

## **Некоторые проблемы совершенствования правового регулирования ответственности авиатранспортных предприятий по договору перевозки пассажиров и грузов.**

Н.Н.Остроумов

К.Ю.Н.,

доцент кафедры международного  
частного и гражданского права

МГИМО(У)МИД РФ

Важнейшие нормы российского законодательства, определяющие основы правового регулирования перевозочных отношений на всех видах транспорта, содержатся в Общей части обязательственного права ГК и части второй ГК, где имеется особая гл. 40 «Перевозка», а также гл.54 «Обязательства из причинения вреда». Воздушный кодекс РФ 1997 (ВК РФ) является специальным российским законом, регулирующим деятельность воздушного транспорта, включая перевозку пассажиров, багажа, грузов и почты, ответственность авиатранспортных предприятий за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, несохранность грузов и багажа, задержку при их перевозке.

В 2007 в ВК РФ внесены существенные изменения,<sup>1</sup> касающихся важнейших вопросов регулирования ответственности воздушного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, несохранность багажа, ручной клади и грузов и обязательного страхования такой ответственности (ст. 117, 119 и ст. 133). Однако применение новых положений ВК вызывает много вопросов. Тогда же был решён актуальный и важный вопрос применения электронной формы перевозочной документации на воздушном транспорте, но только при пассажирских перевозках (ст.105 ВК РФ)<sup>2</sup>.

Между тем в целом гражданско-правовая часть ВК, уже с момента его принятия в 1997г., требует серьёзных исправлений, обновления, пересмотра

---

<sup>1</sup> Федеральный Закон «О внесении изменений в Воздушный Кодекс Российской Федерации» от 4 декабря 2007 N 331-ФЗ .

<sup>2</sup> Федеральный Закон «О внесении изменений в Воздушный Кодекс Российской Федерации» от 1 декабря 2007 №314-ФЗ .

и решения ряда важных вопросов. В частности, требуется закрепить особенности чартерных перевозок, связанные с отступлением от общих правил перевозок, установленных ВК (прежде всего это касается прав пассажиров). Следует упорядочить взаимоотношения между фрахтовщиком и фрахтователем по договору фрахтования (чартеру) в отдельной главе кодекса, как это было сделано в ВК 1983г. и как это имеет место в действующем ВК в отношении авиационных работ. Необходимо решить вопрос применения электронной формы перевозочной документации при перевозках грузов<sup>3</sup>. Положение п.2 ст.118 ВК РФ о бремени доказывания вины перевозчика в отношении ответственности за ручную кладь, не соответствует общепринятой зарубежной и международной практике, а также правилам, принятым в РФ на других видах транспорта. Требуют совершенствования нормы ВК об ответственности воздушного перевозчика за просрочку исполнения договора перевозки<sup>4</sup>. Кроме этого, действующий ВК содержит целый ряд положений, которые просто требуют корректировки ввиду очевидных серьёзных оплошностей, допущенных при его составлении (п. 3 ст.118, п.4 ст. 127, ст.128 и др.).

С октября 2007 вступили в силу новые Федеральные авиационные правила "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей", утверждённые приказом Минтранса РФ от 28.06.2007 N82. Этим же приказом Правила перевозок, принятые во времена существования СССР, отменены на территории Российской Федерации.

В новых правилах объединено регулирование перевозок международных и внутренних. В них отражены некоторые новые вопросы регулирования, например, предусмотрена возможность электронного оформления договора воздушной перевозки пассажиров, некоторые условия

---

<sup>3</sup> См.: Остроумов Н.Н. Электронная форма договора международной воздушной перевозки. // Закон 2007. №7; он же: Новое законодательство о возмещении причинённого при воздушной перевозке вреда. // Закон 2008. №4.

<sup>4</sup> См.: Остроумов Н.Н. Ответственность за просрочку исполнения обязательства по перевозке на воздушном транспорте. Хозяйство и право, 2005, № 12.

перевозок, касающиеся обслуживания пассажиров и действующие ранее только на международных авиалиниях, распространены на внутренние перевозки. Однако теперь они во многом отстают от международных стандартов, в них, в частности, отсутствуют разделы об ответственности перевозчика за нарушение условий договора воздушной перевозки, о порядке предъявления претензий и целый ряд других важных положений прежних Правил перевозок и Общих условий перевозок ИАТА.

Но среди всех не решённых правовых проблем российской гражданской авиации, наиболее острой и важной в настоящее время является вопрос о присоединении России к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 г.). Она была подписана 28 мая 1999 г. и вступила в силу 4 ноября 2003г. Известно, что международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы, которой Монреальская конвенция до сих пор не стала.

Однако в современном мире правовой режим международных воздушных перевозок преимущественно определяется этим документом. На сегодняшний день в Монреальской конвенции участвуют около 100 государств, что уже даёт основание говорить об универсальности этого документа. Новая международная Конвенция призвана обеспечить твёрдые правовые гарантии и адекватный уровень возмещения вреда лицам, пострадавшим в результате авиационных происшествий, создать единый и понятный правовой режим ответственности авиаперевозчиков за несохранность грузов, багажа и задержку при их перевозке на международных линиях

Среди других крупных неприсоединившихся к Монреальской конвенции государств лишь Аргентина, Венесуэла, Иран, Ирак, Индонезия, Пакистан, большинство стран СНГ. Затягивание процесса присоединения к Монреальской конвенции Россией, очевидно, сказывается не только на её международном престиже и авторитете, о которых сейчас так много

говорится, но и на конкурентоспособности её гражданского воздушного флота на рынке авиаперевозок. Уровень компенсации потерпевшим при авиакатастрофах на международных линиях, связывающих Россию с зарубежными государствами, оказывается значительно ниже по сравнению с возмещением потерпевшим на внутреннем рейсе. Некоторые российские авиакомпании, такие как Аэрофлот, ещё в 90-е годы прошлого столетия до принятия Монреальской конвенции позаботились о своём престиже и подписали Соглашения авиакомпаний ИАТА, предусматривающие ответственность перевозчика на уровне, установленном теперь этой конвенцией. Включив соответствующие положения в свои правила перевозок, эти немногие российские авиапредприятия, как и другие авиакомпании-участницы Соглашения, в добровольном порядке взяли на себя обязательства по адекватной компенсации причинённого пассажирам вреда.

В нашей литературе существуют высказывания о необходимости дополнительных исследований возможности присоединения России к Монреальской конвенции её совместимости с нормами российского законодательства. На самом деле это совершенно не так. Согласно ст. 15 Конституции России если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора. Поэтому в случае присоединения России к Монреальской конвенции в отношении международных перевозок будут действовать её правила независимо от содержания российских законов

И всё же попробуем проанализировать основные положения конвенции с точки зрения российского закона с целью убедить слушателя в ненормальности того положения, которое сложилось в области регулирования ответственности авиаперевозчика, при осуществлении им международных перевозок.

Многие авиакомпании опасаются, что Монреальская конвенция отменяет всякие пределы компенсации вреда причинённого при воздушной перевозке жизни и здоровью пассажиров. Однако такой подход полностью соответствует принципам российского гражданского законодательства и порядку возмещения вреда на внутренних воздушных линиях (п.1 ст. 1064, ст. 1079 ГК РФ).

Не участвуя в Монреальской конвенции, Российское государство формально оценивает жизнь своего гражданина, на своих международных воздушных линиях максимум в 20 тыс. долл. США— предел предусмотренный Гаагским протоколом к Варшавской конвенции 1929г.! О причинах такого вопиющего положения можно только догадываться.

Далее. Метод ограничения ответственности за сохранность багажа пределом 600 руб. за 1 кг. веса, установленный Федеральным законом «О внесении изменений в Воздушный Кодекс Российской Федерации» от 4 декабря 2007 N 331-ФЗ на уровне Гаагского протокола 1955 г., ориентирован на отживший своё режим Варшавской конвенции. Монреальская конвенция оперирует единым пределом ответственности перевозчика за весь багаж пассажира (1131 СПЗ)<sup>5</sup>, включая вещи, остающиеся при пассажире. Но такая система открывает путь новым технологиям оформления багажа и быстрому удовлетворению возникающих претензий в отношении его несохранности. Неучастие России в новой конвенции ставит барьеры в налаживании нашими авиакомпаниями кооперации с зарубежными партнёрами.

---

<sup>5</sup> Согласно ст. 24 Монреальской конвенции суммы пределов (порога) ответственности, установленные в статьях 21, 22 и 23, пересматриваются её депозитарием (ИКАО) каждые пять лет, причем первый такой пересмотр проводится в конце пятого года после даты вступления в силу Конвенции с использованием коэффициента инфляции, соответствующего совокупным темпам инфляции за период со времени предыдущего пересмотра, или при первом пересмотре - с даты вступления в силу Конвенции. Размер темпов инфляции, используемый при определении коэффициента инфляции, исчисляется на основе средневзвешенных годовых ставок увеличения или понижения индексов потребительских цен в государствах, валюты которых образуют СПЗ.

Если в результате пересмотра делается вывод о том, что коэффициент инфляции превысил 10 процентов, то ИКАО должно уведомить государства об изменении пределов ответственности. Изменение вступает в силу через шесть месяцев после уведомления о нем участников конвенции. К 2009 г. уровень инфляции достиг 10,31%, поэтому ИКАО уведомило государства об этом.

С 1 января 2010 г. согласно указанной процедуре вступили в силу новые пределы ответственности перевозчика. Предел ответственности за груз составил 19 СПЗ за 1 кг., за весь багаж пассажира - 1.131 СПЗ на пассажира, 4.694 СПЗ за задержку при перевозке пассажира. Порог требований к перевозчику в связи со смертью или телесным повреждением одного пассажира возрос до 113,100 СПЗ.

В отличие от российского законодательства установленная Монреальской конвенцией ответственность перевозчика за задержку при перевозке пассажира ограничивается специальным денежным пределом 4.694 СДР (7-8 тыс. долл. США), однако он достаточно высок, чтобы обеспечивать разумную компенсацию возникающих в этом случае у пассажира убытков. Варшавская конвенция, устанавливая ответственность перевозчика за опоздание при перевозке пассажира, специального предела такой ответственности не предусматривала, что ставит перевозчика в трудное положение, поскольку в силу формулировки п.1 ст.22 этой конвенции подлежит применению предел ответственности, рассчитанный, прежде всего, на причинение вреда жизни и здоровью пассажира (около 20 000 тыс. долл. США).

Монреальская конвенция ужесточает условия ответственности воздушного перевозчика за несохранность жизни и здоровья пассажира, багажа и груза. По сравнению с Варшавской конвенцией условия ответственности перевозчика становятся гораздо строже, если требования к нему не превышают 113,100 СДР. Но так ли это, если сравнивать их с российским гражданским законодательством? Ответственность перевозчика за жизнь и здоровье пассажира регулируется гл.59 ГК РФ, где нормы об ответственности владельца источника повышенной опасности, также как и положения Монреальской конвенции, не ставят её в зависимость от вины причинителя вреда. Правда по ГК РФ обстоятельства непреодолимой силы, если они будут доказаны могут освободить перевозчика от ответственности. Монреальская конвенция не позволяет перевозчику ссылаться даже на эти обстоятельства, устанавливая абсолютную ответственность перевозчика. Однако эта более строгая ответственность имеет границы в отношении объёма: размер требований не может превышать 113,100 СДР. В отношении требований превышающих эту сумму ответственность перевозчика основана на вине, т.е. становится более «мягкой», по сравнению с вышеуказанными основаниями ответственности, установленными ГК РФ, которые

распространяются на все требования потерпевших без ограничений по размеру. Представляется, что эти различия взаимоуравнивают уровень или степень ответственности перевозчика по Монреальской конвенции и российскому законодательству. При этом очевидны преимущества подхода Монреальской конвенции, значительно упрощающего процедуру компенсации ущерба особенно для категории пассажиров со скромным достатком. О преимуществах такой системы говорит и попытка нашего законодателя «превзойти» её в Законе о внесении изменений в ВК РФ.

Новый порядок на внутренних российских линиях предусматривает выплату потерпевшим «компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке» (п.1.1. ст. 117 ВК). Компенсация выплачивается в виде фиксированной суммы и не освобождает перевозчика от обязанности возмещения вреда в части, превышающей эту сумму лицам, имеющим право на возмещение вреда в случае смерти кормильца в порядке ст.1087 ГК. В случае гибели пассажира при воздушной перевозке сумма такой компенсации составляет два миллиона рублей, а в случае повреждения здоровья эта сумма определяется исходя из характера и степени тяжести повреждения здоровья в соответствии с нормативами, которые определяет Правительство РФ. Таким образом, ВК РФ предусматривает применение к перевозчику штрафных санкций, т.е. взыскание с него своеобразной зачётной неустойки, независимо от наличия убытков и их размера. Размер этой неустойки определяется законом.

ВК РФ в императивной форме устанавливает размеры страховых сумм и страховых выплат по договору обязательного страхования ответственности перевозчика за причинение вреда жизни пассажира. При его гибели их размер должен составлять не менее, чем два миллиона рублей плюс необходимые расходы на погребение (не более чем двадцать пять тысяч рублей). Таким образом, закон прямо предусматривает размер обязательной страховой выплаты, которая равна страховой сумме, что противоречит компенсационной природе институтов ответственности и страхования и, к

сожалению, свидетельствует об антирыночных тенденциях в развитии российского страхового и транспортного законодательства. При этом в отличие от Монреальской конвенции наличие обстоятельств непреодолимой силы по-прежнему освобождает перевозчика от выплаты установленной компенсации.

В отличие от новых правил Монреальской конвенции, основанием ответственности перевозчика за несохранность багажа и груза, как по российскому закону, так и по Варшавской конвенции является вина перевозчика. Это, с одной стороны, уже не соответствует современным тенденциям регулирования, направленным на повышение ответственности перевозчика до уровня ответственности предпринимателя и лишение его установленных в прошлом веке привилегий, а с другой - создаёт препятствия быстрому и эффективному удовлетворению возникших претензий клиентуры воздушного транспорта

Возложение же российским воздушным законодательством на перевозчика бремени доказывания отсутствия своей вины в случае несохранности ручной клади пассажира вообще не соответствует общепринятым подходам. Это неоправданно ставит российского перевозчика в ущербное положение не только на внутренних авиалиниях, но и в международном сообщении в условиях применения Варшавской конвенции.

Монреальской конвенцией подтверждена незыблемость действующего и в российском законодательстве принципа вины перевозчика как основания его ответственности за несоблюдение сроков перевозки и как условия обеспечения безопасности полётов, сохранности жизни и здоровья пассажиров, багажа и груза.

Монреальской конвенцией закреплён принцип обязательного страхования ответственности авиаперевозчика при осуществлении международных воздушных перевозок. Тем самым созданы правовые гарантии возмещения причинённого при перевозке вреда, к чему стремится и

российский законодатель, судя по вышеуказанным изменениям, внесённым в ВК РФ.

Следуя мировым тенденциям, последние изменения в ВК предусматривают возможность электронного оформления договора перевозки пассажира с целью упрощения таможенного оформления грузов, сокращения накладных расходов и удешевления стоимости перевозки. Однако это не решает проблему на международных линиях. Авиаперевозчики государств, являющихся участниками Варшавской конвенции, к коим относится Россия, не имеют возможности отказаться от оформления перевозок на бумажных носителях, поскольку в случае отсутствия перевозочного документа в традиционной форме автоматически лишаются права ссылаться на ограничения своей ответственности. Вопрос же об электронном оформлении договора воздушной перевозки груза в ВК вообще остался не решённым никак. Переход на электронное оформление международных перевозок, к чему Россия так стремится, возможен только путём присоединения к Монреальской конвенции. А пока российские авиакомпании вынуждены заключать договоры международной перевозки одновременно в электронной форме и на бумажных носителях. Первая из них необходима для того, чтобы соответствовать международному стандарту, вторая, - для того, чтобы сохранить ограничения своей ответственности, предусмотренные Варшавской конвенцией.

Монреальская конвенция предусмотрела дополнительный (пятый) вариант территориальной подсудности в отношении исков о возмещении вреда жизни и здоровью пассажиров – суд по месту жительства потерпевшего. Возможность использования этой подсудности исключена, если перевозчик в этом месте не осуществляет коммерческую деятельность, не имеет помещения и соответствующего персонала.

При этом следует обратить внимание на то, что альтернативная подсудность, установленная российским законодательством, и, прежде всего Законом о защите прав потребителей, в отношении требований, вытекающих

из договора перевозки пассажира, мало чем отличается от правил Монреальской конвенции. Российский закон даёт даже больше преимуществ пассажиру, поскольку, например, никакими условиями не ограничивает возможности предъявления иска по месту его жительства (применения т.н. «пятой юрисдикции»). Тем не менее, часто приходится слышать, что применение этого варианта территориальной подсудности может лечь непомерным бременем, например, на российских авиаперевозчиков, а наличие его в Монреальской конвенции идёт на пользу только богатым американским потерпевшим, которые в своём суде имеют реальную возможность отсудить гораздо большую сумму, чем например в Москве!

На самом деле такая возможность в сочетании с абсолютной ответственностью перевозчика даёт потерпевшим в первую очередь именно небогатым пассажирам или их иждивенцам, получить компенсацию по месту проживания с минимальными судебными расходами. Она способствует и более объективной оценке размера причиненного ущерба, так как суд в месте проживания пассажира имеет больше представления о местных условиях, стандартах и уровне жизни.

*Данная работа выполнена с использованием справочной правовой системы  
Консультант Плюс.*