

**Новаторство в системе российского нормативно-правового регулирования
ответственности за вред, причиненный при международных воздушных
перевозках**

Научный руководитель – Бочкарев Сергей Вадимович

Шипа Екатерина Николаевна

Студент (бакалавр)

Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена,

Юридический факультет, Санкт-Петербург, Россия

E-mail: shipov-nik@mail.ru

Весной 2017 г., приняв Федеральный Закон от 3 апреля 2017 г. № 52-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» Россия официально стала участницей Монреальской Конвенции 1999 г. Ранее правовой режим воздушных перевозок в России определяла Варшавская конвенция 1929 г., поэтому с принятием новых правил в обществе возник вопрос, относительно правильности данного решения и грядущих изменений. Актуальность данной проблематики определяется тем, что самолет является одним из самых востребованных средств передвижения (согласно статистике за 2017 год общее количество полетов коммерческой авиации превысило 36 млн. человек), поэтому изменения, привносимые в данную сферу права, вызывают особый интерес.

Правовая регламентация пределов ответственности авиаперевозчика началась с принятия Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок в 1929 г. (далее - Варшавская конвенция). Варшавской конвенцией был установлен приоритет интересов перевозчика по отношению к интересам пассажира, поэтому ответственность за причинение вреда здоровью и жизни пассажира была существенно ограничена и имела виновный характер.

Размер ответственности перевозчика за причинение вреда равнялся ста двадцати пяти тыс. франков (до 1955 г.), но с принятием Гаагского протокола к Варшавской конвенции предел ответственности перевозчика был повышен до двухсот пятидесяти тысяч франков, что при переводе на доллары равноценно двадцати тысячам долларов США. Подобные изменения повлекли принятие изменений, которые со временем повысили ответственность перевозчика.

Н. Н. Остроумов отмечает, что «в течение многих лет Варшавская конвенция в значительной степени безрезультатно подвергалась пересмотру в сторону повышения ответственности воздушного перевозчика, что превратило её в сложнейшую систему документов, не все из которых вступили в силу. Как следствие, появились глобальные и региональные соглашения между перевозчиками, которые, не являясь международными договорами, стали оказывать решающее влияние на формирование условий международных авиаперевозок». Таким образом, к началу XXI в. возникла острая необходимость в систематизировании норм, регулирующих международные воздушные перевозки. Кроме этого, с развитием международного воздушного транспорта, внедрением новых технологий приоритетом стало обеспечение гарантий полного возмещения вреда потерпевшим при авиационных происшествиях. Поэтому в 1999 году в г. Монреале (Канада) была заключена Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (далее - Монреальская конвенция).

Её основная цель заключается в совершенствовании правового режима, установленного Варшавской конвенцией и протоколами к ней. Новеллой данной конвенции стало

устранение пределов ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира. Согласно ч. 1 ст. 21 Конвенции: «В отношении вреда, не превышающего 100 000 специальных прав заимствования (далее - СПЗ) на каждого пассажира, перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность», то есть ответственность перевозчика является абсолютной. Таким образом, для наступления ответственности авиаперевозчика в пределах 100 тыс. СПЗ, имеет значение только факт причинения пассажиру вреда при перевозке. Часть 2 статьи 21 Конвенции предусматривает, что «перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный в той мере, в какой вред превышает на каждого пассажира 100 СПЗ, если перевозчик докажет, что такой вред не был причинен из-за небрежности, другого неправильного действия, бездействия перевозчика, его служащих, агентов; или такой вред причинен исключительно из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия третьей стороны». Так, в той части, в которой размер вреда, причиненного пассажиру, превышает 100 тыс. СПЗ, авиаперевозчик освобождается от ответственности, если докажет отсутствие своей вины в причинении вреда.

С началом третьего тысячелетия миру часто приходится сталкиваться с таким экономическим явлением как инфляция, а поскольку Монреальская конвенция вступила в силу 4 ноября 2003 г. и содержит нормы, регулирующие современные правоотношения между перевозчиком и пассажиром, она предусматривает возможность индексации пределов ответственности перевозчика. Так, согласно ч. 1 ст. 24: «... пределы ответственности пересматриваются депозитарием (т.е. ИКАО) каждые пять лет». Впервые такой пересмотр был осуществлен Международной ассоциацией воздушного транспорта 30 декабря 2009 г., в результате чего с 1 января 2010 г. в силу вступили новые пределы ответственности авиаперевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира в размере 113 100 СПЗ.

Анализируя Монреальскую конвенцию нельзя оставить без внимания вопрос о том, к кому следует предъявлять требования о возмещении вреда, причиненного жизни и здоровью пассажира. С одной стороны, Конвенция установила неограниченную ответственность перевозчика, тем самым значительно упростив для пассажира процесс получения компенсации, т.к. исчезла необходимость предъявлять иски о возмещении вреда к кому-либо кроме авиаперевозчика. С другой стороны, ст. 24 Конвенции не лишила перевозчика права регресса к любому другому лицу.

С введением Монреальской конвенции в действие, на практике возникла конкуренция между нормами старой и новой систем регулирования. Статья 55 Монреальской конвенции разъяснила, что ее нормы имеют преимущественную силу перед любыми правилами, применяемыми к международной воздушной перевозке, если государства являются странами - участницами Варшавской конвенции, Гаагского протокола, Гвадалахарской конвенции, Гватемальского протокола, Дополнительных протоколов N 1 - 3 и Монреальского протокола N 4 об изменении Варшавской конвенции. Помимо этого, присоединение государства к Монреальской конвенции не влечет прекращения его участия в Варшавской конвенции. Данная мера была предпринята для того, чтобы оставшиеся 30% стран - участниц ИКАО, не присоединившихся к Монреальской конвенции, не оказались в правовом вакууме и продолжали взаимодействовать с остальными участниками ИКАО, хотя и по устаревшим правилам.

В качестве ответа на вопрос о том, что ждать пассажирам от ратификации Россией Монреальской конвенции, интересным представляется мнение заместителя генерального директора «Аэрофлота» по правовым и имущественным вопросам В. Александрова: «Действие конвенции коснется только международных авиаперевозок. На внутренние перелеты по России ее юрисдикция не распространяется... Также ратификация Монреальской конвенции 1999 года не повлечет за собой существенного изменения порядка компенсаций за

задержку рейсов... Конвенция не предполагает автоматической выплаты компенсации при каждой задержке рейса. Пассажир в каждом случае обязан подтвердить свои расходы документально, а причиненные убытки должны быть напрямую связаны с задержкой рейса... Если компания сочтет их обоснованными, она выплачивает пассажиру соответствующую компенсацию. При этом авиакомпания по-прежнему не несет ответственности при задержках, которые произошли не по ее вине, например по соображениям безопасности, из-за неблагоприятных погодных условий или по требованию государственных органов».

Необходимо отметить, что Монреальская конвенция 1999 г. вносит коррективы в отношении компенсации пассажиру стоимости утраты или повреждения багажа. Варшавская конвенция 1929 г. закрепляет норму, согласно которой за утрату, недостачу или повреждение багажа при международной перевозке авиакомпания несет ответственность в размере \$20 за 1 кг багажа, а Монреальская устанавливает лишь верхний предел ответственности, в рамках которого пассажир имеет право на доказывание понесенных убытков. Причем все убытки должны быть подтверждены с помощью кассовых чеков и квитанций.

На наш взгляд, теперь для пассажира предусмотрены более жесткие требования, относительно возможности возмещения убытков, а ввиду того, что все убытки должны быть подтверждены в судебном порядке, представляется, что, во-первых, доказать это будет весьма затруднительно, и, во-вторых, немногие решатся начать разбирательство с крупной авиакомпанией в суде.

Монреальская конвенция (как и Варшавская), является международным договором, не требующим издания внутригосударственных актов для применения, кроме принятия федерального закона о присоединении к ней и ее официального опубликования. На наш взгляд, присоединение к Монреальской конвенции все же требует принятия определенных мер. Например, внесения изменений в Воздушный Кодекс РФ, поскольку в нём отсутствует специальная глава о международных перевозках. Решением данной проблемы может быть внесение дополнений в гл. XV «Воздушные перевозки» и XVII «Ответственность перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя».

Таким образом, присоединение России к Монреальской конвенции 1999 г. можно рассматривать с различных точек зрения, но неоспоримым остается то, что Монреальская конвенция в будущем станет импульсом для совершенствования воздушного законодательства и повышения качества обслуживания российских и иностранных граждан на международном рынке авиаперевозок.

Источники и литература

- 1) Баглариду М. Ф. «Новеллы российского правового регулирования ответственности за неимущественный вред, причиненный пассажиру при международной воздушной перевозке» // КонсультантПлюс (Электронный ресурс) URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/>
- 2) Остроумов Н. Н. «Монреальская конвенция о международных воздушных перевозках как составная часть правовой системы России» // Журнал российского права № 9, 2017 (стр. 108 - 118).
- 3) Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (вместе с "Дополнительным протоколом") (заключена в г. Варшаве 12.09.1929 г.), ст. 22. (Электронный ресурс) URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121448/.
- 4) Протокол относительно изменения Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 ок-

тября 1929 года (подписан в г. Гааге 28.09.1955), ст. XI. (Электронный ресурс) URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121711/.

- 5) Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Заключена в г. Монреале 28.05.1999), ст. 24. (Электронный ресурс) URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_279611/.
- 6) Электронный ресурс: Коммерсант (URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3276488>).