airport*, 629 F. Supp. 307, 312 (SD Fla.1986). Спираючись на аналіз автентичного тексту французькою мовою та історії пере-

говорів щодо Конвенції, зроблений іншим федеральним судом, *див. справа Burnett v. Trans World Airlines, Inc.*, 368 F. Supp. 1152 (NM 1973), Місцевий суд дійшов висновку, що ментальні страждання самі по собі не підлягають компенсації за ст. 17. *Див.* 629 F. Дод. на 314.

Апеляційний суд Одинадцятого округу скасував судові рішення, зазначивши, що поняття «*lesion corporelle*» в автентичному тексті французькою мовою у ст. 17 охоплює й суто ментальні страждання. *Див.* 872 F.2d на 1480. З метою обґрунтування свого висновку суд дослідив юридичний зміст терміну «*lesion corporelle*» французькою мовою, теперішню і подальшу історію розвитку Конвенції, а також справи, у яких тлумачилася ст. 17. *Див. id.* на 1471–1480. Ми видали наказ про витребування справи, 496 U. S. 904 (1990), для того, щоб розв'язати конфлікт між рішенням суду Одинадцятого округу у цій справі та рішенням Апеляційного суду м. Нью-Йорк у справі *Rosman v. Trans World Airlines, Inc.*, 34 N. Y.2d 385, 358 N. Y. S.2d 97, 314 N. E.2d 848 (1974), в якому суд постановив, що суто психічна травма не підлягає компенсації за ст. 17. [Примітка 3]. Тепер ми постановляємо, що ст. 17 не передбачає відшкодування за суто ментальні страждання.

II

«Тлумачачи міжнародний договір, ми починаємо з «тексту міжнародного договору та контексту, в якому вживаються написані слова» *Volkswagenwerk Aktiengesellschaft v. Schlunk*, 486 U. S. 694, 486 U. S. 699 (1988), цитуючи *Societe Nationale Industrielle Aerospatiale v. United States District Court*, 482 U. S. 522, 482 U. S. 534 (1987), цитуючи *Air France v. Saks*, 470 U. S. 392, 470 U. S. 397 (1985). *Accord, Chan v. Korean Air Lines, Ltd.*, 490 U. S. 122, 490 U. S. 134 (1989); *Maximov v. United States*, 373 U. S. 49, 373 U. S. 53–54 (1963). «Інші загальні правила тлумачення можуть використовуватися при тлумаченні складного та неоднозначного тексту» *Volkswagenwerk, supra*, 486 U. S. at 486 U. S. 700. Крім того, «міжнародні договори тлумачаться більш «ліберально» ніж договори між приватними особами, і для встановлення їхнього значення, ми можемо, окрім писаного тексту, звернутися до історії розробки і укладення договору, переговорів і практичного

тлумачення, прийнятого сторонами». *Saks, supra*, 470 U. S. at 470 U. S. 396, цитуючи *Choctaw Nation of Indians v. United States*, 318 U. S. 423, 318 U. S. 431–432 (1943). *Accord, Volkswagenwerk, supra*, 486 U. S. at 486 U. S. 700. Ми застосовуємо ці методи по черзі.

А

Оскільки єдиним автентичним текстом Варшавської конвенції є текст французькою мовою, текст саме він повинен скеровувати наш аналіз. Див. *Saks, supra*, 470 U. S. at 470 U. S. 397–399. В тексті говориться наступне: «Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lesion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a cause le dommage s'est produit a bord de l'aeronef ou au cours de toutes operations d'embarquement et de débarquement». Американський переклад цього тексту, який використовувався Сенатом для ратифікації Конвенції в 1934 році, звучить наступним чином: «Перевізник є відповідальним за шкоду, спричинену загибеллю або, пораненням пасажирів або будь-яким іншим тілесним ушкодженням пасажирів, якщо подія, яка спричинила таку шкоду, відбулася на борту повітряного судна або під час будь-яких дій з посадки чи висадки». Таким чином, відповідно до ст. 17, перевізник є відповідальним за шкоду, заподіяну пасажирів при наявності трьох умов: (1) сталася подія, під час якої (2) пасажир зазнав «*mort*», «*blessure*», «*ou . . . toute autre lesion corporelle*», і (3) подія відбулася на борту повітряного судна або під час операцій з посадки чи висадки пасажирів. Як Апелянт визнав, в даному разі інцидент відбувся на борту повітряного судна і розглядається як «подія» для цілей ст. 17. Див. *See* 872 F.2d at 1471. Крім того, відповідачі визнають, що вони не зазнали ані «*mort*», ані «*blessure*». [Примітка 4]. Тому дуже делікатне питання, представлене тут, полягає в тому, чи у разі належного тлумачення «*lesion corporelle*», умова (2) є виконаною, якщо пасажир зазнав тільки ментальних чи психічних страждань.

Ми повинні розглянути «французьке юридичне значення» терміну «*lesion corporelle*» для з'ясування взаємних очікувань сторін Конвенції, тому що Конвенція була написана французькою мовою юристами континентальної системи права. *See Saks, supra*, 470 U. S. at 470

U. S. 399. Ймовірно, найлегшим методом з'ясування значення фрази в іноземному юридичному тексті буде звернутися до двомовного словника. Такі словники показують, що належним перекладом «*lesion corporelle*» є «тілесне ушкодження». Див, e.g., J. Jeraute, *Vocabulaire Fransais-Anglais et Anglais-Francais de Termes et Locutions Juridiques* 205 (1953) (переклад «*bodily harm*» чи «*bodily injury*» як «*lesion ou blessure corporelle*»), див. також id. на 95 (переклад терміну «*lesion*» як «пошкодження, шкода, збитки чи помилковість»); id. на 41 (наводиться одне значення «corporel» на англійській мові як «тілесний»); 3 *Grand Larousse de la Langue Francaise* 1833 (1987) (визначення «*lesion*» як ««[m]odification de la structure d'un tissu vivant sous l'influence d'une cause morbide»). Ці переклади, якщо вони є вірними, чітко вказують на те, що ст. 17 не дозволяє відшкодування збитків за суто психічні ушкодження. [Примітка 5] Незважаючи на те, що ми раніше покладались на такі французькі словники як основний метод з'ясування значення термінів у Варшавській конвенції, див *Saks, supra*, at 470 U. S. 400, і n.3, і n.3, ми визнаємо, що словникові дефініції можуть бути надто загальними для цілей тлумачення міжнародних договорів. Наші побоювання (занепокоєння) частково розвіялись, коли, як і в цьому випадку, переклад, наданий словником, відповідає формулюванню, використаному в «двох головних перекладах Конвенції 1929 англійською мовою». Манкєвіч (Mankiewicz) 197. Як ми вже зазначали вище, переклад, використаний Сенатом США при ратифікації Варшавської конвенції, прирівнює «*lesion corporelle*» до «тілесного пошкодження». Див. *supra* на 499 U. S. 535. Схоже формулювання з'являється в перекладі, використаному у Законі про повітряні перевезення Великої Британії 1932. Див. Л. Голхірш, Варшавська конвенція з коментарями: Юридичний посібник 199, 204 (1988) (далі – Голдхірш). Тоді ми повертаємося до французької матеріалів правової доктрини, *Saks*, 470 U. S. на 470 U. S. 400, щоб з'ясувати, чи тогочасне розуміння французькими юристами терміну «*lesion corporelle*» відрізнялося від його значення у перекладі.

У 1929 році, як і сьогодні, юристи, виховані цивільним правом Франції, могли використовувати такі головні джерела французького

права: (1) законодавство, (2) судові рішення, і (3) наукові праці. Див. *generally* 1 M. Planiol & G. Ripert, *Traite elementaire de droit civil*, pt. 1, Nos. 10, 122, 127 (12th ed.1939) (Переклад луїзіанського державного інституту (Louisiana State Law Inst. trans.1959); F. Geny, *Methodes d'Interpretation et Sources en Droit Prive Positif* Nos. 4550 (2d ed.1954) (Переклад луїзіанського державного інституту (Louisiana State Law Inst. trans.1963); R. David, – *French Law: Its Structure, Sources, and Methodology* 154 (M. Kindred trans.1972). Наш огляд цих матеріалів показує, що юридичне поняття «*lesion corporelle*» не використовувалося широко у французькому праві і не охоплювало психічні ушкодження.

Звернувшись спершу до законодавства, ми не знаходимо жодного діючого у 1929 році положення французького законодавства, який би містив фразу «*lesion corporelle*». Базове положення Цивільного кодексу Франції, що стосується межі відшкодувань ушкоджень, міститься у ст. 1382, яке передбачає у дуже загальних термінах: «*Tout fait quelconque de l'homme, qui cause a autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est . . . arrive, a le reparer*». Див. 2 Planiol & Ripert, *supra*, at pt. 1, No. 863 (переклад ст. 1382 : «Будь-який акт особи, який спричиняє шкоду іншій особі, зобов'язує особу, з вини якої це сталося, відшкодувати її»).

Звертаючись потому до судових рішень, ми так само не знайшли жодного рішення французького суду, винесеного 1929 року або до того, яке б пояснювало поняття «*lesion corporelle*»; не змогли нам представити бодай одне судове рішення і сторони. Дійсно, ми не знайшли жодної французької справи, у якій ст. 17 Варшавської конвенції тлумачилася б як така, що охоплює і психічні ушкодження. Звіти по французьких справах, в яких зазначався термін «*lesion corporelle*», які нам вдалося знайти, є відносно свіжими і включають фізичні ушкодження, спричинені автомобільною аварією та іншими інцидентами. [Примітка 6] Ці справи все-таки підтверджують висновок, що у французькій правозастосовній практиці під поняттям «*lesion corporelle*» маються на увазі лише фізичні ушкодження.

Однак оскільки вони були вирішені через деякий час після розробки Варшавської конвенції, ці справи не обов'язково відображають розуміння поняття «*lesion corporelle*» договірними сторонами.

І, нарешті, звертаючись до французької правової доктрини за час, що передував Варшавській конвенції, ми не знайшли жодних матеріалів (і сторони не представили нам жодних), де б вказувалося, що «*lesion corporelle*» охоплює психічні ушкодження. Після прийняття Варшавської конвенції деякі науковці стали доводити, що «*lesion corporelle*», як воно сформульоване у ст. 17, слід тлумачити так, щоб включати такі ушкодження. Див. *e.g.*, Манкєвіч (Mankiewicz) 146 (який доводить, що у французькому праві поняття *lesion corporelle* охоплює будь-яку особистісну травму взагалі»); Г. Міллер, Відповідальність в галузі міжнародного повітряного транспорту 128 (1977) (далі – Міллер) (який доводить, що «вільне тлумачення [ст. 17] більш відповідає духу Конвенції»). Ці науковці виходять з того факту, що до 1929 Франція – на відміну від багатьох інших країн, див. далі, в 1498 і п.10 – дозволяла відшкодування шкоди, завданої внаслідок делікту, навіть якщо ця шкода проявлялася у виключно ментальних стражданнях. Див. *e.g.*, 2 *Planiol & Ripert, supra, at pt. 1, No. 868A* (посилаючись на справи по відшкодуванню шкоди за порушення честі і за втрату прихильності). Однак таке загальне положення французького деліктного права не доводить того, що специфічне поняття, обране договірними сторонами – «*lesion corporelle*» – включає суто психічні страждання.

Крім того, вартим уваги є те, що науковці, які включають у вираз «*lesion corporelle*» психічні ушкодження, не аргументують свою позицію, виходячи з пояснень цього поняття, наведених у французьких судових справах або міжнародних договорах Франції, або навіть у Цивільному кодексі Франції; вони радше спираються головно на принцип французького деліктного права, де будь-яка шкода може «бути підставою для відшкодування збитків, коли така шкода підтверджена і дійсно мала місце». 2 *Planiol & Ripert, далі, на pt. 1, No. 868*. Ми не оспоруємо цей принцип французького права. Однак ми не знайшли жодної французької справи до 1929 року, яка б дозволяла відшкоду-

вання шкоди на основі даного принципу за ті ментальні ушкодження, які стали підставою позову у цій справі – ушкодження спричинені переляком або шоком – за відсутності випадку, за наслідками якого хтось зазнав фізичних ушкоджень. [Примітка 7] Оскільки наше завдання полягає в тому, щоб «надати конкретним словам міжнародного договору значення, яке відповідало б спільним очікуванням договірних сторін», *Saks, supra*, 470 U. S. at 470 U. S. 399, ми вважаємо малоімовірним те, що очевидне розуміння сторонами терміну «*lesion corporelle*» як «тілесного ушкодження» може бути заміненим значенням, взятим з французького деліктного права. Зокрема це підтверджується тим, що така підстава позову як психічні ушкодження, яка була можливою за французьким правом на 1929 рік, була б невизнана у багатьох інших країнах, представлених на Варшавській конвенції. Див. *infra* at 499 U. S. 544–545, i n. 10.

Не змінює такого висновку і наш аналіз структури ст. 17. У рішенні, викладеному нижче, Апеляційний суд вважає, що формулювання статті «свідчить про те, що укладачі не мали наміру виключити будь-яку конкретну категорію шкоди», тому що, якби вони мали намір «передбачати тільки травми, завдані фізичним впливом», то вони «б не використали б однину і не посилалися б окремо на такий випадок фізичного впливу як *blessure* (поранення)» 872 F.2d at 1472–1473 (з посиланням на *Mankiewicz* 146). Даний аргумент, який має таку ж силу як і надлишковий канон тлумачення національного права, є цілком переконливим. Cf. *Reiter v. Sonotone Corp.*, 442 U. S. 330, 442 U. S. 339 (1979). Проте з того ж формулювання можна прийти до протилежного висновку. Як вже зазначалось, одне зі значень «*lesion*» є зміна в структурі органу через травму або хворобу. Див. *supra* at 499 U. S. 536, посилаючись на 3 *Grand Larousse de la Langue Francaise* 1833 (1987). Якщо «*blessure*» стосується ушкоджень, що викликають видимі переломи тіла (загальне значення «поранення»), то «*lesion corporelle*» можна цілком віднести до більш загальної категорії тілесних ушкоджень, які включають внутрішні ушкодження, спричинені, наприклад, фізичним впливом, димом чи отруєнням вихлопними газами, або нестачею кисню. Звичайно, цей висновок все ще супер-

ечить надлишковим аргументам Апеляційного суду. Однак оскільки жодне з інших джерел французької правової доктрини, зазначених вище, не підтримує тлумачення Апеляційного суду, ми не схильні надати цьому аргументу вирішальної ваги.

Схожий структурний аргумент, запропонований Апеляційним судом, відстоював один з німецьких делегатів по Варшавській конвенції. Див. *Palagonia v. Trans World Airlines*, 110 Misc.2d 478, 483, 442 N. Y. S.2d 670, 673–674 (Sup.1978) (цитуючи показання Отто Пізе). Відповідно офіційний німецький переклад «*lesion corporelle*», прийнятий Австрією, Німеччиною і Швейцарією, використовує німецькі терміни, найближчий англійський переклад якого є безсумнівно «посяганням на здоров'я». Див. *Mankiewicz* 146. Тим не менше ми не схильні надавати велику вагу англійському перекладові німецького перекладу французького тексту особливо через те, що ми не змогли знайти (і сторони не цитували) жодну німецьку, австрійську чи швейцарську справу, у якій би відстоювалося широке тлумачення ст. 17, на якому вочевидь наполягав німецький делегат.

Отже, ані Варшавська конвенція як така, ані жодне з французьких юридичних джерел не демонструють, що вираз «*lesion corporelle*» повинен перекладатись інакше ніж «тілесне ушкодження», що є вузьким поняттям, що виключає суто ментальні ушкодження. Оскільки широке тлумачення «*lesion corporelle*», що включає і ментальні ушкодження, є вірогідним, а саме поняття є неоднозначним і складним, див. *supra* at 499 U. S. 535, ми звертаємося до допоміжних засобів тлумачення. [Примітка 8]

В

Переклад «*lesion corporelle*» як «тілесне ушкодження», на нашу думку, є відповідним з точки зору історії ведення переговорів по Конвенції. Міжнародний договір, який потім став Варшавською конвенцією, був вперше складений на міжнародній конференції в Парижі у 1925 році. *Air France v. Saks*, 470 U. S. at 470 U. S. 401; див. також *Chan v. Korean Air Lines, Ltd.*, 490 U. S. at 490 U. S. 139 (суддя Brennan, точка зору збігається у судовому рішенні). See generally [1925 Париж] Міжнародна конференція з приватного повітряного права (1936) (далі –

Паризька конференція). Підсумковий протокол Паризької конференції містив статтю, де обумовлювалось, що: «Перевізник відповідальний за нещасного випадку, втрати, поломки і затримки. Однак він не несе відповідальність, якщо він зможе довести, що вжив усі необхідні заходи, спрямовані на попередження збитків...». *Saks, supra*, 470 U. S. at 470 U. S. 401, переклад ст. 5 протоколу, Паризька конференція 87. Видається, що «це розширювальне положення, яке робить межі відповідальності перевізника в результаті нещасного випадку досить широкими, скоріш за все дозволяло б відшкодування за всі типи ушкоджень, включаючи емоційний розлад». *Cick*, Відшкодування збитків за емоційний стрес згідно з Варшавською конвенцією, 25 Техаський журнал з міжнародного права (*Texas Int'l L. J.*), 127, 142 (1990), посилаючись на Міллера 124.

На Паризькій конференції було призначено комітет експертів, the *Comite International Technique d'Experts Juridiques Aeriens* (CITEJA), щоб переглянути остаточний варіант протоколу для його представлення на Варшавській конференції. Див. *Chan, supra*, 490 U. S. at 490 U. S. 139 (суддя Brennan, точка зору збігається у судовому рішенні); *Saks, supra*, 470 U. S. at 470 U. S. 401. Проект CITEJA розбив статтю протоколу Паризької конференції про відповідальність на три положення: перше стосується збитків, завданих пасажиром через пошкодження, друга – пошкодження товарів, і третя – збитків через затримку. Підрозділ CITEJA щодо шкоди, завданої пасажиром, містив фразу «en cas de mort, de blessure ou de toute autre lesion corporelle». [Deuxieme] Міжнародна конференція з приватного повітряного права, 4–12 Octobre 171–172 (1929) (ст. 21, підрозділ (a) проекту CITEJA). Це формулювання було збережене у ст. 17, яка врешті-решт була прийнята на Варшавській конференції. Див. 49 Stat. 3005. Хоча немає переконливих доказів, які могли б пояснити, чому укладачі CITEJA обрали саме таке вузьке формулювання, ми вважаємо, що є розумні підстави зробити висновок, що на Конференції було обрано вузькі формулювання для того, щоб обмежити види ушкоджень, які підлягають відшкодуванню. Cf. *Volkswagenwerk Aktiengesellschaft v. Schlunk*, 486 U. S. at 486 U. S. 700–701 (ззначаючи про значущість

змін в історії переговорів по Конвенції про вручення за кордоном судових та позасудових документів у цивільних або комерційних справах від менш точного терміну в проекті до більш точного терміну в остаточному положенні договору). [Примітка 9] Наш огляд документів по Варшавській конференції підтверджує – і суди та коментатори одноголосно з цим погоджуються – що немає жодних доказів того, що укладачі чи держави-учасниці Варшавської конвенції спеціально розглядали відповідальність за психічні ушкодження чи значення терміну «*lesion corporelle*». Див. загалом матеріали конференції. Зазвичай дають два пояснення того, чому питання психічних ушкоджень так і не постало під час розгляду проекту Конвенції: (1) на той час багато юрисдикцій не визнавали відшкодування збитків за психічні ушкодження або (2) укладачі просто не могли уявити психічні ушкодження без фізичної травми. Див. e.g., *Husserl v. Swiss Air Transport Co.*, 388 F. Supp. 1238, 1249 (SDNY 1975) (Husserl II); *Cie Air France v. Teichner*, 39 Revue Francaise de Droit Aerien 232, 242, 23 Eur. Tr. L. 87, 101 (Israel 1984); Манкевіч (Mankiewicz) 144–145; Міллер (Miller) 123–125. Дійсно, неможливість компенсації за чисто психічні ушкодження в багатьох країнах загального та цивільного права під час підготовки Варшавської конвенції [Примітка 10] переконує нас в тому, що підписанти не мали спеціального наміру включати таке відшкодування у Конвенцію. Оскільки таке відшкодування було невідоме у багатьох, якщо не в усіх, юрисдикціях у 1929 році, укладачі швидше за все були б змушеними зробити однозначне посилення на суто психічні ушкодження, якби вони дійсно мали намір дозволити його таке відшкодування.

В цьому сенсі, ми вважаємо істотним те, що коли сторони іншого міжнародного транспортного договору хотіли роз'яснити те, що пасажир залізничного транспорту могли отримати відшкодування за завдані суто психічні ушкодження, укладачі для цього внесли спеціальну поправку. Положення про відповідальність за Бернською конвенцією про міжнародні перевезення залізничним транспортом, розроблені у 1952 року, первісно обумовлювало відповідальність за «*la mort, les blessures et toute autre atteinte, a l'integrite corporelle*».

Міжнародна Конвенція про перевезення пасажирів і багажу залізничним транспортом, Берн, від 25 жовтня 1952, 242 U. N. T. S. 355, ст. 28, с. 390. Згодом укладачі змінили це положення наступним чином: «l'integrite physique ou mentale». Див. Додаткова Конвенція до Міжнародної Конвенції про перевезення пасажирів і багажу залізничним транспортом (КОТІФ) від 25 лютого 1961, щодо відповідальності перевізника залізничним транспортом за загибель та особисту шкоду, заподіяну пасажирові, від 26 лютого 1966, ст.2, передруковано в «Транспорт: Міжнародні транспортні договори V-52».

Більш вузьке «прочитання» поняття «*lesion corporelle*» також узгоджується з основною ціллю договірних сторін Конвенції: обмеження відповідальності авіаперевізника з метою розвитку молодой комерційної авіації. Див. *Trans World Airlines, Inc. v. Franklin Mint Corp.*, 466 U. S. 243, 466 U. S. 256 (1984); Протокол 37; *Lowenfeld & Mendelsohn*, Сполучені Штати і Варшавська конвенція, Гарвардський огляд права, № 80 (*Harv. L. Rev.*), 497, 498–499 (1967) (далі – Ловенфельд & Мендельзон). Справді, саме з цієї причини делегати з Варшави наклали максимальне стягнення у 8,300 \$ за нещасний випадок – низька сума навіть за стандартами 1929 року. Див. Ловенфельд & Мендельзон 498–499. [Примітка 11] Якою б не була сьогоднішня точка зору держав-учасниць Конвенції, у 1929 році сторони були більш стурбовані захистом авіаперевізників і зміцненням нової індустрії, ніж наданням повного відшкодування постраждалим пасажирам, а тому ми тлумачимо вираз «*lesion corporelle*» так, щоби він відображав вибір творців Конвенції.

С

Ми також дійшли висновку, що в цілому докази, «поведінки» і «тлумачення держав-учасниць» після 1929 року, *Saks*, 470 U. S. at 470 U. S. 403, підтверджують вузький переклад виразу «*lesion corporelle*».

У наступні роки після прийняття Конвенції деякі вчені почали підіймати питання, чи ст. 17 поширюється на ментальні чи емоційні ушкодження. Див. напр., Бомонт, Необхідність перегляду та розширення Варшавської конвенції, *Журнал повітряного права та комерції*, № 16 (*J. Air L. & Com.*) 395, 402 (1949); P. Coquoz, *Le Droit Prive*

International aérien 122 (1938); Саліван, Кодифікація відповідальності авіаперевізника за Міжнародною конвенцією, Журнал повітряного права та комерції, № 7 (J. Air. L.) 1, 19 (1936). У 1951 році комітет з 20 держав-учасниць Варшавської конвенції зібрався у Мадриді і прийняв пропозицію замінити у ст. 17 «*lesion corporelle*» на «*affection corporelle*». Див. Юридичний комітет Міжнародної організації з цивільної авіації, Протоколи і Документи восьмої сесії, Мадрид, ІКАО Док. 7229-LC / 133, с. XIII, 137 (1951). Французький делегат у комітеті запропонував цю заміну, тому що, на його думку, слово «*lesion*» було занадто вузьке в тому значенні, що воно «передбачало розрив тканини або розірвання цілісності», що не може охоплювати травми, такі як психічна хвороба або застій в легенях, викликаний поломками в нагрівальному пристрої літака. Див. *id.* at 136. Делегат зі Сполучених Штатів заперечив проти такої заміни, якщо вона передбачатиме включення ментальних ушкоджень, емоційних розладів або потрясінь, які не пов'язані або не є наслідком тілесного ушкодження», див. *id.* at 137, однак незважаючи на це комітет все ж таки прийняв цю зміну, див. *ibid.* Хоч запропонована комітетом поправка так і не була імплементована, її обговорення та голосування в Мадриді вказує на те, що, на думку 20 держав-учасниць комітету поняття «*lesion corporelle*» в ст. 17 мало суто «фізичне» забарвлення.

Роблячи висновок про те, що практика країн-підписантів після 1929 року свідчить на користь ширшого тлумачення «*lesion corporelle*», Апеляційний суд ґрунтував свою позицію на трьох міжнародних угодах: Гаазькому протоколі 1955 року, Монреальській угоді 1966 року і Гватемальському протоколі 1971 року. Див. 872 F.2d at 1474–1475. Щодо кожного з цих документів, Апеляційний суд підкреслив, що у всіх трьох документах «*lesion corporelle*» англійською мовою перекладається як «особистісне ушкодження», а не «тілесне ушкодження». На нашу думку, жодна з цих угод не свідчить на користь широкого тлумачення «*lesion corporelle*», хоча таких висновків дійшов Апеляційний суд. Гаазький Протокол вніс поправки у ст. 3 Варшавської конвенції, яка [Примітка 12] містить конкретну інформацію, яку повинен містити квиток пасажирів, для того, щоб повідомити про об-

меження відповідальності перевізника за завдані травми пасажиром відповідно до Конвенції. Див. Гаазький протокол ст. III, передруковано в Голдхірш 266. Автентична версія ст. 3 французькою мовою зберегла фразу «*lesion corporelle*», але автентичний текст Гаазького протоколу англійською мовою, який був запропонований делегацією зі Сполучених Штатів Америки, містив фразу «особистісне ушкодження». Див. 2 Міжнародна організація з цивільної авіації, Міжнародна конференція про приватне авіаційне право, Гаага, вересень 1955, ІКАО Док. 7686-LC/140, с. 243 (пропозиція Сполучених Штатів); *div. also* Голдхірш 266 (посилаючись на остаточну версію Гаазького протоколу). [Примітка 13] Посилаючись на *Saks*, Апеляційний суд розцінив використання Гаазьким протоколом поняття «особистісне ушкодження» як «подальше тлумачення підписантів», що «допомагає роз'яснити значення» «*lesion corporelle*». Див. 872 F.2d at 1474–1475. Однак ми не приймаємо аргумент, що підписанти Гаазького протоколу мали намір використати поняття «особистісне ушкодження» в якості «пояснювального» перекладу виразу «*lesion corporelle*», оскільки немає жодних доказів того, що вони хотіли, аби автентичний текст англійською мовою ніс би в собі суттєву зміну у розуміння чи роз'яснення терміну. Крім того, частина ст. 3 Гаазького протоколу, в якій з'являється «особистісне ушкодження», стосується тільки інформування пасажирів про те, що конвенція «регулює» «в більшості випадків обмеження відповідальності перевізника у разі загибелі чи особистісного ушкодження». Див. *supra*, n 13. Тому цілком може бути, що підписанти використали поняття «особистісне ушкодження» не як пояснювальний переклад фрази «*lesion corporelle*», а просто як спосіб подання короткої характеристики меж відповідальності, передбаченої Конвенцією.

Монреальська угода 1966 року є так само непереконливою. Угода, яка впливає тільки на міжнародні рейси зі стикувальним пунктом у Сполучених Штатах Америки, підійняла поріг відповідальності за подію до \$ 75000 і відхилила належну обережність дбайливості як підставі звільнення від відповідальності. Див. Монреальська угода, передрукована в Голдхірш 317–318; Ловенфельд & Мендельсон 596–

597. Апеляційний суд зазначив, що відповідно до Монреальської угоди повідомлення на квитках пасажирів використовувало термін «особистісте ушкодження», а не «тілесне ушкодження», а також, що Рада цивільної авіастики Сполучених Штатів Америки на підтвердження Угоди використовувала ці терміни як взаємозамінні. 872 F.2d у 1474. Ми не вважаємо, що ці докази свідчать про розуміння підписантами терміну «*lesion corporelle*», як він сформульований в ст. 17, з двох причин. По-перше, як визнав Апеляційний суд, «Монреальська угода не є міжнародним договором, скоріше це угода між головними міжнародними перевізниками, яка накладає квазі-правову і великою мірою експериментальну систему відповідальності, яка за своєю природою є суто договірною». *Id.* at 1468–1469. Таким чином, Монреальська угода не претендує і не може претендувати «говорити» за підписантів Варшавської конвенції. По-друге, Монреальська угода не претендує змінювати чи роз'яснювати положення ст. 17. Ми також не вважаємо, що Гватемальський протокол 1971 проливає світло на передбачувані межі застосування ст. 17. Протокол був складений на трьох автентичних мовах: англійською, французькою та іспанською мовами, однак французький текст мав переважну силу у випадку непорозумінь. Див. Гватемальський протокол ст. XXVI, передрукований в Голдхірш 329. Гватемальським протоколом до французького тексту ст. 17 було внесено зміни, за якими слово «*blessure*» було видалене, а «*lesion corporelle*» натомість було залишене. Див. 2 Міжнародна організація з цивільної авіації, Міжнародна конференція по повітряному праву, Гватемала, ІКАО Док. 9040-LC/167–2, р. 183 (1972). Крім того, англійський текст Протоколу замінив у ст. 17 «особистісні ушкодження» на «поранення чи інше тілесне ушкодження». Див. Гватемальський протокол ст. IV, передрукована в Голдхірш 320–321. Апеляційний суд тлумачить зміни в ст. 17 на французькій та англійській мовах як такі, що свідчать про тлумачення «*lesion corporelle*» у ширшому сенсі, ніж «тілесне ушкодження». Див. 872 F.2d в 1475.

Все ж ми не згодні з декількох причин. По-перше, немає жодних доказів, що зміни в англійський та французький текст були внесені для суттєвих змін чи роз'яснення. Cf. Міллер 123 (зазначаючи, що

зміни до англійського тексту були непомітно запропоновані (редакційною групою Юридичного комітету ІКАО як незначні редакційні покращення). Ані психічні ушкодження, ані незначні редакційні зміни не обговорювались на Гватемальській конференції. Див. 1 Міжнародна організація з цивільною авіацією, Міжнародна конференція по повітряному праву, Протоколи, Гватемала, ІКАО Док. 9040 LC / 167–1, с. 31–38, 41–63 (1972). По-друге, з майже 120 підписантів Варшавської конвенції лише декілька країн фактично ратифікували Гватемальський протокол, див. Манкевіч (Mankiewicz) 237, і тому Протокол не діє у міжнародному масштабі. Аналогічно ми вже наголосили на тому, що оскільки Сенат Сполучених Штатів не ратифікував Протокол, ми не повинні розглядати його таким, що регулює ці питання. Див. Saks, *supra*, 470 U. S. на 470 U. S. 403.

Ми також повинні звернутися до позиції наших братніх підписантів для з'ясування значення у виразі «*lesion corporelle*». Див. Saks, 470 U. S. at 470 U. S. 404. Єдиним судовим рішенням від братніх підписантів, в якому розглядалося питання відшкодування шкоди за ментальні ушкодження за ст. 17 є рішення Верховного суду Ізраїлю.

Суд постановив, що ст. 17 передбачає відшкодування збитків за чисто психічні ушкодження. Див. *Cie Air France v. Teichner*, 39 *Revue Francaise de Droit Aerien*, at 243, 23 *Eur. Tr. L.* at 102. [Примітка 14] Справа Teichner полягала у захопленні літака 1976 року під час здійснення рейсу Air France до Ентеббе, Уганда. Пасажири намагалися отримати компенсацію за психічні ушкодження, спричинені тяжким випробуванням через захоплення і утримання в аеропорту Ентеббе. Визнаючи, що історія переговорів Варшавської конвенції нічого не говорить про можливість такої компенсації, *id.* на 242, 23 *Eur. Tr. L.* на с. 101, суд визначив, що «бажана судова політика» («la politique jurisprudentielle souhaitable») вимагає розширювально тлумачити ст. 17, так, щоб охопити і чисті психічні ушкодження. *Id.* на 243, 23 *Eur. Tr. L.* на 102. Роблячи цей висновок, суд зробив акцент на розвитку авіаційної індустрії після 1929 року та еволюції англо-американського та ізраїльського права, яке дозволяло відшкодовувати збитки за психічні ушкодження в окремих випадках. *Ibid.*, 23 *Eur. Tr. L.*

at 101–102. Крім того, суд керувався думкою Міллера, що таке розширювальне тлумачення було бажаним для уникнення очевидного конфлікту між французькою та англійською версіями Гватемальського протоколу. *Id.* at 243–244, 23 Eur. Tr. L. at 102, посилаючись на Міллер 128–129.

Хоч ми і визнаємо різницю тлумачення ст. 17 ізраїльським судом, див. Saks, *supra*, на 470 U. S. 404, аргументи цього суду нас не переконали. Навіть якби ми погодились з тим, що дозвіл на відшкодування збитків за чисто психічні ушкодження є бажаним з точки зору цілей політики, ми не можемо узаконити таку політику без переконливих доказів, що у намір підписантів у частині ст. 17 входило надання дозволу на такі відшкодування. Як вже зазначалось, ані формулювання та історія переговорів, ані тлумачення ст. 17 після вступу в силу Варшавської конвенції ясно не засвідчують такий намір. Гватемальський протокол також не свідчить на користь позиції ізраїльського суду, тому що Протокол жодною мірою не вказує на наміри внесення змін до ст. 17 з метою включення ментальних ушкоджень. Хоча Протокол і відображає лібералізацію поглядів щодо відшкодування збитків пасажирам в тому, що він передбачає абсолютну відповідальність, див. ст. IV, передруковано в Голдхірш 320), той факт, що Гватемальський протокол після спливу майже 20 років з часу його написання досі не набув чинності, повинен застерігати нас від надавання йому значущості.

Крім того, ми вважаємо, що наше тлумачення ст. 17 краще узгоджується із заявленою метою Варшавської конвенції щодо досягнення узгодженості в правилах, які регулюють вимоги, що виникають у міжнародних повітряних перевезеннях. Див. *supra* n. 11, *supra*. Як вже зазначалось, Монреальська угода покладає на міжнародних авіаперевізників абсолютну відповідальність за ушкодження за ст. 17, отримані під час рейсів, що прямують з/до США. Див. *supra* at 499 U. S. 549. Відшкодування збитків за психічні ушкодження традиційно вимагало надання вагомих доказів як і в цій, так і в інших країнах. Див. Проссер і Кітон про делікти, на 60–65, 359–361 (американські суди стоять на позиції, що поведінка делінквента повинна мати край-

ні вияви та бути обурливою); Флемінг 49–50 (Британські суди обмежують такі відшкодування через теорію передбачуваності); Міллер 114, 126 (Французькі суди вимагають доведення вини і доказів, що шкода є прямою і достовірною). Ми не сумніваємось, що притягнення міжнародних авіаперевізників до абсолютної відповідальності за чисто психічні ушкодження було б суперечливим та дискусійним для більшості країн-підписантів. Наше тлумачення уникає потенційного джерела розбіжностей.

III

Ми дійшли висновку, що авіаперевізник не може бути притягнений до відповідальності за ст. 17, коли подія не призвела до загибелі, фізичних ушкоджень або фізичної маніфестації (прояву) ушкоджень пасажирів. Хоча ст. 17 покладає відповідальність на авіаперевізників за «шкоду, понесену у випадку» («*dommage survenu en cas de*») отримання таких ушкоджень, див. 49 Stat. 3005, 3018, ми не висловлюємо думки з приводу того, чи може пасажир отримати відшкодування за психічні ушкодження, які супроводжуються фізичними ушкодженнями. Таке питання тут не підіймається, тому що відповідачі не посилаються на фізичне ушкодження чи фізичне виявлення ушкодження. Див. App. 3–9.

Східні авіалінії «змушують» нас стверджувати, що Варшавська конвенція визнає в якості виключної підстави позову отримання ушкоджень під час здійснення міжнародних авіаперевезень. Апеляційний суд не розглядав це питання і ми не надали наказ про витребування справи для його розгляду. Тому ми відмовилися тут його розглядати.

Рішення Апеляційного суду відмінюється.

Так постановив Суд.

[Примітка 1] Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, жовтень 12, 1929, 49 Stat. 3000 T. S. No. 876 (1934), наступна примітка 49 U. S. C. App. § 1502 (далі – Варшавська конвенція або Конвенція)

[Примітка 2] Кожна позовна заява містила дві вимоги про відшкодування шкоди на підставі деліктного закону штату: позов на

підставі закону штату про порушення договору та позов про відшкодування збитків за Варшавською конвенцією. In re Eastern Airlines, Inc., Engine Failure, Miami Int'l Airport, 629 F. Supp. 307, 309 (SD Fla.1986). Місцевий суд відмовив у задоволенні усіх позовів. Ibid. Ми розглядаємо виключно теорію відшкодування за Варшавською конвенцією.

[Примітка 3] Місцеві суди виносили різні рішення у цьому питанні. Порівняймо *Borham v. Pan American World Airways*, 19 Aviation Cases 18,236 (CCH) (SDNY 1986) (чисті ментальні ушкодження включені); і *Karfunket v. Compagnie Nationale Air France*, 427 F. Supp. 971 (SDNY 1977) (саме так само); і *Krystal v. British Overseas Airways Corp.* 403 F. Supp. 1322 (CD Cal.1975) (так само); і *Husserl v. Swiss Air Transport Co.*, 388 F. Supp. 1238 (SDNY 1975) (*Husserl II*) (так само); і *Palagonia v. Trans World Airlines*, 110 Misc.2d 478, 442 N. Y. S.2d 670 (Sup.1978) (так само) with *Burnett v. Trans World Airlines, Inc.*, 368 F. Supp. 1152 (NM 1973) (чисті ментальні ушкодження не включені); і *Husserl v. Swiss Air Transport Co.*, 351 F. Supp. 702 (S. D. N. Y.1972) (*Husserl I*), *aff'd*, 485 F.2d 1240 (CA2 1973) (так само).

[Примітка 4] Суди та спеціалісти погоджуються, що «*blessure*» стосується тільки «конкретного випадку фізичного впливу», 872 F.2d 1462, 1472–1473 (CA1 I 1989), і, тому це поняття не дозволяє відшкодування збитків за чисті психічні ушкодження. Див. also Р. Манкевіч, *Режим відповідальності міжнародного авіаперевізника* 146 (1981) (далі – Манкевіч). Відповідачі не стверджують, що «*blessure*» має якесь інше значення.

[Примітка 5] Навіть суди, які вважають, що вираз «*lesion corporelle*» передбачає відшкодування за ментальні ушкодження, погоджуються у переважній своїй більшості, що у разі якщо коректним перекладом «*lesion corporelle*» є «тілесне ушкодження», тоді ст. 17 не дозволяє відшкодування за чисто психічні ушкодження. Див. e.g., 872 F.2d at 1471 («Хоча видаватиметься, що використання слова «*corporelle*» в буквальному розумінні означатиме неможливість відшкодування *dommage mentale* є недоступним, ми переконані, що таке буквально значення є необґрунтованим»); *Palagonia v. Trans World Airlines*,

supra, 110 Misc.2d at 482, 442 N. Y. S.2d at 673 (стверджуючи, що «словник чи буквальний переклад *lesion corporelle* як тілесні ушкодження не є точним порівняно з поняттям, використаним у правовому документі»). Але див. Husserl II, supra, at 1250 (стверджуючи, що «тілесне ушкодження» «може... тлумачитися так, або вказувати на зв'язок з емоційними та психічними ушкодженнями»).

[Примітка 6] У кількох таких випадках, які ми знайшли, не було жодних доказів, що французькі суди використовували б термін «*lesion corporelle*» для опису виключно психічні ушкодження. В одній справі, наприклад, найвищий суд Франції загальної юрисдикції, Касаційний суд, спеціально відокремив «*coups et blessures volontaires*» («умисні удари та ушкодження») понесені позивачем – які суд охарактеризував як «*lesions*» – від «[l]es troubles de nature nevrotique» («невротичні розлади»), яких зазнав позивач внаслідок попереднього нещасного випадку. Див. Рішення за листопад 4, 1971, Касаційний суд, 1971 Bull. Civ. II 219, 220.

[Примітка 7] З двох випадків, наведених Манкевичем для доведення того, що французьке право дозволяло отримувати відшкодування ментальних ушкоджень, один стосувався відшкодування шкоди пасербиці за емоційні розлади внаслідок смерті її мачухи, а інша стосувалася відшкодування шкоди, завданої гідності, в результаті подружньої зради. Див. Манкевич 145 (з посиланням на рішення Вищого суду Франції у 1923 і 1857 роках). Див. also XI Міжнародна енциклопедія порівняльного правознавства: Делікти гл. 9, § 9–39, с. 117 і пп. 114–115 (A. Tunc ed.1972) (з посиланням, як на першу справу щодо особистого ушкодження, за якою було здійснено відшкодування за нематеріальну шкоду, на французьке рішення 1833 року, в якому «адвокат позивача навів в якості прикладу *dommage moral*», за яким дозволено здійснювати відшкодування збитків, сімейне горе у зв'язку зі смертю одного з членів сім'ї», та бельгійське рішення 1881 року у справі про смерть у зв'язку з порушенням закону). Питання про те, чи у «спільні очікування» сторін Варшавської конвенції входила кваліфікація горя, пережитого рідними постраждалих або померлих пасажирів, що подорожували літаком, відповідно до ст. 17 як

«*dommage survenu en cas de mort, [ou] de blessure . . . subie par un voyageur*» («шкода, завдана в разі смерті чи поранення пасажира»), є питанням іншого порядку, аніж питання, чи охоплює поняття «*lesion corporelle*» ментальні ушкодження, дійсно понесені пасажиром.

[Примітка 8] Ми будемо посилатися на ці альтернативні тлумачення поняття «*lesion corporelle*» як на його «вузьке» і «широке» тлумачення.

[Примітка 9] Суди і експерти, в тому числі й Апеляційний суд, посилалися на докторську дисертацію французького вченого, Івонне Бланк-Даннері, як на «зовнішній» доказ намірів сторін Варшавської конвенції. Див. *e.g.*, 872 F.2d at 1472; Palagonia, 110 Misc.2d at 482, 442 N. Y. S.2d at 673; Mankiewicz 146. За Манкевичем, дисертація Бланк-Даннера була написана під керівництвом Жоржа Ріперта. Манкевич 146, посилаючись на Бланк-Даннер, La Convention de Varsovie et les Regles du Transport Aerien International (1933) (далі – Бланк-Даннер). Жорж Ріпер був провідним французьким делегатом на Варшавській конференції і експертом французького уряду по СІТЕЈА. Протоколи, Друга міжнародна конференція з приватного права з авіонавтики, що відбулася 4–12 жовтня 1929 року у Варшава 6 (Р. Хорнер & Д. Легрез перекл. 1975) (далі – Протоколи). Манкевич перекладає уривок з Бланк-Даннер наступним чином: «Використання поняття «*lesion*» після слів загибель і поранення охоплює і передбачає випадки з травматизму та проблем з нервовою системою, наслідки яких не відразу проявляються в організмі, але які можуть бути пов'язані з нещасним випадком»

Манкевич 146. Східні авіалінії надають переконливі докази, що переклад Манкевича може бути надто широким. Див. Відповідь скаргника 2 (зазначаючи, що французьке слово «*perturbations*» повинно перекладатись для позначення порушення чи відхилення (аберації) в органах тіла чи їх функціях, а не просто травматизму чи збоїв у нервовій системі). Навіть якщо переклад Манкевича є точним, то визначення Бланк-Даннера не підтверджується доказами від СІТЕЈА чи процесом прийняття Варшавської конвенції. Див. Бланк-Даннер 62. При відсутності такої підтримки, ми вважаємо, що в якості свід-

чення наміру розробників цінність дисертації Бланк-Даннера є невеликою або взагалі відсутньою.

[Примітка 10] Хоча французьке право передбачало відшкодування за певні види психічних ушкоджень задовго до розробки Конвенції, див. Манкевич 145, у країнах загального права психічні ушкодження в цілому були виключені з відшкодування у 1929 році. Див. Міллер 113. У Великій Британії такі відшкодування не визнавались до початку 1940-х років. Див. Манкевич 145; Дж. Флемінг, Закон про делікти 49 (1985) (далі – Флемінг). Американські суди наполягали на правилі про фізичний контакт ще довгий час після того, як англійські суди відмовились від такої практики. Див. *ibid.*; В. Кеетон, Д. Доббс, Р. Кітон & Д. Овен, Просер і Кітон про деліктне право § 54, с. 363 (5-й ed.1984). У штаті Нью-Йорк, де розглядалося чимало справ на підставі Варшавської конвенції, відшкодування за чисті ментальні ушкодження не визнавалося до 1961 року. Див. Манкевич 145, посилаючись на *Battalla v. State*, 10 N. Y.2d 237, 219 N. Y. S.2d 34, 176 N. E.2d 729 (1961); див. також Міллер 113–115 (відзначаючи лібералізацію правил по відшкодуванню збитків за делікти правопорушень у Великій Британії та Сполучених Штатах після 1929 року). Деякі країни континентального права та соціалістичного права, що підписували Варшавську конвенцію, поволі визнавали відшкодування збитків за нематеріальні втрати, такі як біль та страждання, горе через загибель близької людини, або психічний розлад. Див. XI Міжнародна енциклопедія з порівняльного права: Делікти, Гл. 9, §§ 9–39, 9–40. Нідерланди, наприклад, не дозволяли нематеріальні відшкодування до 1943 року, а німецький і швейцарський цивільні кодекси загалом забороняли відшкодування нематеріальної шкоди, хоча і з деякими винятками, включаючи випадки особистісних травм. Див. *id.* в § 9–41. Крім того, Радянський Союз, який був ще одним первісним підписантом, ніколи не визнавав компенсацію за нематеріальну шкоду. *Id.* в § 9–37. В країнах, які забороняють відшкодування нематеріальної шкоди, отримати відшкодування за ментальні ушкодження можливо лише в разі доведення фінансових втрат. Проте нам подібні випадки невідомі.

[Примітка 11] Наступною ціллю Конвенції було встановити єдині правила щодо регулювання документів, таких як авіаквитки і накладні, а також єдину процедуру для розгляду скарг, що виникають на підставі міжнародних перевезень. Див. Протоколи 85, 87, Ловенфельд & Мендельсон 499. Наше тлумачення «*lesion corporelle*» цілком узгоджується з такою ціллю. Див. *infra* в 1502.

[Примітка 12] Гаазький протокол вніс зміни у Конвенцію, вдвічі піднявши поріг відповідальності за нещасні випадки до 16 600 дол. США. Див. Гаазький протокол, ст. XI, передруковано в Голхірч 268–269; Ловенфельд & Мендельсон 507–509. На Гаазькій конференції підписанти виступили з пропозицією внести зміни до ст. 17 з метою включення чистих психічних ушкоджень. Делегація з Греції запропонувала додати слово «ментальний» до ст. 17, тому що було «незрозуміло», чи ст. 17 передбачає відшкодування збитків за такі ушкодження. Див. І Міжнародна організація з цивільної авіації, Міжнародна конференція по приватному повітряному праву, Гаага, вересень 1955, ІКАО Док. 7686-ЖХ / 140, с. 261. Ніхто не підтримав цю пропозицію. *Ibid.* У зв'язку з відсутністю подальшого обговорення між делегатами, ми не можемо винести багато з цього факту.

[Примітка 13] Відповідно до остаточної версії англійського тексту пасажирський квиток повинен містити «вказівку про те, що, якщо подорож пасажир передбачає пункт призначення або зупинку в іншій країні, ніж країна відправлення, Варшавська конвенція може застосовуватись, і що саме ця Конвенція регулює та в більшості випадків обмежує відповідальність перевізників у разі загибелі, або особистісного ушкодження, а також у зв'язку з втратою чи пошкодженням багажу». Голдхірш 266 (курсив наш). Французька версія тексту, виділеного вище, зазначає: «*en cas de mort ou de lesion corporelle.*» *Id.* at 256».

[Примітка 14] В єдиних опублікованих версіях, які ми знайшли, ізраїльська думка викладена французькою мовою.

OLYMPIC AIRWAYS v. HUSAIN

540 U. S. 644 (2004)

Olympic Airways

v.

Husain, Individually, and as personal representative of the
State of Hanson, deceased, et al.

№ 02–1348

Верховний суд Сполучених Штатів

Справа розглядалась 12 листопада, 2003

Винесено рішення 24 лютого, 2004

ВИТРЕБУВАННЯ СПРАВИ АПЕЛЯЦІЙНИМ СУДОМ США
З ДЕВ'ЯТОГО ОКРУГА

Суддя Томас (*Thomas*) виніс рішення Суду, до якого Старший Суддя Ренквіст (*Rehnquist*), і Судді Стевенс (*Stevens*), Кеннеді (*Kennedy*), Соутер (*Souter*) і Гінсбург (*Ginsburg*) приєдналися. Суддя Скалія (*Scalia*) зареєстрував особливу думку, в якій спільно зі Суддею О'Коннором (*O'Connor*) приєднався до Частин I і II, *post*, с. 658. Суддя Брейер (*Breyer*) не брав участі в розгляді цієї справи чи винесенні по ньому рішення.

Суддя Ендрю Харакас (*Andrew Harakas*) виступав за апелянта. Разом з ним Діане Вествуд Вілсон (*Diane Westwood Wilson*) готувала коротку записку по справі.

Х. Бартов Фарр III (*H. Bartow Farr III*) виступав за відповідачів. Разом з ним готував записку по справі для представлення в Суді Річард Г. Таранто (*Richard G. Taranto*), Геральд С. Стернс (*Gerald C. Sterns*) і С'юзі Інджіджан (*Susie Injijan*).

Барбара МкДауел (*Barbara McDowell*) виступала за Сполучені Штати як *amicus curiae*, наполягаючи на затвердженні винесеного судового рішення. Разом з Генеральним Солиситором Олсоном (*Olson*), Помічником генерального прокурора Кейзлером (*Keiseler*), Представником генерального солиситора Кнідлером (*Kneedler*), Ловел В. Стургіл Джр. (*Lowell V. Sturgill*), Вільям Х. Тафт IV (*William H. Taft IV*) і Кірк К. Ван Тіне (*Kirk K. Van Tine*).

Суддя Томас (*Thomas*) виніс рішення Суду.

Ст. 17 Варшавської конвенції (Конвенція)¹ покладає відповідальність на авіаперевізника за смерть або тілесне ушкодження пасажирів, спричинені «нещасним випадком» («*accident*»), яка відбулася під час здійснення міжнародного перельоту. В справі *Air France v. Saks*, 470 U. S. 392 (1985), Суд пояснив, що термін «нещасний випадок» в Конвенції відноситься до «неочікуваної чи незвичайної події або випадку, що є зовнішніми до пасажирів», а не до «особистої внутрішньої реакції пасажирів на звичайне, нормальне і очікуване функціонування літака». *Id.*, at 405, 406. Питання, яке ми повинні вирішити, стосується того, чи задовольняються умови, що є обов'язковими для виникнення відповідальності авіаперевізника за ст. 17 та виникають до події, коли незвичайна і неочікувана відмова допомогти пасажирів є з'єднувальною ланкою в ланцюзі причинно-наслідкового зв'язку, в результаті якого початковий стан здоров'я пасажирів погіршився через вплив нормальної умови на борту літака. Ми дійшли висновку, що це так і є.

I

Наступні факти, взяті з висновків Районного суду, які, будучи незапереченими жодною з сторін, ми приймаємо як достовірні. В грудні 1997 року Д-р Абід Хенсон (*Dr. Abid Hanson*) і його дружина Рубіна Хусейн (*Rubina Husain*) (далі – відповідач), подорожували зі своїми дітьми та іншою сім'єю з Сан-Франциско в Афіни та Каїр для сімейного відпочинку. Під час транзитної зупинки в Нью-Йорку Д-р Хенсон вперше дізнався, що апелянт дозволив своїм пасажирам курити під час здійснення міжнародних рейсів. Через те, що Д-р Хенсон страждав від астми і був чутливим до пасивного куріння, відповідач попросив і отримав місця подалі від місця для куріння. Д-р Хансон не відчув ніяких проблем на рейсі до Каїра.

На зворотніх рейсах Д-р Хенсон і відповідач прибули раніше в аеропорт Каїра, щоб отримати місця в салоні для некурців. Відповідач показав співробітникові на місці реєстрації висновок лікаря,

в якому роз'яснюється, що Д-р Хенсон «має історію хвороби рецидивної анафілактичної реакції», Дод. 81, і попросив цього ж співробітника забезпечити їх місцями в частині салону для некурців. Рейс до Афін відбувся без прецедентів.

Після посадки на літак, що здійснював рейс до Сан-Франциско, Д-р Хенсон і відповідач виявили, що їхні місця були розташовані тільки на три ряди попереду від місця для куріння в економ-класі. Відповідач звернулася до Марії Лептургу (*Maria Leptourgou*), бортпроводниці апелянта, з тим, що Д-р Хенсон не може сидіти в місці для курців і сказала: «Ви повинні пересадити його». 116 F. Supp. 2d 1121, 1125 (ND Cal. 2000). Бортпроводниця відповіла їй: «Займіть Ваше місце». *Ibid.* Після того, як всі пасажери піднялися на борт літака, але перед зльотом, відповідач знову попросила Пані Лептургу пересадити Д-ра Хенсона, пояснюючи, що у нього «алергія на куріння». *Ibid.* Пані Лептурга відповіла, що вона не може пересадити Д-ра Хенсона, тому що літак «повністю заповнений» і вона «надто зайнята», щоб допомогти. *Ibid.*

Незабаром після зльоту, пасажери в салоні для курців почали курити, і скоро дим від цигарок огорнув Д-ра Хенсона. Відповідач втретє звернулася до Пані Лептургу, наполягаючи: «Ви повинні пересадити мого чоловіка звідси». *Id.*, at 1126. Пані Лептургу знову відмовила, заявивши, що літак заповнений. Пані Лептургу я сказала відповідачці, що Д-р Хенсон може помінятися місцями з іншим пасажиром, але відповідач мала б попросити про це пасажирів сама без допомоги екіпажу літака. Натомість відповідач сказала Пані Лептургу, що Д-ра Хенсона все-одно треба пересадити, навіть якщо єдине доступне місце є в кабіні літака або в бізнес-класі. Однак Пані Лептургу відмовилась надати будь-яку допомогу².

Приблизно через дві години польоту дим від цигарок помітно погустів в рядах за Д-ром Хенсоном. Д-р Хенсон попросив у відповідача новий інгалятор, тому що попередній був вже використаний. Потім він перейшов до передньої частини літака, щоб отримати ковток свіжого повітря. Поки він стояв, спираючись на стілець біля камбуза, Хенсон звернувся жестами до відповідача, щоб та принесла

йому його набір невідкладної допомоги. Відповідач повернулась з ним і ввела йому дозу адреналіну. Потім вона розбудила Д-ра Умеш Сабхарвал (*Dr. Umesh Sabharwal*), алерголога, з котрим Д-р Хенсон і відповідач подорожували. Д-р Сабхарвал ввів іншу порцію адреналіну і почав робити Хенсону штучне дихання і подавати кисень. Незабаром Д-р Хенсон помер. *Id.*, at 1128.

Відповідачі подала в державний суд м. Каліфорнія позов про неправомірне заподіяння потерпілому смерті. Апелянт направив справу до федерального суду, і Районний суд визнав апелянта відповідальним за смерть Д-ра Хенсона. Районний суд постановив, що відмова Пані Лептургу пересадити Д-ра Хенсона становить «нешасний випадок» в значенні ст. 17. Застосовуючи визначення цього терміна в справі *Saks*, суд аргументував, що поведінка бортпровідниці була зовнішньою до Д-ра Хенсона і, оскільки вона була такою, що «повністю ігнорувала галузеві стандарти і правила авіакомпанії», була неочікуваною і незвичайною. 116 F. Supp. 2d, в 1134.

Дев'ятий округ затвердив це рішення. Застосовуючи визначення «нешасного випадку» за *Saks*, Дев'ятий округ погодився, що відмова бортпровідниці пересадити Д-ра Хенсона «була абсолютно зовнішньою до д-ра Хенсона і була неочікуваною і незвичайною в межах встановлених галузевих стандартів, правил компанії Olympic і простоти прохання Хенсона пересадити його». 316 F. 3d 829, 837 (2002). Ми звернулись з клопотання про витребування справи, 538 US 1056 (2003), і тепер затверджуємо таке.

II

Почнемо з формулювання ст. 17 Конвенції, в якій зазначається: «Перевізник є відповідальним за шкоду, яка спричинила смерть або тілесне ушкодження пасажирів, тільки за умови, що нещасний випадок, який став причиною загибелі або ушкодження, відбувся на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажирів». 49 Stat. 3018.

Посилаючись на *Saks*, в якому Суд визнав, що текст Конвенції не дефініює термін «*accident*» і зміст, в якому він вживається, не «ви-

світлюється». 470 U. S., at 399. Проте Суд встановив різницю значення терміну «*accident*» базуючись на тексті, структурі та історії Конвенції, а також від подальшої поведінки сторін Конвенції.

Жодна зі сторін не спростовує тут визначення терміна «*accident*» за *Saks* у ст.17 Конвенції. Скоріш за все, сторони розходяться в питанні, зокрема, яка саме *подія* має бути в центрі уваги юридичного розслідування терміна «*accident*». Висловлюючи аргументи з посиланням на *Saks*, Суд проливає світло на питання, чи відмова бортпроводниці надати пасажирові медичну допомогу через недугу є належним акцентом розслідування «*accident*».

Посилаючись на *Saks*, в якому Суд звернувся до питання: чи «втрата слуху пасажирів безпосередньо була спричинена нормальним функціонуванням системи герметизації літака». *Id.*, at 395. Суд дійшов висновку, що це не так, оскільки така травма була «суто внутрішньою реакцією» на звичайне функціонування системи герметизації в салоні літака. *Id.*, at 406. Суд вказав також дві тестові підказки до значення терміна «*accident*». По-перше, Конвенція розрізняє відповідальність за ст.17 у разі смерті чи ушкодження, завданні пасажирові в зв'язку з «*accident*», і відповідальність за ст. 18 за пошкодження чи втрату багажу, спричинені «*occurrence*» (випадком). *Id.*, at 398. Різниця в цих положеннях натякає на те, що значення терміну «*accident*» відрізняється від терміну «*occurrence*». *Ibid.* По-друге, Суд знаходить істотним той факт, що ст.17 зосереджує увагу на «*accident which caused*» (нешасний випадок, який спричинив) травму пасажирові, а не на події, яка є власне травмою пасажирів. *Ibid.* Суд пояснив, що це і є скоріш причиною травми – аніж саме виникнення травми – яка повинна відповідати визначенню «*accident*». *Id.*, at 399. І, визнаючи відповідальність Суду в читанні договору таким чином: «consistent with the shared expectations of the contracting parties» (відповідно до загальних очікувань договірних сторін), *ibid.*, Суд також звернувся до французького юридичного значення терміна «*accident*», який, використовуючи його для опису причини травми, зазвичай дефініюється, як «випадковий, неочікуваний, незвичайний чи ненавмисний нещасний випадок». *Id.*, at 400.

Відповідно, Суд постановив у справі *Saks*, що «*accident*» за ст.17 є «неочікуваним чи незвичайним нещасний випадком або подією, яка не має відношення до пасажирів», і не є «особистою внутрішньою реакцією пасажирів на звичайне, прийнятне і очікуване функціонування літака». *Id.*, at 405, 406. Суд наголосив, що визначення терміну «*accident*» «повинне бути гнучким у застосуванні після оцінки всіх обставин, пов'язаних з травмами пасажирів». *Id.*, at 405. Далі Суд розглянув, що поведінка в міжнародних відносинах може підпадати під визначення «*accident*» за ст.17 інтерпретація якої узгоджується з іншими положеннями Конвенції. По суті *Saks* належно охарактеризував термін «*accident*» як такий, що охоплює більше ніж ненавмисну поведінку.

Суд зосередив свій аналіз на визначенні «які причини можуть вважатись нещасним випадком («*accident*»)» і зазначив, що ст. 17 «охоплює причини травм», які є «неочікуваними і незвичайними». *Id.*, at 404, 405. Суд не передбачав, що тільки одна подія може складати «*accident*», визнаючи, що «будь-яка травма є результатом низки причин» *Id.*, at 406. Тож, для цілей судового розслідування терміну «*accident*», Суд постановив, що позивач повинен здатен тільки довести, що «деякі з'єднувальні ланки в низці причин були незвичайною або неочікуваною подією, яка не має відношення до пасажирів». *Ibid.*

В

Апелянт доводив наступне: судове розслідування терміну «*accident*» повинне зосереджувати свою увагу на «нещасному випадку, що спричиняє травму». Відповідна записка по справі, подана Апелянтом 4 на записку відповідача по апеляції, яка, відповідно до позивача, проявлялася у наявності диму від цигарок, що огортає салон літака. Через те, що за правилами апелянта дозволяється курити на міжнародних рейсах, апелянт стверджує, що смерть Д-ра Хенсона трапилась в результаті його власної внутрішньої реакції організму – а саме, напад бронхіальної астми – на звичне функціонування літака. Апелянт також доводить, що відмова бортпроводниці пересадити Д-ра

Хенсона була бездіяльністю, оскільки ст. 17 передбачає дію, яка спричиняє ушкодження.

Ми не погоджуємось з цим. Як початкове питання, ми підкреслюємо, що апелянт не оскаржував в Апеляційному Суді рішення Районного суду, що поведінка бортпровідниці, яка тричі відмовила пересадити Д-ра Хенсона, була незвичайною і неочікуваною в межах релевантних галузевих стандартів або встановлених правил в компанії апелянта. 116 F. Supp. 2d, at 1133. Натомість апелянт стверджував, що поведінка бортпровідниці була іррелевантною до поставлених цілей судового розслідування терміну «*accident*» і, що єдиною релевантною подією було наявність диму від цигарок, який огорнув салон літака. Отже, ми не повинні диспозитивно визначати, чи поведінка бортпровідниці кваліфікується як «незвичайна і неочікувана» за *Saks*, але можемо припускати, що це було зроблено для досягнення поставлених цілей цього висновку.

Зосередження уваги апелянта на огортаючому димі від цигарок, як на нещасному випадку, який спричиняє травму, є в даному випадку недоречною. Ми не сумніваємось, що наявність диму від цигарок, що огортає салон літака під час здійснення міжнародного рейсу могла бути «звичною» на момент польоту і є предметом судового розгляду. Але судове розслідування апелянта «нещасного випадку, що спричиняє травму» – яке посиляється на «точний фактичний «нещасний випадок», який спричинив травму» – не бере до уваги дійсність, що часто існують численні взаємопов'язані події, які в сукупності спричиняють отриману травму. Записка по справі, подана Апелянтом 14. В *Saks* Суд визнав, що будь-яка з таких фактичних подій чи випадків може бути з'єднувальною ланкою у низці причин і – оскільки, така подія є незвичайною чи неочікуваною – може складати «*accident*» за ст. 17. 470 U. S., at 406. Дійсно, той саме факт, що численні події неодмінно поєднуюватимуться і взаємодіятимуть, щоб спричинити конкретну травму, ускладнює визначення окремої події, як «нещасного випадку, що спричинив травму».

Єдина заява апелянта протилежним чином звучить так: «Посилаючись на чисто фактичний опис релевантних подій, обтяжуючою

подією було перебування Д-ра Хенсона на призначеному місці для некурців і цим самим він наражався на небезпеку у вигляді огортаючого диму від цигарок, який ніби ускладнив його передуючий астматичний стан, що веде до смерті». Записка по справі, подана Апелянтом 24, і, що «нешасний випадок, що спричинив травму» був «відмова бортпровідниці діяти або порушувати галузеві стандарти», Відповідна записка по справі, подана Апелянтом 9–10 на записку відповідача по апеляції. Апелянт ігнорує той факт, що відмова бортпровідниці в трьох окремих випадках пересадити Д-ра Хенсона була також «фактичною подією», Записка по справі, подана Апелянтом 14, яку Районний суд належно встановив, як «з'єднувальна ланка у низці причин», які призвели до смерті Д-ра Хенсона, 116 F. Supp. 2d, at 1135. Заява Апелянта про те, що помилка бортпровідниці пересадити Хенсона не була «нешасним випадком, який спричинив травму» є ні чим іншим, як «необґрунтованим» твердженням, яке не підкріплене жодним законом або аргументом.

Наступний приклад показує, чому акцентування апелянта на огортаючому димі від цигарок, як на «нешасному випадку, що спричинив травму», є недоречним. Припустимо, що апелянт помилково призначає відповідачу і її чоловікові місця у середині салону для курців, і, що відповідач і її чоловік не помічають, що вони сидять в салоні для курців до зльоту літака. Далі припустимо, що, як і в цьому випадку, бортпровідниця відмовила допомогти відповідачу і її чоловікові, незважаючи на неодноразові прохання їх пересадити. У такому гіпотетичному випадку це б виглядало наступним чином: «посилаючись на чисто фактичний опис релевантних подій, обтяжуючою подією було перебування [пасажира] на його призначеному місці і цим самим наражати його на небезпеку у вигляді огортаючого диму, який ніби ускладнив його передуючий астматичний стан, що веде до смерті». Записка по справі, подана Апелянтом 24. Стверджуючи інакше, апелянт мав би натякати на те, що помилкове призначення місць в салоні для курців було «нешасним випадком, що спричинив травму», але це було б просто спірним питанням, що не потребує доказів. Той факт, що вплив диму, помилкове призначення

місця в салоні для курців і відмова пересадити пасажира, – все разом могло б бути фактичними подіями, які сприяли смерті пасажира. В даному випадку, те ж саме можна озвучити наступним чином: нараження на небезпеку у вигляді диму від цигарок та відмова допомогти пасажирові є випадками, які разом сприяли смерті пасажира.

І аргумент апелянта, що бездіяльність бортпроводниці не може складати «*accident*», тому що тільки конструктивні дії, є марним. 470 U. S., at 405. Різниця між дією та бездіяльністю, так як апелянт використовує ці терміни, могла бути релевантною, якби вони були справою делікту з недбалості. Але відповідачі не виступають на захист цього, і апелянт рішуче заперечує, що режим недбалості застосовується відповідно до ст. 17 Конвенції. Судовий розгляд релевантного «*accident*» за *Saks* стосується того, чи це є «неочікуваним або незвичайним нещасним випадком або подією». *Ibid.* Відмова від конкретного прохання про допомогу була б «нещасним випадком» або «випадком» за звичайними та звичними дефініціями цих термінів. *Див.* American Heritage Dictionary (3d ed. 1992). («event»: “[s]omething that takes place; an occurrence» («подія»: «те, що відбувається; випадок»); Black’s Law Dictionary 554–555 (6th ed. 1990) («event»: «Something that happens»)(«подія»: «те, що трапляється»); Webster’s new International Dictionary 885 (2d ed. 1949) («event»: «The fact of taking place or occurring; occurrence» or «[t]hat which comes, arrives, or happens»)(«нещасний випадок»: «обставина, яка відбувається або виникає; виникнення» або «те, що приходить, прибуває або трапляється»).

Крім того, хибна позиція апелянта в тому, що «*accident*» не може приймати форму бездіяльності, пояснюється таким прикладом. Припустимо, що у пасажира на рейсі по незрозумілим причинам виникає колапс і той перестає дихати, і, що лікар інформує екіпаж літака про те, що життя пасажира могло бути врятованим тільки тоді, коли б літак приземлився протягом однієї години. Припустимо далі: відповідно до галузевих стандартів та правил авіакомпанії, слід спрямувати літак до найближчого аеропорту, коли пасажир так чи інакше стикається з неминучою смертю. Якщо літак знаходиться в межах 30 хв до

підходящого аеропорту, але екіпаж літака вирішує продовжити політ за маршрутом, «поняття того, що це не є незвичайною подією, не вкладається в голову». *McCaskey v. Continental Airlines, Inc.*, 159 F. Supp. 2d 562, 574 (SD Tex. 2001).

На підтвердження цієї інтерпретації, інші положення Конвенції припускають, що часто не існує жодних відмінностей між дією та бездіяльністю з питання про остаточну відповідальність. Наприклад, ст. 25 свідчить, що межа відповідальності за ст. 22 не застосовується у випадку «умисної неправомірної поведінки або...таке невиконання зобов'язань з боку (перевізника), відповідно до рішення суду, до якого подається на розгляд справа, вважається еквівалентом умисної неправомірної поведінки». 49 Stat. 3020. Оскільки відповідальність може бути покладена за смерть або тілесне ушкодження тільки у випадку «*accident*» за ст. 17 і ст. 25 лише перевищує розмір межі відповідальності, то ці положення в сукупності схильні вказувати на те, що бездіяльність може викликати відповідальність. До того ж, ст.20 (1) роз'яснює, що захист «належної турботи» є недоступним, коли перевізник *провалив* прийняття «всіх необхідних заходів для уникнення шкоди». *Id.*, at 3019. Ці положення припускають, що бездіяльність авіаперевізника може бути основою для відповідальності.

Нарешті, апелянт стверджує, що Дев'ятий Округ недоречно «створив» стандарт «*accident*», що ґрунтується на недбалості за ст. 17, зосередивши свою увагу на недбалості екіпажа літака як на «*accident*». Дев'ятий Округ констатував: «Бездіяльність, незважаючи на відомий, серйозний ризик, задовольняє значення «*accident*» в ст. 17, допоки існують вагомі альтернативи, які суттєво зменшать ризик і, реалізуючи ці альтернативи, не будуть безпідставно перешкоджати звичному, очікуваному функціонуванню літака». 316 F. 3d, at 837. Слід зазначити, що це формулювання, здається, існує для того, щоб задовольнити такий підхід, що ґрунтується на недбалості. Все ж, жодна зі сторін не оспорує винесене рішення Дев'ятого Округа, що поведінка бортпроводниці була «неочікуваною та незвичайною», *ibid.*, яке є ключовим формулюванням за *Saks* і коректним аналізом ст. 17.

Враховуючи вищевказані причини, ми приходимо до висновку, що поведінка цього випадку складає «accident» за ст. 17 Варшавської конвенції. Відповідно, рішення Апеляційного Суду є обґрунтованим.

Так встановлено.

Суддя Брейер (*Breyer*) не брав участі в розгляді цієї справи чи винесенні по ньому рішення.

Суддя Скалія (*Scalia*), разом з яким Суддя О'Коннор (*O'Connor*) об'єднуються щодо Частини I і II, не погоджується з таким рішенням.

Коли ми інтерпретуємо договір, ми приділяємо «значну увагу» рішенням наших братських сторін-підписантів. *Air France v. Saks*, 470 U. S. 392, 404 (1985). Залишаючись вірними такому канону, наші попередні рішення по Варшавській конвенції ретельно узгоджувались з прецедентним правом іноземних країн. Див., e.g., *El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tsui Yuan Tseng*, 525 U. S. 155, 173–174 (1999); *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, 499 U. S. 530, 550–551 (1991); *Saks*, supra, at 404. Винесення сьогоднішнього рішення наполягає на своїй відмові забезпечувати будь-який серйозний розгляд справи міркуваннями про те, як суди наших партнерів за договором вирішували правові питання до нас.

Ця раптова обмеженість є вражаючою, так як Суд за останні роки підрахував докази переважаючого закону в інших країнах (принаймні в країнах Західної Європи), щоб визначити значення Америанської Конституції, що такі країни не брали участі в розробці законних рамок і, що суди таких країн не відіграють ніякої ролі в її застосуванні. Див. *Atkins v. Virginia*, 536 U. S. 304, 316–317, n. 21 (2002) (чи Восьма Поправка забороняє виконання винесених рішень по розумово-відсталих особах); *Lawrence v. Texas*, 539 U. S. 558, 576–577 (2003) (чи Четирнадцята Поправка забороняє криміналізацію за гомосексуальну поведінку). Можна було б подумати, що інтерпретування договору іноземними судами, який їхній уряд прийняв спільно з нами, і, у застосуванні якого вони відіграють фактичну роль, було б (м'яко кажучи) все більш релевантно.

Нова стриманість Суду стосовно іноземного підходу є не без наслідків. Протягом минулого року суди апеляційної інстанції як в Ан-

глії, так і в Австрії прийняли рішення, що прямо суперечить теперішньому рішенню. Оскільки Суд не надає переконливого пояснення, чому цих справ не слід дотримуватись, я, при всій повазі, не погоджуюсь.

I

Суд постановляє, що лише бездіяльність авіакомпанії може скласти «*accident*» за значенням Варшавської конвенції. *Ante*, at 654–657. Він здобуває такий принцип з нашого визначення «*accident*» за *Saks*, як «неочікувана і незвичайна подія або випадок, що стосується пасажира». 470 U. S., at 405. Суд заявляє, що це визначення охоплює і таку бездіяльність, як відмова бортпровідниці пересадити Хенсона, не дивлячись на прохання надати допомогу.

Це все далеко незрозуміло. Слово «*accident*» використовується у двох різних сенсах. Один стосується того, що є ненавмисним. Інша стосується незвичайної й неочікуваної події, навмисної чи ні: Хтось може сказати, що він потрапив, наприклад, у «залізничну катастрофу», так чи інакше сходження з рельсів було навмисно спричинено. Як зазначає Суд, *ante*, at 651, n., *Saks* прийняв останнє визначення, а не попереднє. Та різниця є вирішальною, тому що поки немає ніяких сумнівів, що бездіяльність може бути нещасним випадком у попередньому сенсі («Я випадково залишив (-ла) увімкненою кухонну плиту»), і чи це може бути так і в попередньому сенсі, – піддається сумнівам.

Двоє з наших братських сторін-підписантів прийшли до висновку, що таке не може бути. В *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*, [2004] Q. B. 234, Апеляційний Суд Англії, у висновку Master of Rolls, який здебільшого посилався на *Abramson v. Japan Airlines Co.*, 739 F. 2d 130 (CA3 1984), і проаналізував більше ніж півдюжени інших неангломовних винесених рішень, постановив наступне:

«Критичним питанням у цій скарзі є те, чи бездіяльність або упущення можуть становити нещасний випадок в межах ст. 17. Часто бездіяльність призводить до нещасного випадку, або форми частин

ряду дій або упущень, які разом складають нещасний випадок. При такому розкладі не легко розрізняти дії та упущення. Однак, я не бачу, як бездіяльність сама по собі може бути належним чином описана, як нещасний випадок. Це не є подією; це не є подією сумнівної якості. Бездіяльність є антитезою нещасного випадку». [2004] Q. B., at 247, 25 (Lord Phillips, M. R.).

Шість місяців потому, апеляційна судова колегія Верховного Суду штату Вікторія, Австралія, у висновку, в якому, схоже, надала екс-тенсивне розуміння американським та іншим іноземним рішенням, погодив наступне: «Звинувачення по своїй суті не дає більше ніж можливість констатувати неспроможність зробити щось, і це не може бути охарактеризовано як нещасний випадок чи подія, якою б не була супровідна передісторія, щоб завадити або сповістити про неспроможність. Ми не хочемо сказати, що неспроможність прийняти конкретні необхідні кроки під час польоту літака або під час посадки або висадки пасажирів, не може призвести до нещасного випадку або події необхідного незвичайного або неочікуваного виду, а, отже, не може бути нещасним випадком у межах статті. Неспроможність пілота використовувати певний пристрій передбаченим і правильним чином, (Наприклад: неспроможність випустити шасі при посадці або випадкове упущення відрегулювати рівень герметизації) може призвести, як було ухвалено, до нещасного випадку, передбаченого ст. 17. Але я беру на себе сміливість припустити, що не є неспроможністю докласти необхідні зусилля, які слід охарактеризувати, не як нещасний випадок, а швидше за все як його миттєвий і катастрофічний наслідок: чи то небезпечна посадка на «живіт» літака або миттєве неочікуване і небезпечне падіння тиску». *Qantas Ltd. v. Povey*, [2003] VSCA 227, 17, 2003 WL 23000692 (Dec. 23, 2003) (Ormiston, J. A.).

Ми можемо і повинні звернути увагу на рішення інших сторін-підписантів при інтерпретуванні нами положень договору. Іноземне тлумачення є свідченням загального розуміння договірних сторін. Крім того, варто приписати сторонам намір, що їхні відповідні суди прагнуть інтерпретувати договір послідовно. (В преамбулі Варшавської конвенції зокрема визнається «перевага регулювання *єдиним*

способом умов... відповідальності перевізника». 49 Stat. 3014 (курсив наш). І нарешті, навіть якщо ми не погоджуємось, ми, звичайно, задовдячуємо висновкам, отриманих від апеляційних судів інших сторін-підписантів.

Проте Суд відхиляє *Deep Vein Thrombosis* і *Povey* у посиланні, реагуючи на дане відхилення. *Ante*, at 655–656, n.9. Стосовно першого з зазначених: Суд заперечує (підбираючи ретельно слова), що отриманий «висновок» («*conclusion*») є «не несумісним» («*not inconsistent*») з цим випадком. *Ante*, at 655 (курсив наш). Читач не повинен думати, що це має бути предметом суперечки, що висновок Master of the Rolls може читатись для погодження з теперішнім рішенням, що бездіяльність може складати «*accident*». (Повторюємо висновок цього рішення: «Бездіяльність є антитезою нещасного випадку» [2004] Q. B., at 247, 25.) Те, чого воно стосується, є тим фактом, що Голова Апеляційного суду розрізнив нижче рішення Апеляційного Суду (оголосивши у висновку, що припущена бездіяльність була окреслена, але зовсім не обговорювалась різниця між дією-бездіяльністю) на підставі того, що дія була здійснена – зокрема «наполягання на тому, що [Hanson] залишився сидіти на місцях, наражаючись на небезпеку у вигляді диму від цигарок» *Id.*, 50. Як я пояснюю нижче, *див.* Частина II, *infra*: теорія не достатньо спрацьовує, тому що, фактично, бортпроводниця не наполягала на тому, щоб Хенсон залишався на своєму місці. Але ми можемо проігнорувати цю деталь на даний момент. Справа в тому, що суд Англії міркував так, що Husain може понести відшкодування не тому, що різниця між дією-бездіяльністю була іррелевантною, а тому, що навіть навмисна дія була обов'язковою і фактично відбулася.

Суд намічає курс у повністю протилежному напрямку, пояснюючи на трьох сторінках, чому різниця між дією-бездіяльністю є іррелевантною. *Див.* *ante*, at 654–657. Якщо Суд погоджується з Головою апеляційного суду в тому, що ця справа залучає дію, чому ж він без потреби втягує нас у конфлікт з судами сторін-підписантів, вирішуючи, так би мовити, потім-іррелевантне питання, а саме: чи бездіяльність може складати нещасний випадок? Достатньо було б поста-

новити, що наш випадок залучає дію, і, таким чином, закінчити аналіз. Чи бездіяльність може складати нещасний випадок за Варшавською конвенцією є значущим питанням, відповідно до якого міжнародний консенсус є важливим; чи Husain може відшкодувати збитки за смерть чоловіка не тільки в цьому єдиному випадку. Однак, як вони свідчать, ключовими рішеннями в цій справі і *Deep Vein Thrombosis* – їхня *rationes decidendi* – є не тільки те, що вони не «не несумісні»; вони є повністю протилежними.

Я б слідував рішенням за *Deep Vein Thrombosis* і *Povey*, так як аналіз Суду на теперішній час є не більш переконливим ніж їхній. Просте посилання на словники, які визначають «подію» як «нещасний випадок» («occurrence») або «те, що трапляється», ante, at 655, наврядчи вирішить проблему; це тільки переформулює одне питання (чи «нещасний випадок» включає подію сумнівної важливості) в еквівалентне (чи «нещасний випадок» включає «непояву» («nonoccurrences») «ненастання» («nonhappenings»)).

Такою ж марною є посилання, ante, at 656–657, на ст. 25 Варшавської конвенції (яка піднімає розмір межі відповідальності за травми, спричинені «порушенням» авіакомпанії рівноцінно до навмисних дій) і ст. 20 (яка запобігає захисту належної турботи авіакомд-рії, якщо вона доклала «всі необхідні зусилля» для уникнення травм). Аналітична помилка Суду у посиланні на ці положення полягає в припущенні, що бездіяльність у цих положеннях розглядається як нещасний випадок як такий. Договір не встановлює такої вимоги. Якщо пілот по-необережності забуває випустити шасі, що призводить до аварії і загибелі всіх пасажирів на борту літака, тоді відшкодування шкоди швидше за все є допустимим (тому що аварія, яка призвела до смерті є нещасним випадком) і захист належної турботи є недоречним (тому що ненавмисне упущення пілота також призвело до смерті), навіть і тоді упущення не є нещасним випадком. Схожий випадок, якщо бортпроводниця не в змозі запобігти посадці пасажира, який їй відомий як терорист, і який пізніше стріляє в пасажира, то межі шкоди можуть бути підняті навіть тоді, коли нещасний випадок (стрілянина) і порушення (нездатність запобігти посадці) не збігаються. Без

встановлених обмежень, що порушення за ст. 20 або 25 є саме по собі нещасним випадком, аргумент Суду, що ґрунтується на цих положеннях, втрачає свою силу.

Що стосується припущень Суду по екіпажу, який відмовляється відхилитись від курсу літака після колапсу пасажира, *ante, at 656*: звучало б більш переконливо, як *reduction ad absurdum*, якби Одинадцятий Округ вже виключив відповідальність за ст. 17 по суті через саме ці обставини. Див. *Krys v. Lufthansa German Airlines, 119 F. 3d 1515, 1517–1522, 1527–1528 (1997)*. Юридичне тлумачення не є хибним тільки тому, що воно має жорсткі результати. Конвенція заперечує відшкодування шкоди навіть тоді, коли відбулись обурлива поведінка і нанесення тяжких травм, якщо не було «*accident*». Щоб не означав цей термін, він точно не прирівнюється до «обурливої поведінки, яка спричинила нанесення тяжких травм». Помилково припускати, що Конвенція повинна забезпечити полегшення, будь-коли, коли б так діяло традиційне деліктне право. І навпаки, основною метою Конвенції було сприяти розвитку авіаційної галузі шляхом обмеження обставин, при яких пасажири можуть подати позов. Див. *Tseng, 525 U. S., at 170–171*. Якщо не існує «*accident*», то не буде відповідальності, байдуже чи позов є тривіальним, cf. *Lee v. American Airlines Inc., 355 F. 3d 386, 387 (CA5 2004)* (позов про «втрату бадьорого незабутнього відпочинку») або вимагає відшкодування шкоди.

Хоч би і ми відстоювали це питання у першій інстанції, Суд, можливо, міг би переконати мене в його баченні. Але суди в двох інших країнах вже відхилили його, і їхні міркування є не менш переконливими ніж Судові. Я б дотримувався *Deep Vein Thrombosis* і *Povey* і постановив, що звичайна бездіяльність не може бути «*accident*» за ст. 17.

II

Відповідачі виступають за наступне: навіть якщо Конвенція розрізняє дію від бездіяльності, то цей випадок залучає достатню кількість елементів дії для стягнення відшкодування. Такий аргумент не

є неможливим; як зазначалось раніше, суд в *Deep Vein Thrombosis* висуває в якості припущення те, що «відмова бортпроводниці пересадити Хенсона може бути описана, як наполеглива вимога, щоб він залишався сидіти в салоні літака, який огортає дим від цигарок». [2004] Q. B., at 254, 50. Однак, я не можу не погодитись з таким аналізом, тому що в ньому неправильно сприймаються факти цієї справи.

Спочатку, я повинен зазначити, що це не було обґрунтуванням Окружного Суду. Даний Суд послідовно посиляється на релевантний «*accident*» не як на наполягання бортпроводниці, щоб Хенсон залишився на своєму місці, а як на її «нездатності» або «відмові» пересадити його. *Див* 116 F. Supp. 2d 1121, 1131–1135 (ND Cal. 2000). Його висновки по даному факту були «інфіковані» через хибні юридичні припущення, зокрема, що ст. 17 не встановлює жодної різниці між дією і бездіяльністю. Єдине питання полягає в тому, чи ми, все ж таки, можемо з цієї підстави стверджувати, що, так як це *була* дія в будь-якому випадку, така помилка була несуттєвою.

І вона не була такою. Вірним залишається те, що у відповідь на першу вимогу, бортпроводниця наполягала на тому, щоб Husain і її чоловік «зайняли місця». *Id.*, at 1125. Така наполеглива вимога властива і другій вимозі. Але ці відповіді були надані в той час, коли літак ще знаходився на стоянці, готуючись злетіти. Відповідь бортпроводниці на третю вимогу Husain – висловлена тоді, коли літак вже був у повітрі та інші пасажери почали курити – була зовсім інакшою. Вона не наполягала на тому, щоб Husain та її чоловік залишались на своїх місцях; навпаки – запропонувала їм пройтись по салону і пошукати того, хто готовий поміняти місцями.

Те, що бортпроводниця відкрито відмовила Husain на її прохання про допомогу в третє, не просто ігноруючи їх, не перетворює її бездіяльність на дію. Відмова визнана як її бездіяльність, але це було бездіяльністю, а не визнанням, яка саме спричинила смерть Хенсона. На відміну від попередніх відповідей, третя стосувалась відмови надати допомогу, і, тому, не може бути підставою для понесення відповідальності за ст. 17.

Помилка Районного Суду встановити відмінність між відповідями бортпровідниці до взльоту літака і її відповіддю під час польоту «*під-риває*» його рішення у двох відношеннях. По-перше, висновки суду щодо правил авіалінії та галузевих правил не розрізняли пересадку пасажирів під час здійснення польоту і пересадку пасажирів, поки літак готувався до зльоту і знаходився на землі. Фактично, деякі докази з цього питання конкретно відносились *лише* до поведінки під час здійснення польоту літака. Див. *id.*, at 1132 (показання старшого бортпровідника, що бортпровідниця повинна була пересадити Хенсона негайно після *третього* прохання Husain); *ibid.* (показання посадової особи, що правила компанії включають пересадження пасажирів «які захворіли *під час* польоту» (курсив наш). Установлення того, що пересадження астматика передбачено правилами компанії, не установлює те, що такі кроки до зльоту входять до правил компанії, в той час як обслуговуючий персонал на борту літака зайнятий, підготовлюючи літак до відльоту, перш ніж хтось почне курити. Іншими словами: ніщо тут не могло бути незвичайного в першочерговому наполяганні, щоб Хенсон залишався на своєму місці, тому це не є «*accident*». Ми не знаємо правил в цьому більш конкретному зв'язку. Районний суд не прийняв жодних висновків, тому що він застосував хибну норму права, яке не вимагає від нього відокремити три прохання.

Але навіть якщо наполягання бортпровідниці на тому, щоб Хенсон залишався на своєму місці до зльоту літака було незвичайним або неочікуваним і, таким чином, стало нещасним випадком, це не було б причиною смерті Хенсона, що підлягає грошовій компенсації. Це, мабуть, було причиною (якби бортпровідниця дозволила йому пересісти до зльоту, він міг би жити, точно так само, він міг би жити, якби обрав інший рейс); але це не було безпосередньою причиною, яка точно є предикатом відшкодування шкоди. Будь-які попередні наполягання, щоб Хенсон залишався на своєму місці, стали б казусом, якби бортпровідниця пізніше сказала Husain і її чоловікові, що вони вільно можуть переміщатись по салону літака.

Однак, існує одне ускладнення, яке, на мою думку, вимагає від нас повернути цю справу до Районного Суду: хоч бортпровідниця

в той момент, коли літак був у повітрі, запропонувала Husain знайти іншого пасажирів, який погодиться поміняти місцями, вона не запропонувала Husain знайти *вільне* місце, а навпаки ствердно відповіла, що літак – повний. Якщо таке викривлення фактів є незвичайним і неочікуваним; і (більш складніше питання), якщо можна так стверджувати, що воно стало причиною смерті Хенсона – і.е., що Husain шукала б і знайшла вільне місце, не бажаючи попросити іншого пасажирів пересісти – може бути причиною дії. Я б залишив цю справу на доопрацювання, щоб Районний Суд міг би розглянути у першій інстанції, чи викривлення фактів бортпроводницею про повне заповнення літака, незалежно від будь-якого небажання пересадити, було нещасним випадком, що стало причиною смерті Хенсона.

Якою б трагічною не була смерть Д-ра Хенсона, це не виправдовує Суд у вплутуванні нас у непотрібний конфлікт з іншими підписантами Варшавської Конвенції. Я дозволю собі виразити незгоду.

**EL AL ISRAEL AIRLINES, LTD
v. TSUI YUAN TSENG**

525 U. S. 155 (1999)

EL AL ISRAEL AIRLINES, LTD

v.

TSUIYUANTSENG

№97–475

Верховний суд Сполучених Штатів

Справа розглядалася 10 листопада 1998 року

Рішення винесено 12 січня 1999 року

**ВИТРЕБУВАННЯ СПРАВИ АПЕЛЯЦІЙНИМ СУДОМ США
З СУДУ ДРУГОГО ОКРУГУ**

Суддя Гінзбург (*Ginsburg*) оголосив рішення Суду, до якого приєдналися старший суддя Ренквіст (*Rehnquist*) та судді КОННОР (*CONNOR*), Скалія (*Scalia*), Кеннеді (*Kennedy*), Соутер (*Souter*), Томас (*Thomas*), і Брейер (*Breyer*). Суддя Стівенс (*Stevens*) виступив з особливою думкою, *post*, с. 177.

Діана Вествуд Вілсон (*Diane Westwood Wilson*) виступала на стороні апелянта. Джудіс Р. Немсік (*Judith R. Nemsick*) готувала записку по справі для представлення в суді.

Джонатан Е. Нуехтерлайн (*Jonathan E. Nuechterlein*) виступав на стороні Сполучених Штатів, що діють як *amicus curiae*¹, наполягаючи на скасуванні рішення. З ним готували записку по справі для представлення в суді Генеральний соліситор Ваксман (*Waxman*), помічник генерального прокурора Хунгер (*Hunger*), представник генерального соліситора Кнідлер (*Kneedler*), Аліса Б. Кляйн (*Alisa B. Klein*), Давід Р. Ендрюс (*David R. Andrews*), Давід С. Ньюман (*David S. Newman*), Ненсі Е. МакФадден (*Nancy E. McFadden*) і Дейл С. Андрюс (*Dale C. Andrews*).

¹ Особа, яка не є стороною в справі, проте приймає в ній участь та звертає увагу суду вищої інстанції на необхідність перегляду рішення суду нижчої інстанції; третя особа, що не заявляє самостійних вимог щодо предмету спору

Роберт Х. Сілк (*Robert H. Silk*) виступав і подавав записки по справі за відповідача^[*].

Суддя Гінзбург (*Ginsburg*) оголосив рішення Суду.

Позивач-відповідач Tsui Yuan Tseng була піддана занадто прискіпливому огляду в цілях безпеки в міжнародному аеропорту ім. Джона Ф. Кеннеді в штаті Нью-Йорк перед тим, як вона зійшла на борт літака компанії EI Al Israel Airlines 22 травня 1993 року, що прямував до Тель-Авіву. Tseng вимагає відшкодування шкоди на підставі делікту від компанії EI Al за цей випадок. Такий випадок, що є предметом спору, на який наразі посилаються дві сторони спору, не кваліфікується як «нещасний випадок» (*«accident»*) в значенні договору, широковідомого як Варшавська конвенція, який регулює відповідальність авіаперевізника у «всіх міжнародних перевезеннях»^[1]. Tseng стверджує про наявність психічних або психосоматичних ушкоджень, але не про «тілесні ушкодження» (*«bodily injury»*), а саме це, останнє, поняття, що використовується у Конвенції. Її справа представляє собою питання виключності Конвенції: коли Конвенція не дозволяє відшкодування збитків за випадок, що є предметом спору, то чи, відповідно, вона перешкоджає пасажирові подавати позов про відшкодування шкоди на підставі інших джерела права, в даному випадку на підставі деліктного права штату Нью-Йорк?

Виключність цього питання була встановлена у протоколі до Варшавської конвенції (Монреальський Протокол №4), який нещодавно був ратифікований Сенатом^[2]. Відповідно до протоколу, як визнає Tseng, пасажир, ушкодження якого не підлягає компенсації за Конвенцією (тому що воно не тягне за собою «тілесного ушкодження» або не стало результатом «нещасного випадку») не може звертатися до альтернативних засобів судового захисту. Ми дійшли висновку, що протокол, який на даний момент підписали Сполучені Штати, роз'яснює, але не змінює, виключну сферу дії Конвенції. Тому ми вважаємо, що відшкодування шкоди за особисте ушкодження, заподіяне «на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажирів», стаття 17, 49 Stat. 3018, якщо воно не дозволено Конвенцією, є взагалі неможливим.

Апеляційний Суд Другого Округу ухвалив інше рішення. На думку суду, позивач, вимоги якого не підпадають під способи захисту за Конвенцією, може шукати судового захисту відповідно до місцевого права за ушкодження, завдані під час міжнародних повітряних перевезень. 122 F. 3d 99 (1997). Ми видали наказ про витребування справи для розгляду, 523 U. S. 1117 (1998)^[3], а зараз скасовуємо рішення Другого Округу. Ми переконані, що звернення до місцевого законодавства знівелює уніфіковане регулювання відповідальності міжнародного авіаперевізника, задля створення якого і була розроблена Варшавська конвенція.

I

Ми двічі відкладали винесення рішення з приводу виключності Конвенції. У справі *Air France v. Saks*, 470 U. S. 392 (1985) ми дійшли висновку, що ушкодження пасажира не було спричинено «нещасним випадком» (*accident*), через яку авіакомпанія може бути притягнена до відповідальності за Конвенцією, але не виражали жодної думки з приводу того, чи такий пасажир може подавати «позов, підставою якого є недбалість за правом штату», *Id.*, с. 408. У справі *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, 499 U. S. 530 (1991) ми постановили, що ментальні або психічні ушкодження, які не супроводжуються фізичними ушкодженнями, не підлягають відшкодуванню за ст. 17 Конвенції, однак ми відхилили питання про те, чи Конвенція «являє виключну підставу подання позову за ушкодження, отримані під час міжнародного повітряного перевезення». *Id.*, с. 553. У даній справі ми вирішуємо те питання, по якому ми раніше відкладали винесення судового рішення.

Спочатку ми висвітлюємо ключові положення договору, який ми тлумачимо. Глава I Варшавської конвенції під заголовком «Сфера Застосування – Визначення Термінів» зазначає у ст. 1 (1), що «Конвенція застосовується до будь-якого міжнародного перевезення пасажирів, багажу або вантажу, яке здійснюється повітряним судном за винагороду». 49 Stat. 3014^[4]. Глава III під заголовком «Відповідальність перевізника» у ст. ст. 17, 18 та 19 визначає три види відповідаль-

ності, передбачені Конвенцією. Ст. 17 встановлює умови відповідальності за особисте ушкодження пасажирів: «Перевізник несе відповідальність за шкоду, отриману у випадку смерті, поранення пасажирів або іншого тілесного ушкодження, завданого пасажирів, якщо подія, що спричинила таку шкоду, відбулася на борту повітряного судна або під час операцій з посадки чи висадки». 49 Stat. 3018.

Ст. 18 встановлює умови відповідальності за заподіяну шкоду багажу або вантажу. *Id.*, с. 3019^[5].

Ст. 19 встановлює умови відповідальності за шкоду, заподіяну затримкою. *Ibid.*^[6] Ст. 24, що містить посилання на ст. ст. 17, 18 та 19, зазначає: «(1) У випадках, передбачених ст. ст. 18 та 19, будь-який позов про відшкодування шкоди, незалежно від того, як він обґрунтований, може подаватись тільки відповідно до умов та обмежень, встановлених в цій конвенції». «(2) У випадках, передбачених ст. 17, положення попереднього абзацу також застосовуються, не вирішуючи питання, які особи мають право подавати позов і які права вони мають». *Id.*, с. 3020^[7].

II

На фоні ключових положень договору опишемо випадок, що є предметом спору. 22 травня 1993 року Tsui Yuan Tseng прибула в міжнародний аеропорт ім. Джона Ф. Кеннеді (далі – JFK), щоб здійснити посадку на літак рейсом до Тель-Авіву компанії EI AI Israel Airlines. Відповідно до стандартів процедури, яка здійснюється перед посадкою на літак компанії EI AI, охоронець звернувся з запитаннями до Tseng про призначення та мету її подорожі. На думку охоронця, відповіді Tseng були «нелогічними», і він зарахував її до числа пасажирів, «які мають високий ступінь ризику для інших». Tseng провели у приватну кімнату охорони, де її та її багаж обшукали з метою виявлення вибухових речовин та пристроїв. Їй наказали зняти взуття, куртку та светр і приспустити сині джинси до середини стегна. Потім охоронець жіночої статі здійснила обшук тіла Tseng (під одягом) руками та за допомогою електронного детектора безпеки.

Після обшуку, який тривав 15 хвилин, персонал компанії EI AI вирішив, що Tseng не становить загрози оточуючим, і їй дозволили здійснити посадку на літак. Пізніше Tseng засвідчила, що «їй дійсно було зле і вона почувалась дуже засмученою» під час польоту, що вона була «емоційно травмована та стурбована» під час її місячної подорожі по Ізраїлю, і що після повернення вона пройшла медичне та психіатричне лікування для того, що б позбутися залишкових ефектів після обшуку її тіла. 122 F. 3d 99, 101 (CA2 1997) (лапки в середині тексту опущені).

Tseng подала позов проти EI AI в 1994 році в суд першої інстанції штату Нью-Йорк. В своїй скарзі на основі деліктного права штату вона вимагала відшкодування шкоди, завданої в аеропорту JFK 22 травня 1993 року. Заява Tseng, *inter alia*, містила звинувачення у насиллі та в незаконному позбавленні волі, але в ній не йшлося про тілесні ушкодження. EI AI звернувся зі справою до федерального суду.

Районний Суд після розгляду справи без участі присяжних відхилив скаргу Tseng про відшкодування шкоди через завдане особисте ушкодження. Див. 919 F. Supp. 155 (SDNY 1996). Ця скарга, як вирішив суд, регулювалась ст. 17 Варшавської конвенції, яка створює підставу для позову через особисті ушкодження, завдані в результаті «нещасного випадку ...під час посадки чи висадки», 49 Stat. 3018. Див. 919 F. Supp., с. 157–158. Вимоги Tseng не підлягали компенсації за ст. 17, тому що, як зазначив Районний Суд, Tseng «не зазнала жодного тілесного ушкодження» в результаті обшуку, *id.*, с. 158, і Конвенція не допускає «відшкодування за психічні та психосоматичні ушкодження, які не супроводжуються тілесним ушкодженням», *ibid.* (посилаючись на *Floyd*, 499 U. S., с. 552). Районний Суд дійшов висновку, що Tseng не могла пред'являти позов за деліктним правом штату Нью-Йорка; оскільки на думку суду ст. 24 Конвенції захищає перевізника від відповідальності за завдані особисті ушкодження, які не підлягають компенсації за ст. 17. Див. 919 F. Supp., с. 158.

Апеляційний Суд скасував судові рішення у відповідній частині. Див. 122 F. 3d 99 (CA2 1997)^[8]. Суд Другого округу спочатку прийняв рішення, що «нещасного випадку» (*accident*) в значенні ст. 17 не від-

булося; на думку суддів Апеляційного Суду, укладачі Конвенції не «мали на меті встановлення абсолютної відповідальності» за «особисту реакцію» індивіда на «звичайні операційні процедури», заходи, які хоча і є «незручними і такими, що бентежать», є «ціною, яку сплатує пасажир за... авіа безпеку». *Id.*, с. 103–104^[9]. Крім того, що дещо дисонувало з попереднім висновком, Суд Другого округу вирішив, що Конвенція не забороняє оцінювати «звичайні операційні процедури» відповідно до різних законів країн-учасниць (а у випадку Сполучених Штатів – Штатів в рамках єдиної держави), що регулюють питання насилля та незаконного позбавлення волі. Див. *id.*, с. 104.

Ст. 24 Конвенції, зазначив Апеляційний Суд, «чітко вказує на те, що звернення до місцевого законодавства є неможливим тільки якщо інцидент «охоплюється» ст. 17, що означає, що подія відбулася на борту літака або ж під час посадки чи висадки і призвела до загибелі, поранення або іншого тілесного ушкодження». *Id.*, с. 104–105. Підтримку своєї позиції Суд знайшов в історії укладання Конвенції, яку він розтлумачив, щоб «показати, що національне законодавству призначалось для того, щоб забезпечити відшкодування шкоди пасажирів там, де Конвенція прямо не застосовувалась». *Id.*, с. 105. Суд Другого округу також відхилив аргумент, що прийняття до розгляду позовів на основі національних законів держави у разі, якщо Конвенція не дозволяє відшкодування збитків, буде суперечити меті договору про встановлення уніфікованих норм. Суд оголосив наш висновок в справі *Zicherman v. Korean Air Lines Co.*, 516 U. S. 217 (1996), щоб «показати, зокрема, те, що Конвенція не має на меті досягнення жорсткої уніфікації... яка б означала витіснення норм, застосованих в іншому разі». 122 F. 3d, с. 107.

III

Ми визнаємо як встановлений факт, що обшук Tseng компанією EI AI не являв собою «нещасний випадок» (*accident*) у значенні ст. 17, оскільки сторони не оспорюють даний висновок Апеляційного Суду. Див. *supra*, с. 165 і ця сторінка, п. 9. Ми також визнаємо, знову ж таки тільки для цілей цього рішення, що дії EI AI не становлять «навмис-

ну неналежну поведінку»; відповідно, ми не розглядаємо спірне питання за ст. 25 Конвенції, див. *supra*, с. 163, п. 7^[10]. Сторони не оспорують те, що випадок, що є предметом спору, виник під час міжнародного перевезення в ході здійснення посадки.

Наше розслідування обставин справи починається з тексту ст. 24, яка приписує виключність положень Конвенції стосовно відповідальності авіаперевізника. «Ми повинні надавати певним словам договору значення, що є сумісним із загальними очікуваннями договірних сторін». *Saks, 470 U. S., с. 399*. «Оскільки договір, ратифікований Сполученими Штатами, не є виключно законом цієї країни, див. *U. S. Const., Art. II, § 2*, але є також угодою між суверенними державами, ми розглядаємо матеріали по переговорах, історію написання, а також розуміння конвенції договірними сторонами після ратифікації конвенції як допоміжні матеріали для її тлумачення (*travaux preparatoires*)» *Zicherman, 516 U. S., с. 226*.

Ст. 24 передбачає, що «випадки, які охоплюються ст. 17», або, як сказано у французькому тексті, що має превалюючу силу, «*les cas prevus a l'article 17*»^[11], можуть «стати підставою подання позову тільки відповідно до умов та обмежень, встановлених в цій Конвенції». 49 Stat. 3020. Такий припис не є прикладом ясного вираження укладачів. Ми усвідомлюємо, що такі слова підлягають різній інтерпретації.

Зважаючи на точку зору Tseng і Апеляційного Суду, «*les cas prevus a l'article 17*» означають такі випадки, після яких пасажир, фактично, міг подати позов про захист своїх прав за ст. 17. При такому прочитанні ст. 24 дозволяла б будь-якому пасажирові, позов з особистого ушкодження якого не відповідає умовам ст. 17, пред'являти позов на основі національного права.

З іншого боку, на думку ЕІ АІ, та зважаючи на думку Сполучених Штатів, що виступають в справі як *amicus curiae*, «*les cas prevus a l'article 17*» стосується загалом всіх випадків особистих ушкоджень, отриманих на борту літака або під час посадки чи висадки, і просто відрізняє цей клас справ (справи за ст. 17) від справ, пов'язаних з пошкодженням багажу, вантажу або затримки (які містяться у ст. 18 та

19). При такому прочитанні ст. 24 унеможливила б подання пасажиром позову про відшкодування особистих ушкоджень на підставі національного права, в т. ч. позовів, які б не відповідали вимогам ст. 17 про відповідальність, головню тому, що ушкодження не було наслідком «нещасного випадку» (*accident*), див. *Saks*, 470 U. S., с. 405, або тому, що «подія» не мала наслідком фізичне ушкодження або фізичні прояви ушкодження, див. *Floyd*, 499 U. S., с. 552.

Зазвичай справедливі погляди уряду стосовно значення міжнародного договору заслуговують поваги. Див. *Sumitomo Shoji American, Inc. V. Avagliano*, 457 U. S. 176, 184–185 (1982) («Хоча воно і не є вирішальним, проте значення, що приписується договору агенціями уряду, відповідальними за переговори та його виконання, є вирішальним»). Ми робимо висновок, що тлумачення урядом ст. 24 є найбільш точним щодо тексту, мети та загальної структури Конвенції.

А

Ми вважаємо, щ найважливішою ціллю Варшавської конвенції, є «досягнення уніфікації норм права, які регулюють позови з міжнародних повітряних перевезень». *Floyd*, 499 U. S., с. 552; див. *Zicherman*, 516 U. S., с. 230. Учасники Конвенції, зокрема, в преамбулі договору «визнали значну роль уніфікованого регулювання умов... відповідальності перевізника». 49 Stat. 3014. Для забезпечення бажаної уніфікації, глава III Конвенції встановлює ряд норм по відповідальності, які, як сказано в договорі, «застосовуються до міжнародного перевезення осіб, багажу або вантажу, що здійснюється повітряним судном». *Ibid*. В цій главі Конвенція описує і визначає три сфери відповідальності авіаперевізника (особисте ушкодження в ст. 17; втрата багажу або вантажу, знищення або пошкодження за ст. 18; і шкода, заподіяну внаслідок затримки за ст. 19), умови, які звільняють авіаперевізника від відповідальності (ст. 20), грошові обмеження відповідальності (ст. 22) і обставини, за яких авіаперевізник не може обмежити свою відповідальність (ст. ст. 23 і 25). Див. *supra*, с. 162–163, і п.7. Враховуючи загальну схему норм відповідальності за Конвенцією та акцентування в її тексті на одноманітності, нам би було

важко дійти висновку, що делегати у Варшаві мали на меті підпорядкувати авіаперевізників різним, неоднотипним правилам щодо відповідальності різних держав-учасниць.

Апеляційний Суд послався на наш прецедент як на керівництво в цьому питанні, однак він неправильно його зрозумів. Він невірно прочитав наш висновок в справі *Zicherman* і зробив висновок про те, що Варшавська конвенція не містить жодного імперативу щодо односторонності, який би гарантував незастосування права, що б іншому разі застосовувалося б, в даному випадку деліктного права штату Нью-Йорк. Див. 122 F. 3d, с. 107; *supra*, с. 166. *Zicherman* підтверджує, що Конвенція в якості головної мети прагне «сприяти уніфікації в законодавстві міжнародних повітряних перевезень». 516 U. S., с. 230. Далі він [*Zicherman*] визнає, що Конвенція дає відповідь на питання, несе авіакомпанія відповідальність, чи ні. Див. *id.*, с. 231. Справа *Zicherman* торкається й інших додаткових питань: хто може вимагати відшкодування замість пасажирів, і які види шкоди можуть бути відшкодовані. Див. *id.*, с. 221, 227. Дивлячись на текст Конвенції, історію переговорів та укладення тексту Конвенції, розуміння Конвенції договірними державами після її ратифікації та наукові коментарі, Суд у справі *Zicherman* визначив, що укладачі у Варшаві прагнули вирішити питання наявності відповідальності, але при цьому визначення шкоди, яка підлягає компенсації і яку може вимагати позивач, залишили на розсуд внутрішнього права (місцеве право визначається судом відповідно до колізійних норм). Див. *id.*, с. 231.

Додатковою метою Конвенції є пристосування або збалансування інтересів пасажирів, які хочуть відшкодування шкоди за особисті ушкодження, та інтересів авіаперевізників, які прагнуть обмежити потенційну відповідальність. До прийняття Варшавської конвенції, постраждалі пасажирів могли подавати позови про відшкодування шкоди, і обмеження по відшкодуванню такої шкоди визначалися виключно законами держави суду, в т. ч. колізійними нормами. Така позиція затримувала розвиток міжнародної авіації, яка щойно починала набирати швидкість. Див. *Floyd*, 499 U. S., с. 546; *Lowenfeld & Mendelsohn*, Сполучені Штати та Варшавська конвенція, 80

Harv. L. Rev. 497, 499–500 (1967). В той час багато міжнародних авіаперевізників намагались отримати підтвердження від пасажирів – в якості умови повітряної подорожі – звільнення або зменшення відповідальності авіаперевізника у випадку ушкодження. Див. Другу міжнародну конференцію з Приватного авіаційного права, 4–12 жовтня 1929 року, Варшава, Протокол 47 (R. Horner & D. Legrez transl. 1975) (далі – Протокол). Укладачі Конвенції розробили ст. ст. 17, 22 і 24 Конвенції як компроміс між інтересами авіаперевізників та їх клієнтами з усього світу. У ст. 17 Конвенції перевізники були позбавлені права виключати або обмежувати свою відповідальність у договорі за особисті ушкодження. У ст. ст. 22–24 пасажирів обмежені у розмірах збитків, які вони можуть відшкодувати, а також у вимогах, які вони можуть пред’явити в суді, умовами та межами, закріпленими, закріплених в Конвенції.

Тлумачення Конвенції у такому дусі, як це зробив Апеляційний Суд, що передбачає дозвіл пред’явлення пасажирів позовів, що ґрунтуються на місцевому праві тоді, коли Конвенція не дозволяє відшкодування збитків, може спричинити ряд непослідовностей. В такому разі перевізники можуть опинитися під небезпекою необмеженої відповідальності відповідно до різноманітних правових режимів, однак в той же час в силу положень Конвенції не матимуть змоги відмовитися від такої відповідальності. Пасажирів, які отримали фізичні травми під час аварійної посадки, зможуть потенційно підпадати під верхню межу відповідальності, встановлену Конвенцією, в той час як ті, які просто зазнали травм в цьому ж нещасному випадку, зможуть без жодних обмежень подавати позов не на підставах, передбачених Конвенцією, про відшкодування шкоди на підставі необмеженої відповідальності. Тлумачення Конвенції в дусі Апеляційного Суду сприяло б вправному ухиленню позивачами від схеми відповідальності, передбаченої Конвенцією, у випадках, коли місцеве право давало б змогу відшкодувати шкоду в більшій мірі, ніж це передбачено Конвенцією. Див. *Potter v. Delta Air Lines, Inc.*, 98 F. 3d 881, 886 (CA5 1996). Таке прочитання напевно чи сприятиме передбаченню того, що дотримання договору досягло світового масштабу^[12].

Суд Другого Округу вважав, що якби ст. 17 тлумачилася так, що Tseng не могла б отримати відшкодування за межами дії Конвенції, тоді пасажир, який отримав ушкодження через несправність ескалатора в терміналі аеропорту, не зміг би пред'явити вимоги до авіакомпанії, навіть у тому разі, якби авіакомпанія з грубої необережності знехтувала б своїм обов'язком утримувати ескалатор в належному стані. Див. 122 F. 3d, с. 107. Однак, як вказали Сполучені Штати у своєму поданні *amicus curiae*, Конвенція розглядає та стосується виключно відповідальності авіакомпанії за травми, нанесені пасажирів «на борту літака або під час посадки чи висадки». Ст. 17, 49 Stat. 3018; див. Записка для Сполучених Штатів в якості *Amicus Curiae* 16. «Переважає сила Конвенції над місцевим правом не поширюється за сферу застосування самої Конвенції». Ibid. Тому перевізник «беззаперечно підпадає під відповідальність за місцевим правом за ушкодження, що не підпадають під сферу застосування Конвенції: наприклад, за травми пасажирів, які виникли до «посадки» або висадки. Ibid. (цитуючи на ст. 17).

Tseng піднімає інше питання. Вона наполягає на тому, що авіаперевізники уникатимуть відповідальності за умисні делікти, якщо пасажирам не дозволятиметься пред'являти позови стосовно особистих ушкоджень на підставах, інших ніж ті, що передбачені Конвенцією. Див. Записка відповідача 15–16. Але ми вже говорили, що визначення «нещасного випадку» (*accident*) за ст. 17 є «незвичайним випадком... який є зовнішнім стосовно пасажирів» «і, що таке визначення має бути гнучким у застосуванні». *Saks*, 470 U. S., с. 405. (курсив наш). У справі *Saks* Суд дійшов висновку, що «нещасного випадку» (*accident*) не відбулося, тому що ушкодження – втрата слуху – «беззаперечно спричинене особистою внутрішньою реакцією пасажирів на звичайне, прийнятне та очікуване функціонування повітряного судна». *Id.*, с. 406 (курсив наш). Як ми вже раніше зазначали, див. *supra*, с. 165–166, п.9, Tseng і компанія EI AI вирішили не підіймати в Суді питання про наявність «нещасного випадку», оскільки позитивна відповідь на нього все одно не давали змоги Tseng відшкодувати шкоду за Конвенцією; вона не отримала жодного «тілес-

ного ушкодження» (*bodily injury*) і не могла отримати компенсацію за ст. 17 за свої виключно психічні або психосоматичні ушкодження.

В

Історія написання ст. 17 узгоджується з нашим розуміння, що Конвенція має переважну силу. Попередній проект Конвенції, поданий на конференції у Варшаві, покладав відповідальність на авіаперевізника «у випадку смерті, поранення або тілесного ушкодження, завданого подорожуючому». Протокол 264; див. *Saks*, 470 U. S., с. 401. В наступному проекті, в якому містилися положення, які сьогодні стали ст. 17, відповідальність авіаперевізника була звужена до тілесних ушкоджень, спричинених «нещасним випадком» (*accident*). Див. Протокол 205. Малоімовірно, що, звужуючи умови відповідальності авіаперевізника у ст. 17, у ст. 24 укладачі мали намір дозволити пасажирам обійти ці умови, щоб пред'являти позови на основі місцевого права^[13].

Ретельно вивчаючи історію укладання Конвенції, Апеляційний Суд наголосив на пропозиції, внесеній делегацією з Чехословаччини, щоб зазначити в договорі, що за відсутності застереження у самій Конвенції «положення законів і національні норми, що стосуються перевезень, у кожній державі будуть застосовуватися». 122 F. 3d, с. 105 (цитуючи Протокол 176). Така пропозиція була відхилена після внесення поправок до назви Конвенції, яка говорила: «Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень». 49 Stat. 3014 (курсив наш); див. 122 F. 3d, с. 105. Другий Округ побачив в цій історії вказівку на те, «що національне право повинно надавати пасажирові засоби судового захисту там, де Конвенція прямо не застосовується». 122 F. 3d, с. 105.

Палата Лордів Великої Британії в справі *Sidhu v. British Airways plc*, [1997] 1 All E.r. 193, розглядала ту ж історію, однак вона визнала її непереконливою. Включення слова «деякий» в заголовок Конвенції, на думку Лордів, чітко вказувало на те, що «Конвенція встановлює лише певні правила, але не всі правила, які стосуються міжнародних повітряних перевезень». *Id.*, с. 204. Наприклад, у Конвенції не гово-

риться «нічого... про страхові обов'язки перевізника, зокрема про обов'язкове страхування ризиків перед третіми особами». *Ibid.* Іншими словами, Конвенція є «частковою гармонізацією, направленою на особливі питання, які в ній врегульовані», *ibid.*, зокрема на відповідальність перевізника перед пасажиром за завдані тілесні ушкодження. Щодо цих питань Лорди дійшли висновку, що «ціллю Конвенції є уніфікація». *Ibid.* Вказуючи на загальне розуміння, що метою Конвенції було «забезпечення одноманітності», *id.*, с. 209, Лорди висловили припущення, що делегація з Чехословаччини мала на меті тільки підкреслити, що національне право регулювало «питання, що стосувалися міжнародних повітряних перевезень, які Конвенція не мала на меті регулювати». *Ibid.* В світлі пояснення Лордів ми впевнені, що відхилення пропозиції делегації з Чехословаччини не матиме тієї ваги, яку їй приписав Апеляційний Суд.

С

Монреальський Протокол №4, ратифікований Сенатом 28 вересня 1998 року^[14], вносить поправки в ст. 24 у відповідній частині: «При перевезенні пасажирів та багажу будь-який позов про відшкодування завданої шкоди, незалежно від його підстав, може бути пред'явлено лише в межах умов та обмежень, встановлених Конвенцією...»^[15]. Обидві сторони погодились, що відповідно виправленої ст. 24 переважна сила Конвенції очевидна: цей договір не дає змоги пасажиром пред'являти позови на основі місцевого права у разі, якщо вони не можуть обґрунтувати відповідальність перевізника за договором. Переглянута ст. 24, на чому наполягає EI AI, і з чим ми погоджуємось, просто прояснює, однак не змінює, правила про виключність Конвенції.

Підтримуючи позицію, що переглянута ст. 24 передбачає переважну силу, якої раніше не було, Tseng наполягає на тому, що переважна сила федеральних правил над законодавством штату абсолютно знехтувана, зокрема коли йдеться про питання здоров'я та безпеки. Див. Записка Відповідача 31–33. Див. також *post*, с. 181 (суддя Стівенс, особлива думка) («Договір, як і Акт Конгресу, не повинен тлумачитись так, щоб мати переважну силу над правом штату, якщо тільки про

такий намір ясно не сказано»). Tseng недооцінює, що саме держава в розумінні нації, а не підрозділи держави в межах однієї нації, знаходиться в центрі уваги Конвенції і в полі зору наших партнерів по договору. Тому наш аналіз переваги з позицій внутрішнього права не повинен застосовуватися механічно для тлумачення наших міжнародних зобов'язань.

Рішення судів інших держав-учасниць Конвенції підтверджують наше розуміння переважної сили Конвенції. У справі *Sidhu* Палата Лордів Великої Британії розглянула і вирішила саме те питання, з яким ми зараз розглядаємо, стосовно виключності Конвенції у разі, коли пасажир посилається на психологічну шкоду, а не на фізичне ушкодження, що виникли в результаті випадку, що не являє собою «подію» за ст. 17. Див. 1 All E. R., с. 201, 207. Переглядаючи текст, структуру та історію укладання Конвенції, Лорди дійшли висновку, що Конвенція була розроблена таким чином, щоб «забезпечити, що у всіх питаннях, які стосуються відповідальності перевізника, застосовуються саме положення Конвенції, і що пасажир не має доступу до будь-яких інших засобів судового захисту, на основі загального права або інших норм, які можуть бути доступні в певній країні, де такий пасажир збирається подати позов». *Ibid.* Суди інших країн, що ратифікували Конвенцію, також визнали всеохоплюючу переважну силу договору^[16]. «Висновки наших партнерів – інших держав-учасниць Конвенції», як ми помітили, «zasлyговyють на значну увагу». *Saks, 470 U. S., с. 404.* (внутрішні лапки опущені). Текст, історія укладання та засаднича мета Конвенції в цілому схилиють нас до точки зору про виключність Конвенції, яку поділяють і наші партнери по договору.

Беручи до уваги викладені причини, ми постановляємо, що Варшавська конвенція не дає змоги пасажирові подавати позов разі про компенсацію шкоди від отриманих особистих ушкоджень на підставі місцевого права, якщо його вимоги не відповідають вимогам відповідальності, встановленим Конвенцією. Відповідно ми відхиляємо рішення Другого округу.

Так вирішено.

Особлива думка судді Стівенса

Моя незгода з теперішнім винесеним рішенням Суду має обмежену практичну значущість не тільки тому, що спірне питання було остаточно визначено для майбутніх справ у зв'язку з внесеною нещодавно поправкою до Варшавської конвенції, див *ante*, с. 160, 174–175, але також і тому, що моя незгода впливає тільки на вузьку категорію минулих справ. Тим не менш рішення є значущим, тому що воно, зрештою, виходить з нового засновку, що аналіз переважної сили повинен застосовуватись до міжнародних договорів в інший спосіб, аніж до інших видів федерального права, див. *ante*, с. 175. Оскільки я не погоджуюся з таким засновком, я коротко поясню, чому, на мою думку, позиція Суду є помилковою.

Я погоджуюсь з Судом, що укладачі Конвенції планували, аби цей міжнародний договір значною мірою замінив місцеве право. Ст. 24 заміняє місцеве законодавство у трьох головних категоріях: (1) позовах про особисті ушкодження в результаті нещасного випадку^[1]; (2) позови про втрату або пошкодження багажу; і (3) шкода, завдана внаслідок затримки при перевезенні^[2]. Очевидно, що перелічені категорії складають більшу частину потенційних спорів між міжнародними авіаперевізниками та їх пасажирями.

Однак Конвенція не заміняє місцеве право у випадках, які виникають через «навмисну неналежну поведінку». Ст. 25 прямо передбачає, що перевізник не має права скористатись положеннями Конвенції, які «виключають або обмежують» його відповідальність, якщо його неналежна поведінка є навмисною^[3]. Крім того, питання про те, чи неправомірний акт перевізника «прирівнюється до навмисної неналежної поведінки», вирішується «правом суду, який розглядає справу». *Ibid.* Таким чином, переважна більшість потенційних позовів пасажирів до міжнародного авіаперевізника або регулюються переважною силою ст. 24 або регулюються місцевим правом відповідно до ст. 25.

Не беручи ці випадки до уваги, ми залишаємося із вузьким колом інцидентів, пов'язаних з особистим ушкодженням, які не виникли ані

в результаті нещасного випадку, ані в результаті навмисної неналежної поведінки^[4]. Хоч укладачі Конвенції могли і не усвідомлювати, що такі випадки могли траплятися, наше тлумачення терміну «подія» (*accident*) в справі *Air France v. Saks*, 470 U. S. 392, 405 (1985), давало «зелене світло» на визнання або створення цього вузького кола справ. Відверто кажучи, я не переконаний, що дана справа знаходиться в цій проміжній ніші, тому що я вважаю, що вона повинна була бути вирішена шляхом кваліфікації неправомірної поведінки апелянта в якості нещасного випадку у значенні ст. 17 або кваліфікації такої поведінки як такої, що мала навмисний характер, що вже є питанням місцевого права. Якби там не було, сторони наполягли на тому, щоби ми вирішували справу, виходячи з припущення, що вона належить до вузької категорії справ, з приводу якої Конвенція мовчить.

Тому ця справа і справа *Saks* відрізняються від кожної зі справ, які Суд процитував у посиланні 16 свого висновку, щоб наголосити на важливості поваги до «всеохоплюючої переважної сили міжнародного договору», оскільки жодна з цих справ не стосується особистих ушкоджень, отриманих в результаті випадку, що не є нещасним випадком в значенні Конвенції. *Ante*, с. 175–176^[5]. Враховуючи унікальний характер даного випадку та декількох інших в цьому вузькому колі справ, для мене особисто цілком зрозуміло, що головні цілі Конвенції не постраждають, якщо ми будемо кваліфікувати ці справи як такі, що були спричинені нещасним випадком, де Конвенція заміняє місцеве право, або як такі, що були спричинені зловмисною поведінкою, де застосовується місцеве право.

Першочергова мета досягнення «одноманітності норм, які регулюють позови з міжнародних перевезень», *ante*, с. 169, буде узгоджуватись у ситуаціях, які чітко підпадають під ст. 24, незалежно від того, як Суд вирішує таку справу. За таких обставин головний компроміс Конвенції між інтересами перевізника у зменшенні необмеженої відповідальності та інтересами пасажирів в отриманні відшкодування без доведення провини буде повністю досягнуто.

З іншого боку, цілям одноманітності не буде надано належної уваги у тих категоріях справ, де наявна зловмисна поведінка. Згідно

з міжнародним договором дія з необережності або бездіяльності можуть являти собою навмисну неналежну поведінку. Див. *Koirala v. Thai Airways Int'l, Ltd.*, 126 F. 3d 1205, 1209–1210 (CA9 1997); Golhirsch, *supra*, п. 1, с. 121 (зазначаючи, що більшість юрисдикцій цивільного права визнають, що груба необережність підпадає під дію ст. 25). Таке широке поняття збільшує кількість справ, де Конвенція не може мати переважну силу. За таких обставин делегати у Варшаві таки вирішили «підпорядкувати авіаперевізника різним, неодноманітним правилам по відповідальності окремих держав- учасниць». *Ante*, с. 169.

Отже, мета одноманітності не була би знехтувана значною мірою, якби кількість справ, пов'язаних зі зловмисною поведінкою, де Конвенція не мала б переважної сили, була дещо збільшена так, щоб охоплювати незначну кількість справ, де ушкодження не було спричинене ані нещасним випадком, ані зловмисною нещасним випадком. Той факт, що одноманітність досягається в одній категорії справ, а в іншій – ні, просто підіймає, не вирішуючи, питання, чи розробники Конвенції мали намір регулювати випадки особистих ушкоджень, не отриманих в результаті нещасного випадку, так, як випадки, спричинені нещасним випадком. У такому разі позивач, на відміну від тих, що постраждали внаслідок нещасного випадку, не отримує жодних переваг від Конвенції, і зазвичай не може подавати позов на основі місцевого права, якщо тільки міжнародний договір не вимагає інше^[6].

Усі погоджуються з тим, що дослівний переклад договору не забороняє подавати позови про особисті ушкодження, які не спричинені в результаті нещасного випадку. Водночас достатньо зрозумілим є те, що немає жодного свідчення, що історія укладання Конвенції вимагала б такого результату. Навпаки поправка до назви Конвенції, внесена у відповідь на пропозицію, внесену делегацією Чехословаччини, див. *ante*, at 173, говорить про те, що сторони погодилися з тим, що місцеве право буде застосовуватись до всіх справ, не спричинених нещасним випадком. Я погоджуюсь із Судом у тому, що такий висновок є недостатньо категоричним, щоби, керуючись ним, робити висновки про те, що будь-яка двозначність повинна вирішуватися на користь позивача. Однак для мене достатнім є те, що сама історія

є такою ж неоднозначною як і текст. І я глибоко переконаний, що міжнародний договір як Акт Конгресу, не повинен тлумачитись як такий, що має переважну силу над місцевим правом, якщо тільки про це прямо не зазначено в такому договорі. Див. *Medtronic, Inc. v. Lohr*, 518 U. S. 470, 485 (1996); *Department of Revenue of Ore. v. ACF Industries, Inc.*, 510 U. S. 332, 351 (1994); *CSX Transp., Inc. v. Easterwood*, 507 U. S. 658, 664 (1993); *Rice v. Santa Fe Elevator Corp.*, 331 U. S. 218, 230 (1947). З цієї причини я маю право не погодитися.

[*] Записки *amici curiae* з вимогою відмінити рішення були представлені Асоціацією повітряного транспорту США – Ворреном Л. Діном, мол. (Warrten L. Dean, Jr.) та Джозефом О. Кліком (Joseph O. Click); та Асоціацією міжнародного повітряного транспорту – Бертом В. Рейном (Bert W. Rein).

[1] Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 року, 49 Stat. 3000, 3014, T. S. ном. 876 (1934), запис після 49 U. S. С § 40105.

[2] Монреальський протокол №4, додаток до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 року, з поправками, внесеними Гаазьким Протоколом від 8 вересня 1955 року (далі – Монреальський протокол №4), передрукований в S. Exec. Rep. 105–20, с. 21–32 (1998).

[3] Федеральні апеляційні суди розділилися в думках з приводу розглядуваного питання тлумачення договору. Див. *Krys v. Lufthansa German Airlines*, 119 F.3d 1515, 1518, n. 8 (CA11 1997) (визнаючи розбіжність). Погоджуючись із судом Другого Округу, Третій Округ постановив, що Варшавська конвенція не забороняє пасажирам, які не можуть отримати компенсацію особистих ушкоджень відповідно до умов Конвенції, подавати позови проти авіаперевізників відповідно до норм національного права. Див. *Abramson v. Japan Airlines Co.*, 739 F.2d 130, 134 (1984), у наказі про витребування судової справи відмовлено, 470 U. S. 1059 (1985). На відміну від цього, П'ятий Округ постановив, що Конвенція передбачає виключні підстави для пред'явлення позову проти міжнародних авіаперевізників про від-

шкодування особистих ушкоджень, отриманих під час міжнародних повітряних перевезень. Див. *Potter v. Delta Air Lines, Inc.*, 98 F.3d 881, 885 (1996).

[4] Цитати в цьому висновку відповідають офіційному англійському перекладі Конвенції. Див. 49Stat. 3014–3023. Де це було доречно необхідно, ми наводили додатково текст Конвенції французькою мовою, що має переважну силу. Див. 49 Stat. 3000–3009; *Air France v. Saks*, 470 U. S. 392, 397 (1985).

[5] Стаття 18 передбачає у відповідній частині:

«(1) Перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну у випадку знищення, втрати, або пошкодження будь-якого зареєстрованого багажу або товарів, якщо випадок, що спричинив таке пошкодження, стався під час повітряного перевезення». 49 Stat. 3019.

[6] Стаття 19 передбачає:

«Перевізник несе відповідальність за збитки, спричинені затримкою повітряного перевезення пасажирів, багажу або товарів». Ibid.

[7] Глава III Конвенції встановлює ряд інших правил, які регулюють відповідальність авіаперевізника. Зокрема, стаття 20 звільняє перевізника від відповідальності, якщо ним було «вжито всіх необхідних заходів, щоб уникнути шкоди». Ibid. Стаття 22 встановлює грошові межі відповідальності перевізника за завдання шкоди пасажиром і багажу. See *ibid.* Стаття 23 робить нікчемним «будь-яке положення договору, що звільняє перевізника від відповідальності або ж встановлює нижчу відповідальність, ніж та, що встановлена Конвенцією». Id., B3020. Стаття 25(1) встановлює, що обмеження відповідальності перевізника не застосовуються, якщо шкода спричинена перевізником внаслідок його «умисної протиправної поведінки». Ibid.

[8] Апеляційний суд підтвердив без обговорення рішення місцевого суду на користь Tseng щодо її вимоги відповідно до Варшавської конвенції про відшкодування шкоди, завдано їй багажу. Див. 122F. 3d, at 108. Ми відмовили у задоволенні клопотання El Al про витребування справи для розгляду цього питання. Див. 523U. S.1117(1998).

[9] «Подія» відповідно до статті 17 є «несподіваним або незвичайним випадком, що є зовнішнім стосовно пасажирів». *Saks*, 470 U. S.,

at 405. Ми застерегли, що це визначення повинно «гнучко застосовуватися після оцінки всіх обставин, пов'язаних з ушкодженнями пасажирів». Ibid.

Місцевий суд, «використовуючи гнучкий підхід, встановлений Верховним судом» дійшов висновку про те, що обшук Tseng, проведений співробітниками El Al, був «нещасним випадком»: «Звичайний огляд, помилково застосований до позивачки під час посадки на повітряне судно, цілком справедливо і ясно характеризується як подія». 919 F. Supp. 155, 158 (SDNY 1996).

Апеляційний Суд не погодився з такою позицією. Суд охарактеризував обшук як «звичайну» процедуру під час міжнародних повітряних перевезень, як частину зусиль по запобіганню тероризмові, які «широко визнаються та заохочуються правом», і «ціна, яку платять пасажирів за рівень безпеки до сих пір надавала таку безпеку». 122 F.3d, at 103. Суд відзначив, що пасажирів в розумній мірі повинні знати про «звичайні правила експлуатації», які El Al щоденно здійснює. Ibid. Ризик допущення помилки, тобто помилковий обшук невинуватих осіб, «є невід'ємною частиною будь-яких зусиль з метою виявлення правопорушників», пояснив суд. Ibid. Отже, зробив висновок суд, Tseng стикнулася зі «звичайними випадками та процедурами під час повітряного перевезення, а не з неочікуваною або незвичайною нещасним випадком».

Виникає питання, чи Апеляційний Суд «гнучко застосовував» поняття «нещасного випадку», яке ми виклали у справі *Saks*. Обидві сторони, однак, зараз погоджуються з вирішенням Апеляційним Судом цього питання. У будь-якому разі, навіть якщо обшук Tseng, здійснений співробітниками El Al, і являв собою «подію», центральне питання про виключність Конвенції залишатиметься відкритим. Конвенція передбачає можливість відшкодування за ст. 17 тільки у разі, якщо пасажир зазнав «смерті, фізичного ушкодження, або у разі якщо є фізичний прояв ушкодження», *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, 499 U. S. 530, 552 (1991), умова, яка у випадку Tseng, як визначили як місцевий, так і Апеляційний Суд, дотримана не була, див. 919 F. Supp., at 158; 122 F.3d, at 104. Питання про те, чи Конвенція унеможливає

подання позову відповідно до місцевого права, коли вимоги пасажирів не підпадають під вимоги до відповідальності, передбачені ст. 17 не перетворюється на питання, яким саме умовам не відповідає судово-ве рішення.

[10] У судах нижчих інстанцій Tseng наполягала, що за змістом ст. 25 на її справу не поширювалися обмеження відповідальності, встановлені Конвенцією. Стаття 25, яка сьогодні змінена Монреальським протоколом № 4, стосувалася шкоди, завданої «навмисною протиправною поведінкою». 49 Stat. 3020. У відповідь на це місцевий суд «не знайшов доказів або підстави вважати, що [вибір Tseng як об'єкта обшуку] було чимось більшим, ніж просто помилка. Навіть якщо така помилка може бути охарактеризована як протиправна поведінка». 919 F. Supp., at 158. Апеляційний Суд залишив висновок місцевого суду про відсутність «навмисної протиправної поведінки» без змін. Див. 122 F.3d, at 104. Записка Tseng із запереченням до клопотання про витребування справи не містило посилань на статтю 25. Ми погоджуємося зі Сполученими Штатами, як *amicus curiae*, про те, що Tseng не надала жодного аргументу, який би ставив би статтю 25 на розгляд цього Суду. Див. Записку від Сполучених Штатів як *Amicus Curiae* 18, n. 10.

[11] У французькому тексті говориться: “(1) Dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention. “(2) Dans les cas prévus à l’article 17, s’appliquent également les dispositions de l’alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d’agir et de leurs droits respectifs.» 49 Stat. 3006.

У буквальному перекладі «les cas prévus à l’article 17» означають «справи, що припускалися заздалегідь статтею 17,» див. The New Cassell’s French Dictionary 132, 592 (D. Girard ed. 1973), або «справи, що передбачалися статтею 17,» див. The Oxford-Hachette French Dictionary 645 (M. Corrèard & V. Grundy eds. 1994).

[12] Апеляційний Суд визнав, що Конвенція мала на меті «збалансувати інтереси пасажирів та перевізників» і зробив висновок, що

«разом зі зростанням авіаційної галузі баланс відповідно змістився від захисту перевізника в сторону захисту пасажирів». 122 F.3d, at 107. Однак коригування, що мали місце вже після ратифікації, були виконані підписантами угоди належним чином. Див. С. Exec. Rep. No.105–20, 5–6.

[13] Сер Альфред Денніс з Великобританії зазначив на Варшавській конференції, що стаття 24 є «дуже важливою умовою, яка торкається самої суті Конвенції, адже [вона] виключає посилання до загального права». Протокол 213.

[14] Див.144Cong. Rec. S11059 (28 вересня 1998 року). Президент 5 листопада 1998 року підписав документ про ратифікацію для Монреальського протоколу №4. Протокол набуде чинності в США 4 березня 1999 року.

[15] У статті 24 зі змінами, внесеними Монреальським протоколом №4, сказано: «1. При перевезенні пасажирів і багажу, будь-який позов про відшкодування шкоди може бути поданий лише відповідно до умов, передбачених цією Конвенцією, не зважаючи на те, хто є особами, які мають право подавати такий позов, і якими правами вони володіють.

«2. При перевезенні вантажу будь-який позов про відшкодування шкоди, незалежно від підстави – відповідно до цієї Конвенції, договору, делікту або будь-якої іншої, може бути поданий лише відповідно до умов і меж відповідальності, встановлених Конвенцією, не зважаючи на те, хто є особами, які мають право подавати позов, і якими правами вони володіють. Такі межі відповідальності є граничними межами і не можуть бути перевищені незалежно від обставин, внаслідок яких виникла відповідальність». S. Exec. Rep. No.105–20, at 29.

[16] Див., e.g., Gal v. Northern Mountain Helicopters Inc., Dkt. No. 3491834918, 1998 B. C. T. C. Lexis 1351, *15 – *16 (22 липня 1998 року) (суддя Хантер, колегіальний розгляд справи) (переглядаючи позов про відшкодування шкоди, отриманої внаслідок завдання травм під час аварії гелікоптера, суддя Верховного суду Британської Колумбії зазначив: «Засоби захисту згідно зі статтею 17 Варшавської

конвенції є виключними... Позивач не має підстав для подання позову, окрім тих, що передбачені Варшавською конвенцією».) *Naval-Torres v. Northwest Airlines Inc.*, 159 D. L. R. (4th) 67, 73, 77 (1998) (суддя Шарп) (розглядаючи позов про тілесні ушкодження, отримані внаслідок пасивного куріння, суддя суду Онтаріо (загальний відділ) відхилив твердження пасажирки про те, що вона «має законне право подавати позов на підставі загального права та законодавства, які передбачені додатково до підстав, визначених Конвенцією» і вирішив, що «у разі, коли предмет позову передбачений Конвенцією, то вона є документом, що має виключну силу у питанні прав позивача».); *Emery Air Freight Corp. v. Nerine Nurseries Ltd.*, [1997] 3 N. Z. L. R. 723, 735–736, 737 (роблячи висновок про те, що позов про відшкодування шкоди, завданої багажу, «повинен відповідати всім умовам та обмеженням, викладеним у Конвенції, «Апеляційний Суд Нової Зеландії згадав, що «головне призначення Конвенції... полягає у тому, щоб захищати закордонних перевізників від несталості національних законів та встановити єдині правила для них та осіб, що мають з ними відносини») *Seagate Technology Int'l v. Changi Int'l Airport Servs. Pte Ltd.*, [1997] 3 S. L. R. 1, 9 (розглядаючи справу про загублений багаж, Апеляційний Суд Сінгапуру визначив: статті 17, 18 та 19 «являють собою єдину основу виникнення відповідальності перевізника стосовно втрати або пошкодження об'єктів, зазначених у цих статтях. В таких випадках, сторона, яка вимагає відшкодування від перевізника, не повинна та, власне, і не має права позову ні за загальним правом, ні за будь-яким іншим»).

[1] Як ми вже зазначали, стаття 17 стосується лише подій, які ми визначили як «несподіване або незвичайне явище або випадок, що має зовнішній по відношенню до пасажирів характер». *Air France v. Saks*, 470 U. S. 392, 405 (1985). Таким чином, я вважаю посилання на статтю 17 у п. 2 статті 24 не включає інших, аніж нещасного випадку, випадків чи явищ.

Головна наукова праця говорить про статтю 17: «Якщо адвокат пасажирів не хоче, аби застосовувалися обмеження Конвенції, він повинен або: а) довести, що Конвенцію не можна застосувати, оскільки

його клієнт не був пасажиром міжнародного перевезення, як це визначено у статті 1; або б) у разі, якщо Конвенція застосовується, довести, що обмеження Конвенції не діють, адже перевізник не видав квиток, як це передбачено статтею 3; чи в) перевізник навмисно вчинив неправомірні дії (стаття 25); або д) подія не мала місце». L. Goldhirsh, *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook* 55 (1988) (виділено автором).

[2] Стаття 24 передбачає:

«(1) У випадках, передбачених статтями 18 і 19, позов про відшкодування шкоди, незалежно від підстави, може бути пред'явлений лише на умовах і в межах, встановлених цією Конвенцією.

«(2) У випадках, передбачених статтею 17, положення попереднього пункту також застосовуються, незалежно від того, хто є особами, які мають право подавати такий позов, і якими правами вони володіють».

[3] Стаття 25 передбачає:

«(1) Перевізник не може скористатися положеннями конвенції, які виключають або обмежують його відповідальність, якщо шкода була завдана внаслідок його навмисної неправомірної поведінки або внаслідок такої бездіяльності з його боку, яка згідно із законодавством країни, суд якої розглядає справу, є рівнозначною навмисній неправомірній поведінці.

«(2) аналогічним чином перевізник не зможе скористатися вищезгаданими положеннями, якщо шкода завдана за тих самих умов співробітником компанії перевізника, що діє в межах свої посадових обов'язків».

[4] Стаття 18 (пошкодження багажу) і стаття 19 (шкода внаслідок затримки рейсу) не обмежується лише подіями; тому будь-яка відповідальність відповідно до місцевого законодавства, пов'язана із завданням шкоди багажу або затримкою, прямо заміняється статтею 24(1). Див. Saks, 470 U. C., at 398.

Див. Gal v. Northern Mountain Helicopters Inc., Dkt. No. 3491834918, 1998 B. C. T. C. Lexis 1351, *2 – *3 (July 22, 1998) (про аварію гелікоптера, де сказано «позивач посилається на Варшавську Конвенцію,

вимагаючи відшкодування шкоди за ушкодження та втрати, спричинені такою нещасним випадком») *Naval-Torres v. Northwest Airlines Inc.*, 159 D. L. R. (4th) 67, 74. 76 C1998) (де зазначається, що ушкодження внаслідок пасивного куріння, являє собою подію та прямо вказується, однак не вирішуються питання про переважність, вирішене сьогодні цим Судом); *Emery Air Freight Corp. v. Nerine Nurseries Ltd.*, [1997] 3 N. Z. L. R. 723, 727. 728 (про пошкодження вантажу, що покривається ст. 18, і, таким чином, ясно передбачене у статті 24(1)); *Seagate Technology Int'l v. Changi Int'l Airport Serys*. S. LR1.2 (same).

Хоча Суд і має рацію у своєму твердженні про те, що Палата Лордів Великобританії допустила, що терористичні напади в справі *Sidhu v. British Airways plc.* \ 19971 1 All E R. 193. не являли собою випадок, див. дод. на 175, я спантеличений, чому Палата Лордів дійшла такого висновку. Суди в цій країні, так само як і в інших державах-учасницях часто визнавали викрадення літака нещасним випадком в значенні статті 17. See *Saks*. 470 U. S., at 405: *Avache v. Air-France*. 38 Rev. franc. dr. aerien 450, 451 [1984] (T. G. I. Paris. 1 st ch. (France); *Air-France v. Consorts Telchner*, 39 Rev. franc. dr. aerien 232, 240 [1984] (S. CL Israel).

[6] Конвенція таки передбачає такий результат, наприклад, у випадках, коли внаслідок нещасного випадку не виникає фізичної шкоди. Погоджуюсь із Судом в тому, що в тому випадку засоби судового захисту осіб, передбачені місцевим правом, замінені статтею 24. See *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*. 499 U. S. 530, 552 (1991). Моє пояснення, таким чином, не породжує парадоксальність, про яку йшла мова раніше, на 171. Оскільки я вважаю, всі особисті травми (фізичні та психічні), отримані внаслідок подій, передбачених статтею 17 і замінені, таким чином, статтею 24(2), «просто травмований» позивач не матиме змоги подати поза межами Конвенції.

AIR FRANCE v. SAKS

470 U. S. 392 (1985)

Air France

v.

Saks

№ 83–1785

Верховний суд Сполучених Штатів

Справа розглядалась 15 січня 1985 року

Рішення винесено 4 березня 1985 року

ВИТРЕБУВАННЯ СПРАВИ З АПЕЛЯЦІЙНОГО СУДУ США
ДЕВ'ЯТОГО СУДОВОГО ОКРУГУ

Стівен С. Джонсон (*Stephen C. Johnson*) виступав на стороні апелянта, Лоуренс Н. Мінч (*Lawrence N. Minch*) готував записку по справі для представлення в суді.

Каррол Е. Дюбюк (*Carroll E. Dubuc*) виступала на стороні Французької Республіки в якості *amicus curiae*, наполягаючи на скасуванні судового рішення. Пітер Хoenіг (*Peter Hoenig*) готував записку по справі для представлення в суді.

Беннетт М. Кохен (*Bennett M. Cohen*) виступав на стороні відповідача. Даніель Ю. Сміс (*Daniel U. Smith*) і Альберт Р. Абрамсон (*Albert R. Abramson*) готували записку по справі для представлення в суді.

СУДДЯ О'КОННОР (*O'Connor*) оголосив висновок Суду.

Ст. 17 Варшавської конвенції покладає відповідальність на авіаперевізника за ушкодження, отримані пасажиром, «якщо подія, яка стала причиною отриманої шкоди, відбулась на борту літака або під час під час будь-яких дій з посадки чи висадки». Ми видали наказ про витребування справи для розгляду, 469 U. S. 815 (1984), щоб вирішити конфлікт між Апеляційними Судидами щодо належного визначення слова «подія», яке використовується в даному міжнародному договорі, що регулює повітряні перевезення.

I

16 листопада 1980 року відповідач Валері Сакс (*Valerie Saks*) сіла на борт лайнера компанії Air France, який мав здійснити рейс Париж – Лос-Анджелес тривалістю 12 годин. Політ проходив нормально у всіх відношеннях, поки літак не почав знижуватись в Лос-Анджелесі, і Сакс не відчула сильний тиск та гострий біль в її лівому вусі. Біль тривала і після приземлення літака, але Сакс залишила борт літака, не повідомивши жодного з членів екіпажу чи співробітників Air France про своє нездужання. Через п'ять днів Сакс проконсультувалася з лікарем, який встановив діагноз, що у неї постійна глухота в лівому вусі.

Сакс подала позов проти Air France у суд штату Каліфорнія, стверджуючи, що втрата слуху була спричинена недбалим технічним обслуговуванням та експлуатацією системи герметизації лайнера. Дод. 2. Справу перенесли до Окружного суду Сполучених Штатів Центрального округу Каліфорнії. Після детального дослідження обставин справи Air France звернулася з клопотанням про винесення рішення у порядку спрощеного судочинства на тій підставі, що відповідач не може довести, що її травма була спричинена «нешасним випадком» у значенні Варшавської конвенції. Термін «подія», як стверджує Air France, означає «аномальну, незвичайну чи неочікувану подію на борту літака». *Id.*, с. 9. Всі наявні докази, в тому числі звітність після польоту, аффідевіт¹ пілота і пасажирські свідчення, вказують на те, що система герметизації літака працювала у звичайному режимі. Відповідно авіакомпанія стверджувала, що позов має бути відхиленим, тому що єдина причина травми відповідача за його безпідставними твердженнями – нормальна робота системи герметизації – не може кваліфікуватися як «подія». У запереченні до клопотання про винесення рішення в порядку спрощеного судочинства, Сакс визнала, що «єдиним питанням правової кваліфікації, представленим... сторонами, є питання, чи втрата слуху, безпосередньо викликана нормальним функціонуванням системи герметизації літака є «випадком» у зна-

¹ Аффідевіт – у Великобританії та США письмове показання або заява, яка дається під присягою і яка засвідчується нотаріусом або іншою уповноваженою на те особою у разі неможливості (утрудненості) особистої яви свідка.

ченні ст. 17 Варшавської конвенції...» *Id.*, с. 30. Відповідач доводила, що «подія» повинна визначатися як «ризик повітряної подорожі», і що її травма дійсно була викликана таким ризиком.

Спираючись на прецедент, в якому поняття¹ ст. 17 «подія» визнається як «незвичайний чи неочікуваний» випадок, див. *DeMarines v. KLM Royal Dutch Airlines*, 580 F. 2d 1193, 1196 (CA3 1978), місцевий суд виніс рішення у порядку спрощеного судочинства на користь Air France. Див. також *Warsaw v. Trans World Airlines, Inc.*, 422 F. Supp. 400, 412–413 (ED Pa. 1977) (звичайні зміни тиску на борту літака не є «нешасним випадком» у значенні ст. 17). Склад суддів Апеляційного суду дев'ятого округу, думки якого розділилися, рішення скасував. 724 F. 2d 1383 (1984). Апеляційний суд переглянув історію Варшавської конвенції та зміни, внесені до неї Монреальською угодою 1966 р. – приватною угодою, укладеною авіаперевізниками, яка була затверджена урядом Сполучених Штатів. Угода про обмеження відповідальності за Варшавською конвенцією і Гаазьким протоколом, Угода 18900, 31 Fed. Reg. 7302 (1966), відповідає 49 CFR §1502. Суд дійшов висновку, що формулювання, історія та ідеї Варшавської конвенції і Монреальської угоди покладають абсолютну відповідальність на авіакомпанії за ушкодження, безпосередньо спричинені ризиками, що притаманні подорожам літаком. Суд з'ясував, що визначення «нешасного випадку» відповідає історії та ідеям Додатка 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Dec. 7, 1944, 61 Stat. 1180, T. I. A. S. № 1591, 15 U. N. T. S. 295; відповідає 49 CFR §830,2(1984): «випадок, пов'язаний з функціонуванням літака, яке виникає між часом, коли будь-яка особа здійснює посадку на борт літака з наміром здійснити політ, і коли всі такі особи здійснюють висадку...» 724 F. 2d, с. 1385. Нормальні зміни тиску в кабіні літака кваліфікуються як «подія» згідно з визначенням. На думку, що є про-

¹ Скрізь у тексті ми послуговуватимемося словом поняття. Для цілей тлумачення в юриспруденції «різниця між поняттями та термінами не має будь-якого значення, бо ця різниця «не закладена» в логіку закону». Див. Науково-практичний коментар до цивільного законодавства України. В 4-х т. Т. 4. Методологія тлумачення нормативно-правових актів України. Навчальний посібник. – К.: Юридична книга; Севастополь: Ін-т юрид. дослід., 2008. – С. 481.

тилежною висновку окружного суду, «подія» повинна визначатися як незвичайний чи неочікуваний випадок. *Id.*, с. 1388 (суддя Велес (*Wallace*). Ми не згодні з визначенням «нещасного випадку», прийнятим Апеляційним Судом, і відхиляємо його.

II

Air France є відповідальною перед пасажиром відповідно до умов Варшавської конвенції лише в тому випадку, якщо пасажир доведе, що «подія» спричинила ушкодження. *MacDonald v. Air Canada*, 439 F. 2d 1402 (CA1 1971); *Mathias v. Pan Am World Airways, Inc.*, 53 F. R. D. 447 (WD Pa. 1971). Див. 1 С. *Shawcross & K. Beaumont, Air law* VII (147) (4th ed. 1984); *D. Goedhuis*, Національне повітряне право і Варшавська конвенція 199 (1937). Непросте питання, представлене у цій справі, полягає в тому, чи зможе відповідач надати потрібні докази того, що травма була спричинена нормальним функціонуванням системи герметизації літака. Правильна відповідь залежить від тлумачення статті міжнародного договору, однією зі сторін якого є США. «Договори тлумачаться у вільнішій формі ніж приватні угоди, і для того щоб встановити їхнє значення, ми можемо подивитися і за межі написаних слів – в історію створення договору, переговорів і на практичне тлумачення, прийняте сторонами». *Choctaw Nation of Indians v. United states*, 318 U. S. 423, 431–432 (1943). Однак аналіз повинен починатись з тексту договору і контексту, в якому використані написані слова. Див. *Maximov v. United States*, 373 U. S. 49, 53–54 (1963).

A

Ст. 17 Варшавської конвенції встановлює відповідальність міжнародних авіаперевізників за шкоду, заподіяну пасажиром. Ст. 18 містить аналогічні положення, що стосуються відповідальності за ушкодження багажу. Головний текст Конвенції викладений французькою мовою, і, відповідно, ми викладаємо текст французькою мовою відповідних частин статей 17 і 18 на полях. Офіційний американський переклад цієї частини тексту, що був представлений Сенату під час ратифікації Конвенції у 1934 році, звучить наступним чином: «Стаття 17 «Перевізник несе відповідальність за шкоду, отриману в результаті загибелі або поранення пасажиром або іншого тілесного ушко-

дження, завданого пасажирові, якщо подія (*accident*), що спричинила шкоду, відбулася на борту повітряного судна або під час операцій з посадки чи висадки».

«Стаття 18 «(1) Перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну у випадку знищення або втрати або пошкодження будь-якого зареєстрованого багажу чи товарів, якщо випадок (*occurrence*), який спричинив таку шкоду, мав місце під час повітряного перевезення».49 Stat. 3018–3019.

Дві істотні риси цих положень виділені в обох текстах як французькою, так і англійською мовами. По-перше, ст. 17 покладає відповідальність за шкоду, заподіяну пасажиром, спричинену «нещасним випадком» (*accident*), в той час як ст. 18 покладає відповідальність за знищення чи втрату багажу внаслідок «випадку» (*occurrence*). Така різниця в аналогічних формулюваннях статей 17 і 18 означає те, що укладачі Конвенції розуміли під словом «подія» щось інше, ніж під словом «випадок», інакше, виходячи з логічних міркувань, вони б використали одне й те ж саме слово в обох статтях. Див. Goedhuis, *supra*, с. 200–201; M. Milde, Проблеми відповідальності міжнародного авіаперевізника 62 (Caroline Univ. 1963). Відповідно мова Конвенції ставить під сумнів висновок Апеляційного суду, що «подія» означає «випадок».

По-друге, у тексті ст. 17 йдеться про подію, яка *спричинила* ушкодження пасажира, а не про подію, яка *є* ушкодженням пасажира. Враховуючи численність значень, в якому вживається слово «подія», така розбіжність є важливою. Як відзначив Лорд Ліндлей (*Lord Lindley*) у 1903 році: «Слово «подія» не є технічним юридичним терміном з чітко визначеним значенням. В цілому, але посиляючись на юридичну відповідальність, подія означає будь-який ненавмисний і неочікуваний випадок, який спричиняє біль або втрату. Однак він часто вживається для позначення будь-яких ненавмисних і неочікуваних втрат або болю, не враховуючи їхню причину; і якщо причина невідома, власне втрату або шкоду точно можна називати нещасним випадком. Слово «подія» також часто вживається для позначення як причини, так і наслідків, і не робиться жодної спроби розрізнити їх». *Fenton v. J. Thorley & Co.*, [1903] A. C. 443, 453.

Очевидно, що укладачі Варшавської конвенції у ст. 17 зробили спробу розрізнити «причину і наслідки»; вони визначили, що авіа-перевізник нестиме відповідальність, якщо подія спричинить ушкодження пасажира. Таким чином, текст Конвенції передбачає, що як би ми не визначали «подію», вона є *причина* ушкодження, і саме це має задовольнити визначення, а не сам факт наявності ушкодження. Американська юриспруденція вже давно визнала різницю між нещасним випадком, що стала причиною ушкоджень, і ушкодженнями, які самі по собі становлять подію. Див. *Landress v. Phoenix Mutual Life Ins. Co.*, 291 U. S. 491 (1934).

Хоча текст Конвенції дає ці два ключі для розуміння значення «нешасного випадку», він не дає визначення терміну. Контекст, в якому вживається цей термін, також нічого не пояснює. Див. Примітка, Варшавська конвенція – відповідальність за ушкодження, завдані пасажирам у терміналі, 45 Ford. L. Rev. 369, 388 (1976) (Формулювання ст. 17 є пусте та невизначене). Щоб визначити значення терміну «подія» в ст. 17, ми повинні розглянути його французьке юридичне значення. Див. *Reed v. Wiser*, 555 F. 2d 1079 (CA2), 434 U. S. 922 (1977), *Block v. Compagnie Nationale Air France*, 386 F. 2d 323 (CA5 1967), у витребуванні справи відмовлено, 392 U. S. 905 (1968). Це правильно не тому, що «ми постійно прив'язані до французького законодавства» самою Конвенцією, див. *Rosman v. Trans World Airlines, Inc.*, 34 N. Y. 2d 385, 394 n 314 N. E. 2d 848, 853 (1974), а тому, що наш обов'язок полягає в тому, щоб надавати певним словам договору таке значення, яке відповідало б загальним очікуванням договірних сторін. *Reed*, вище, с. 1090; *Day v. Trans World Airlines, Inc.*, 528 F. 2d 31 (CA2 1975), у витребуванні справи відмовлено, 429 U. S. 890 (1976). Ми беремо до уваги французьке юридичне значення як керівництво щодо цих очікувань, тому що Варшавська конвенція була написана французькою мовою юристами континентальної системи права. Див. Lowenfeld & Mendelsohn, *Сполучені Штати та Варшавська конвенція*, 80 Harv. L. Rev. 497, 498–500 (1967).

Огляд французьких судових справ і словників показує, що французьке юридичне значення терміну «подія» мало відрізняється від

значення цього ж терміну у Великій Британії, Німеччині чи Сполучених Штатах. Таким чином, хоча слово «подія» часто використовується для позначення *випадку* отримання особою ушкодження, інколи воно також застосовується для опису *причини* ушкодження, і коли це слово вживається в останньому сенсі, воно зазвичай визначає випадковий, неочікуваний, незвичайний або ненавмисний випадок (*event*). Див. 1 Grand Larousse de La Langue Francaise 29 (1971) (що визначає «подію» як «Evenement fortuity et facheux, causant des dommages corporels ou materiels»); *Air France v. Haddad*, рішення від 19 червня, 1979, Cour d'appel de Paris, Premiere Chambre Civile, 1979 Revue Francaise de Droit Aerien 327, 328, апеляція відхилена, рішення від 16 лютого 1982, Cour de Cassation, 1982 Bull. Civ. I 63. Це відповідає британській та американській юриспруденції. Див. *Fenton v. Thorley & Co.*, *supra*; *Landress v. Phoenix Mutual Life Ins. Co.*, *supra*; *Koehring Co. v. American Automobile Ins. Co.*, 353 F. 2d 993 (CA7 1965). Текст Конвенції, таким чином, наводить на думку, що ушкодження пасажирів повинно бути спричиненим неочікуваним та незвичайним нещасним випадком (*event*).

В

Таке тлумачення ст. 17 узгоджується з історією переговорів по Конвенції, поведінкою учасниць Конвенції, і вагою судових прецедентів в іноземних та американському судах. При тлумаченні договору слід, звичайно, звертатися до записів його укладання і переговорів щодо нього. *Choctaw National of Indians v. United states*, 318 U. S., at 431. Частково тому, що *travaux preparatoires* Варшавської конвенції опубліковані і в цілому доступні для сторін в судовому процесі, суди часто посилаються на ці матеріали для вирішення двозначностей в тексті. Див. *Trans World Airlines, Inc. v. Franklin Mint Corp.*, 466 U. S. 243, 259 (1984); *Maugnie v. Companie Nationale Air France*, 549 F. 2d 1256 (CA9 1977); *Fothergill v. Monarch Airline, Ltd.*, [1980] 2 All E. R. 696 (H. L.).

Договір, який згодом став Варшавською конвенцією, був спочатку розроблений на міжнародній конференції в Парижі у 1925 році. Протокол, який з'явився в результаті Паризької конференції, містив статтю, в якій зазначалось:

«Перевізник несе відповідальність за нещасного випадку, втрати, аварії і затримки. Він не несе відповідальності, якщо доведе, що здійснив всі розумні заходи, спрямовані на попередження шкоди...». Протокол, складений в Парижі, переглядався декілька разів комітетом експертів з повітряного права, а потім був поданий на розгляд другої міжнародної конференції, яка проходила у Варшаві у 1929 році. У поданому до розгляду проекті зазначалось: «Перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну під час перевезення: (а) у разі загибелі, поранення або будь-яких інших тілесних ушкоджень, понесених подорожуючим; (б) у разі знищення, втрати або пошкодження товарів та багажу; (с) у разі затримки рейсу, вантажу або багажу». Міжнародна конференція з повітряного права, що стосувалась питань повітряного права, Протоколи; Друга міжнародна конференція з приватного повітряного права, 4–12 жовтня 1929 року, Варшава 264–265 (R. Horner & D. Legrez trans. 1975).

Ст. 22 цього проекту, як первісний паризький проект, дозволяла перевізникові уникнути відповідальності, якщо він доведе, що доклав всі розумні зусилля для уникнення шкоди. Id., с. 265. Жоден з первісних проектів не передбачав, що подія мала бути *причиною* ушкоджень пасажира.

У Варшаві делегати з декількох країн заперечували застосування ідентичних правил щодо відповідальності до ушкоджень пасажирів та до ушкоджень багажу, і делегація з Німеччини запропонувала окремі правила щодо відповідальності для пасажирів і багажу. Id., с. 36. Потреба у розділенні правил виникла спочатку тому, що делегати вважали, що відповідальність за багаж повинна виникати з моменту його доставки перевізникові, в той час як відповідальність перед пасажиром повинна виникати пізніше, коли пасажир заходить на борт літака. Id., с. 72–74 (заяви делегатів з Франції, Швейцарії та Італії). Доповідач по попередньому проекту Конвенції стверджував, що було б досить складно знайти формулювання, які б відображали ці відмінності, і що таке розрізнення не є необхідним, тому що «ст. 22 встановлює дуже пом'якшену систему відповідальності перевізника, і з того моменту, коли перевізник доклав усіх розумних зусиль, він не

відповідає ані за ризики, ані за нещасного випадку, що трапилися з особами через вину третіх сторін, випадки ані за нещасного випадку, що трапилися через будь-яку іншу причину». Id., с. 77–79 (заява доповідача De Vos). Делегати не були переконані, і більшість проголосувала за те, щоби комітет розробників переробив положення про відповідальність перед пасажирями та за багаж. Id., at 83.

Через декілька днів комітет розробників представив положення стосовно відповідальності, які згодом стали статтями 17 і 18 Конвенції. Ст. 20(1) остаточного проекту містить формулювання «необхідних заходів», які, як вважав доповідач, могли б захистити перевізника від відповідальності за «нещасного випадку з особами через вину третіх осіб» і за «нещасного випадку через будь-яку іншу причину». Проте перероблена ст. 17 також містила в якості необхідної умови відповідальності умову, що подія (*accident*) повинна бути причиною ушкоджень, завданих пасажирові, в той час як перероблена ст. 18 містила тільки умову про те, що випадок (*occurrence*) спричиняє шкоду багажу. Хоча статті 17 і 18 у новій редакції були схвалені після незначних обговорень, голова комітету розробників зазначив, що «враховуючи те, що існують *абсолютно різні* випадки відповідальності: смерть чи поранення, зникнення майна, затримка, ми вважаємо, що найперше, що слід зробити – це спочатку викласти *підстави відповідальності* перед особами, а потім за майно та багаж, і, зрештою, за затримку рейсу». Id., с. 205 (заява делегата Джанніні) (курсив наш). Цей коментар принаймні показує, що доповнення до формулювань стосовно причини у статтях 17 і 18 мало ширшу мету, ніж уточнення часу виникнення відповідальності. Крім того, він вказує, що розробники мали намір відокремити підстави відповідальності перед особами від підстав відповідальності за багаж. Так, протокол переговорів по Конвенції підтверджує те, що впливає з її тексту: ушкодження пасажира повинні бути спричинені нещасним випадком, і подія повинна означати щось відмінне від «випадку» на борту літака. Як і текст Конвенції, протокол по переговорах не містить точного визначення поняття «подія».

Посилання на дії сторін Конвенції і подальше тлумачення сторонами Конвенції допомагає з'ясувати значення терміну. Під час Між-

народної конференції у м. Гватемала по повітряному праву у 1971 році представники багатьох держав-учасниць Варшавської конвенції схвалили поправку до ст. 17, яка покладала б відповідальність на перевізника за «випадок (*event*), що спричинив смерть чи ушкодження», а не за «подію (*accident*), що спричинила» ушкодження пасажира, однак звільнила б перевізника від відповідальності, якщо смерть або ушкодження виникли внаслідок «виключно стану здоров'я пасажира». Міжнародна організація цивільної авіації, 2 Документи з Міжнародної конференції по повітряному праву, м. Гватемала, ІКАО Doc.9040-LC/167-2, с. 189 (1972). Гватемальський протокол 1971 року і Монреальські протоколи №№ 3 і 4 1975 року містять цю поправку, див. S. Exes. Rep. №98-1 (1983), але вони ще мають бути ратифіковані Сенатом, і тому вони не застосовуються до розгляду цієї справи. Заяви делегатів в м. Гватемала вказують на те, що вони розглядали заміну «нещасного випадку» на «випадок» (*event*) як розширення сфери відповідальності перевізника перед пасажирями. Делегат зі Швеції, наприклад, посилаючись на вибір між поняттями «подія» (*accident*) та «випадок» (*event*), наголошував, що поняття «подія» є занадто вузьким, тому що перевізник може бути визнаний відповідальним за «інші дії, які можуть не вважатися нещасним випадком». Див. Міжнародна організація з цивільної авіації, 1 Протокол з Міжнародної конференції по повітряному праву, ІКАО Doc. 9040-LC/167-1, с. 34 (1972). Див. також Манкєвіч, Варшавська конвенція: 1971 Гватемальський протокол. 20 Am. J. Comp. L. 335, 337 (1972) (враховуючи, що зміни до ст. 17 мали на меті встановлення «абсолютної відповідальності»)

Визначаючи, які ж саме причини можуть вважатися нещасним випадком, ми «вважаємо, що думка інших держав-учасниць має значну вагу». *Benjamins v. British European Airways*, 572 F. 2d 913, 919 (CA2 1978), у витребуванні справи відмовлено, 439 U. S. 1114 (1979). Хоча деякі рішення є влучними, відзначимо, що в справі *Air France v. Haddad*, рішення від 19 червня 1979 року, Court d'appel de Paris, Premiere Chambre Civile, 1979, Revue Francaise de Droit Aerien, at 328, суд Франції відзначив, що термін «подія» ст. 17 Варшавської конвен-

ції охоплює причини ушкоджень, які є випадковими або непередбачуваними. Європейські правознавці загалом тлумачать, що поняття «подія» в ст. 17 вимагає, що ушкодження пасажира мають бути викликані раптовим чи неочікуваним випадком, іншим аніж нормальне функціонування літака. Див. O. Riese & J. Lacour, *Precis de Droit Aerien* 264 (1951) (враховуючи, що закони Швейцарії та Німеччини вимагають, щоби шкода була завдана нещасним випадком, доводячи, що подію слід тлумачити як явище, що є раптовим та незалежним від волі перевізника); 1 C. Shawcross & K. Beaumont, *Air Law VII* (148) (4th ed. 1984) (враховуючи, що визначення Апеляційного суду третього округу узгоджується з деякими англійськими визначеннями і «цілком може використовуватися судами Англії»). Такі зауваження узгоджуються з американськими рішеннями, які, тлумачачи поняття «подія» у широкому плані, *Maugnie v. Compagnie nationale Air France*, 549 F. 2d, at 1259, все ж відмовляються включити до цього терміну нормальні процедури подорожей, які спричиняють ушкодження внаслідок певного внутрішнього стану пасажира. Див. *Abramson v. Japan Airlines Co.*, 739 F. 2d 130 (CA3 1984) (сидіння у кріслі літака під час нормального польоту, що мало наслідком загострення грижі, не є «нещасним випадком»), клопотання про витребування справи перебуває у розгляді, № 84–939; *MacDonald v. Air Canada*, 439 F. 2d 1402 (CA5 1971) (зомління під час очікування багажу в терміналі не спричинено «нещасним випадком», як вказано); *Scherer v. Pan American World Airways, Inc.*, 54 App. Div. 2d 636, 387 N. Y. S. 2d 580 (1976) (сидіння у кріслі літака під час нормального польоту, яке спричинило тромбобфлебії, не є «нещасним випадком»).

III

Ми дійшли висновку, що відповідальність за ст. 17 Варшавської конвенції виникає тільки тоді, коли ушкодження пасажира спричинені неочікуваним або незвичайним явищем чи випадком, який є зовнішнім по відношенню до пасажира. Таке визначення повинно застосовуватися гнучко після оцінки всіх обставин, які стосуються ушкоджень пасажира. *Maugnie*, *supra*, с. 1262. Наприклад, суди нижчих інстанцій в цій країні тлумачили ст. 17 достатньо широко,

щоб охопити делікти, скоєні терористами або пасажирами-попутниками. Див. *Evangelinos v. Trans World Airlines. Inc.* 550 F. 2d 152 (CA3 1977) (en banc) (теракт); *Davy. Trans World Airlines. Inc.* 528 F. 2d 31 (CA2 1975) (en banc) (теж саме), у витребуванні справи відмовлено, 429 U. S. 890 (1977 *Krystal v. British Overseas Airways Corp.* 403 F. Supp. 1322 (CD Cal. 1975) (захоплення літака); *Oliver v. Scandinavian Airlines System*, 17 CCH Av. Cas. 18, 283 (Md. 1983) (п'яний пасажир впав і наніс ушкодження іншому пасажирові). У випадках, де докази є суперечливими, особі, яка розглядає дане питання, належить вирішити, чи «подія», як визначено тут, стала причиною ушкоджень пасажира. Див. *DeMarines v. KLM Royal Dutch Airlines*, 580 F. 2d 1193 (CA3 1978) (суперечні докази, чи герметизація була в нормі). Див. *Weintraub v. Capitol International Airways, Inc.*, 16 CCh Av. Cas. 18, 058 (N. Y. Sup. Ct., 1st Dept., 1981) (свідчення позивача, що «раптове пікірування» призвело до перепадів тиску, що викликало втрату слуху, вказує на те, що ушкодження було спричинене «нещасним випадком»). Однак якщо очевидно, що ушкодження є результатом власної внутрішньої реакції пасажира на звичайне, нормальне та очікуване функціонування літака, тоді воно не є таким, що спричинене нещасним випадком, і ст. 17 Варшавської конвенції застосовуватись не може. Рішення Апеляційного суду у цій справі повинно відповідно бути скасованим.

Ми визнаємо, що будь-який стандарт, який вимагає від судів розрізняти причини, що є «подіями» від причин, що належать до «випадків», потребує проведення межі, і ми усвідомлюємо, що «розумні [люди] можуть сильно розходитися в питанні того, де цю межу слід проводити». *Schlesinger v. Wisconsin*. 270 U. S. 230. 241 (1926) (Holmes. J., особлива думка). Ми проводимо цю межу сьогодні тільки тому, що формулювання статей 17 і 18 вимагає цього, а не в силу якогось бажання зануритися у «трясовину Сербоніс¹»

¹ Англійський вираз «Serbonian bog» є дуже поширеною ідіомою, яка використовувалась не лише багатьма письменниками, але й численними юристами та суддями у Великій Британії та США. Ця ідіома використовується для метафоричного опису ситуації або становища, яке засмоктує, затягує і з якої вибратися дуже важко.

(«Serbonian bog»), яке супроводжується спробами визначити відмінність між причинами, які являють собою нещасного випадку, і ушкодженнями, що являють собою нещасного випадку. Див. *Landress v. Phoenix Mutual Life Ins. Co.* 291 U. S. at 499 (Cardozo. J., особлива думка). Будь-яке ушкодження є результатом ланцюга причин і ми вимагаємо тільки того, щоб пасажир був здатен довести, що якийсь ланцюг у цій послідовності причин являв собою незвичайне або неочікуване явище, яке було зовнішнім по відношенню до нього. Поки ст. 17 Варшавської конвенції не буде змінена країнами-учасницями, вона не може бути витлумачена так, щоб накладати відповідальність на перевізника за ушкодження, що не були спричинені подіями. Залишається «[нашим обов'язком... застосовувати... договори Сполучених Штатів, якими вони б не були, і ...Варшавська конвенція залишається законом, що має вищу юридичну силу]. *Reed*, 555 F. 2d, с. 1093.

Наш обов'язок виконати вимоги ст. 17 в частині поняття «нещасного випадку» не можна обійти шляхом посилення на Монреальську угоду 1966 року. Це правда, що в більшості американських справ Монреальська угода розширює відповідальність перевізника, вимагаючи від авіакомпаній відмовитися від своїх прав за ст. 20 (1) Варшавської конвенції, яка надає можливість оспорювати позовні вимоги на підставі, що вони [перевізники] вжили всі необхідні заходи для уникнення ушкоджень пасажира, або що було неможливо вжити таких заходів. Оскільки Монреальська угода скасовує захист на основі «належної турботи» (*due care*), Апеляційний суд і деякі інші коментатори охарактеризували Угоду як таку, що накладає «абсолютну» відповідальність на авіаперевізника. Див. *Lowenfeld & Mendelsohn*, 80 *Harv. L. Rev.*, с. 599. Як демонструє ця справа, така характеристика не є повністю точною. Це правда, що однією з цілей Монреальської угоди було прискорити врегулювання спорів і полегшити відшкодування шкоди пасажирам, але сторони Монреальської угоди оформили таку ціль у вигляді спеціального положення про відмову від захисту за ст. 20(1). Вони не відмовилися від інших положень Конвенції, які

застосовуються для визначення відповідальності, таких як захист за ст. 21 на основі доведення, що шкода не була завдана через недбалість або іншу неправомірну дію чи бездіяльність перевізника або що така шкода завдана виключно через недбалість або іншу неправомірну дію чи бездіяльність третьої сторони, або вимога щодо наявності «нещасного випадку» за ст. 17. Див. *Warsaw*. 442 F. Supp.. at 408. Згідно з Варшавською конвенцією, враховуючи зміни, внесені Монреальською угодою, відповідальність, відповідно, може розглядатися як «абсолютна» лише в тому сенсі, що авіакомпанія не може оспорювати позов на підставі того, що вона вжила всіх необхідні заходи для уникнення ушкоджень. Вимога щодо «нещасного випадку» за ст. 17 відрізняються від умов захисту за ст. 20 (1), тому що, по-перше, вона знаходиться в окремій статті, а, по-друге, тому що вона включає аналіз характеру явища, що *спричинило* ушкодження, а не турботливості, якої вжив авіаперевізник, щоб запобігти травми. Хоча ці два аналізи можуть здаватися схожими, ми відхиляємо застосування такої схожості, щоб скасувати положення договору, яке Монреальська угода, за формальними ознаками, залишила незмінним.

Також ми не можемо оминати наш обов'язок виконання ст. 17, посилаючись на тотожність поняття «нещасного випадку» з «випадком» у Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Визначення в Додатку 13 та у відповідній Конвенції прямо застосовуються до розслідування подій з літаками, а не до принципів відповідальності перед пасажиром згідно з Варшавською конвенцією. Див. B. Cheng, *The Law of International Air Transport* c. 106–165 (1962).

І, нарешті, відповідач представив незалежний доказ, що підтримує відміну рішення Апеляційного суду про скасування рішення, винесеного у спрощеному порядку. Вона стверджує, що її первісний позов на основі права штату ґрунтувався на недбалості, що відрізняється від відповідальності за положеннями Варшавської конвенції, і що позов, що ґрунтується на недбалості на основі права штату, підлягає подальшому розгляду, якщо правила Варшавської конвенції щодо

відповідальності не застосовуватимуться. Не виражаючи свого погляду на переваги конвенції такого твердження, ми зазначаємо, що із матеріалів справи не зрозуміло, чи ця проблема піднімалась в Апеляційному суді. Ми залишаємо розгляд справи цього позову Апеляційному суду у першій інстанції. Див. *Hoover v. Ronwin*, 466 U. S. 558, 574, n. 2 (1984).

Рішення Апеляційного суду скасовується, і справа повертається для подальшого розгляду відповідно до цього висновку.

Так вирішено.

СУДДЯ ПАУЕЛЛ

Наукове видання

Цірат Ганна Віталіївна

**УНІФІКАЦІЯ НОРМ
МІЖНАРОДНОГО ПРИВАТНОГО
ПОВІТРЯНОГО ПРАВА**

Монографія

Видається в авторській редакції

Комп'ютерна верстка *А. Т. Гринченка*

Підписано до друку 21.05.2018.
Формат 60×84 $\frac{1}{16}$. Папір офсетний. Гарнітура Times.
Ум. друк. арк. 27,20. Обл.-вид. арк. 23,62. Вид. № 1907.
Тираж 300 прим.

Видавництво «Право» Національної академії правових наук України
та Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого
Україна, 61002, Харків, вул. Чернишевська, 80а
Тел./факс (057) 716-45-53
Сайт: www.pravo-izdat.com.ua
E-mail для авторів: verstka@pravo-izdat.com.ua
E-mail для замовлень: sales@pravo-izdat.com.ua

Свідectво про внесення суб'єкта видавничої справи
до Державного реєстру видавців, виготівників і розповсюджувачів
видавничої продукції — серія ДК № 4219 від 01.12.2011 р.

Виготовлено у друкарні ФОП Почернін
Тел. (057) 717-28-80

Для нотаток

Для нотаток

Для нотаток
