

**Катеренчук М.А. Ответственность за ущерб, причиненный воздушными судами третьим лицам на поверхности: международно-правовые вопросы. Транспортное право, 2005, №2**

Катеренчук М.А., главный специалист департамента по правовым вопросам ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии".

Глядя на летящий в небе на большой высоте одинокий самолет, трудно и страшно себе представить, что где-то, возможно, его маршрут пересечется с маршрутом другого самолета и произойдет это в один и тот же момент времени. Все же, несмотря на кажущуюся малую вероятность подобного развития событий, это остается реальностью. Первое зарегистрированное столкновение двух гражданских воздушных судов произошло еще в 1922 г. <\*>. Однако с тех пор технический прогресс шагнул далеко вперед, благодаря чему появилось множество уникальных разработок, которые позволяют если не полностью исключить, то хотя бы минимизировать подобные случаи. Достаточно упомянуть бортовую систему предупреждения столкновений в воздухе (TCAS), которая по идее должна предупреждать катастрофические последствия сближения самолетов в воздухе. Тем не менее "человеческий фактор" был и остается основным источником аварий и катастроф на воздушном транспорте. Последним примером подобного "решающего" воздействия "человеческого фактора" служит столкновение российского самолета Ту-154 с иностранным В-757 в небе над Боденским озером в Германии, произошедшее несколько лет назад. Кроме летных происшествий, связанных со столкновениями, существует множество других причин, по которым воздушное судно так или иначе падает на поверхность земли, а учитывая большие скорости и высоты полетов современных самолетов, разброс обломков по поверхности может достигать десятков квадратных километров. В любом случае, каковы бы ни были причины катастрофы, появляется необходимость возмещения вреда, причиненного данным происшествием. Одним из вопросов, который неизбежно возникает, является вопрос о том, как будет компенсироваться ущерб лицам, находившимся на поверхности земли и пострадавшим в результате падения на них или их имущество обломков самолета. Кроме того, практика показывает, что и без катастрофы воздушного судна на поверхность земли может упасть как отделившийся элемент конструкции его планера или двигателя, так и части перевозимой им коммерческой загрузки. Любопытным и в то же время забавным с точки зрения обывателя может показаться случай, произошедший с самолетом одной из российских авиакомпаний в аэропорту города Парижа. После благополучной посадки на послеполетном осмотре было обнаружено, что к борту судна примерз ледяной кусок весом 200 кг. Как оказалось, в полете лопнула трубка водяной системы, и вода через дренажные отверстия фюзеляжа постепенно вытекала наружу, образуя своеобразную сосульку. Последствия падения этой сосульки на предместьях Парижа нетрудно себе представить.

-----  
<\*> Загадки авиакатастроф / Сост. Д. Жагора. Мн.: Литература, 1997.

Естественно, что в случае подобного авиационного инцидента или катастрофы с воздушным судном, выполняющим внутренний рейс отечественной авиакомпанией, любой ущерб, возникший у лиц, находившихся на поверхности, будет возмещаться на основе законодательства государства, в котором и произошло авиационное происшествие. В Российской Федерации ответственность за причиненный ущерб будет наступать в соответствии с нормами действующего в настоящее время Воздушного кодекса РФ 1997 г. (далее - ВК), а также в соответствии с нормами Гражданского кодекса РФ (далее - ГК). Статья 130 ВК предусматривает, что за вред, причиненный жизни или

здоровью либо имуществу третьих лиц при воздушной перевозке, владелец воздушного судна несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством Российской Федерации. Учитывая, что указанная статья не устанавливает перечень третьих лиц, подпадающих под ее действие, то вполне справедливо предположить, что и рассматриваемые нами третьи лица, и их имущество на поверхности также входят в состав, предусмотренный в ст. 130 ВК. В связи с тем что данная статья ВК носит отсылочный характер, обратимся к нормам гражданского законодательства, а именно к гл. 59 (обязательства вследствие причинения вреда) ГК. В соответствии со ст. 1064 ГК вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. Для владельцев источников повышенной опасности, каковыми и является авиационная техника, ст. 1079 ГК предусматривает единственную возможность освобождения от ответственности - в случаях, когда они подверглись действию обстоятельств непреодолимой силы или присутствует вина самого потерпевшего, это же положение предусмотрено и п. 2 ст. 116 ВК. Разумеется, что бремя доказывания наличия обстоятельств непреодолимой силы лежит на владельце источника повышенной опасности, в нашем случае - на лице, эксплуатирующем воздушное судно на любом законном основании, т.е. на эксплуатанте, по смыслу п. 3 ст. 61 ВК. Кроме того, п. 2 ст. 1079 ГК предусматривает еще одно основание освобождения владельца источника повышенной опасности от ответственности за причиненный вред - случаи изъятия источника повышенной опасности из обладания владельца в результате противоправных действий других лиц. Применительно к воздушному транспорту подобные случаи обычно подпадают под определение - акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации или под определение - терроризм. В данном случае эксплуатанту потребуются доказать, что он принял все требуемые от него меры для предотвращения вышеуказанных актов вмешательства в свою деятельность.

В случаях, когда вред причинен лицу на поверхности в результате падения обломков двух воздушных судов после столкновения, их владельцы несут солидарную ответственность по возмещению вреда, безусловно, с правом последующего регресса к причинителю вреда (например, это владелец другого воздушного судна или служба управления воздушным движением) или к лицу с большей степенью вины.

Статья 131 ВК обязывает владельцев воздушных судов застраховать свою ответственность перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна. Минимальный размер страховой суммы не может быть меньше, чем два МРОТ, установленных на момент заключения договора страхования, за каждый килограмм максимального взлетного веса воздушного судна. Так, для самого массового российского самолета Ту-154м с максимальным взлетным весом в 100000 кг минимальный размер страховой суммы не может быть менее 20000000 руб. (при МРОТ, равном 100 руб., в соответствии с Федеральным законом от 19 июня 2000 г. N 82-ФЗ), ориентировочно данная сумма составляет 690000 тыс. долл. США.

Из вышеизложенного видно, что российское законодательство включает в себя нормы, направленные на защиту лиц, которые не находятся в договорных отношениях с воздушными перевозчиками и, мало того, не находятся в момент авиационного происшествия на борту воздушного судна, но которым в то же время причинен вред, вызванный эксплуатацией воздушного судна, т.е. доказано наличие причинно-следственной связи. Необходимо отметить, что за вред третьим лицам законодательство не предусматривает ограничения ответственности владельца воздушного судна, размер которой будет определяться судом, исходя из объема реально причиненного ущерба и сопутствовавших обстоятельств. В случаях, когда уровень

страхового покрытия перевозчика не позволяет возместить фактический размер причиненного вреда, на основании ст. 1071 ГК он будет обязан возместить разницу пострадавшему лицу уже за счет собственных средств.

При полетах за рубеж российские эксплуатанты воздушных судов обязаны страховать свою ответственность перед третьими лицами в размере не меньшем, чем это предусмотрено законодательством тех иностранных государств, через чью территорию будет проходить маршрут следования самолета. Соответствующее положение предусмотрено п. 3 ст. 131 ВК. Разумеется, что в случае, если иностранное воздушное судно причинит ущерб лицам на поверхности земли при полете над территорией Российской Федерации, размер компенсации пострадавшим будет определяться в соответствии с российским законодательством, если международным договором не предусмотрено иное.

Предвидя появление подобных обстоятельств, юристы, стоявшие у истоков развития международного воздушного права, практически в одно время с заключением Варшавской конвенции 1929 г. <\*> начали рассматривать вопрос о необходимости подготовки международно-правового договора, который бы регулировал вопросы возмещения ущерба, вызванного падением предметов с воздушных судов, лицам на поверхности земли. Результатом явились подготовка и подписание Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся вреда, причиненного воздушным судном третьим лицам на поверхности, Рим 1933 г. Данная Конвенция была подписана всего пятью государствами, и вследствие этого в рамках Международной Организации Гражданской Авиации (ИКАО) в Риме в 1952 г. была заключена Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности <\*\*\*>.

-----  
<\*> Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Варшава, 12 октября 1929 г.).

<\*\*\*> Воздушное право. Т. 2 / Под ред. О.Н. Садикова. М.: Наука, 1981.

Целью подписавших Конвенцию государств, согласно ее преамбуле, явилось "желание обеспечить достаточную компенсацию лицам, которым причинен ущерб на поверхности иностранными воздушными судами, и в то же время разумно ограничить размер возмещения за такой ущерб, дабы не препятствовать развитию международного гражданского воздушного транспорта". Кроме этого, отмечается "необходимость как можно более широкой унификации путем заключения международной конвенции правил, применяемых в различных странах мира, об ответственности за причинение подобного ущерба".

Римская конвенция применяется к случаям причинения ущерба на территории одного государства-участника воздушным судном, зарегистрированным в другом государстве-участнике. Она устанавливает объективную ответственность сторон, виновных в нанесении такого ущерба. Ответственность наступает независимо от вины причинившей ущерб стороны, которая располагает сравнительно узким перечнем средств правовой защиты. В англосаксонской системе права подобная объективная ответственность именуется "строгой" ответственностью (strict liability) и означает, что лицо, которому причинен ущерб, не должно доказывать наличие вины или неосторожных действий причинителя ущерба, единственное, что требуется показать суду, - это наличие причинно-следственной связи между ущербом и действиями/бездействием причинителя ущерба <\*>.

-----  
<\*> Романов А.К. Правовая система Англии. М.: Дело, 2002.

Статья 1 Конвенции предусматривает, что любое лицо, которому причинен ущерб на поверхности, при условии доказательства, что этот ущерб причинен воздушным судном, имеет право на возмещение. Однако дальше по тексту статьи указывается на обязательное наличие причинно-следственной связи: "...право на возмещение отпадает, если ущерб не является прямым следствием происшествия, в результате которого причинен ущерб, или если ущерб является результатом простого факта пролета воздушного судна через воздушное пространство в соответствии с существующими правилами воздушного движения". Фактически данное положение препятствует попыткам использовать Конвенцию с целью получения компенсаций за вред, вызванный шумом двигателей низко пролетающих самолетов.

Зачастую при практическом применении положений различных источников права очень большое значение имеет точное толкование положений и дефиниций документа. От этого может зависеть результат применения той или иной нормы. Обыденное толкование фразы "воздушное судно, находящееся в полете" может дать результат, согласно которому воздушное судно будет считаться в полете с момента его отрыва от поверхности земли, что может привести к упущению сегмента разбега самолета по взлетно-посадочной полосе (ВПП), во время которого вполне может произойти сход воздушного судна с ее поверхности и выход за пределы зоны аэропорта, где данное судно может нанести вред третьим лицам, причем все это без отрыва от поверхности земли (например, катастрофа российского самолета Ан-32 в Конго в 1995 году: данное воздушное судно не смогло взлететь, выехало за пределы зоны безопасности аэропорта и пересекло территорию местного рынка; в результате погибло 332 человека) <\*>. Поэтому Римская конвенция 1952 года дает однозначное толкование понятия "воздушное судно, находящееся в полете". Так, в соответствии с п. 2 ст. 1 Конвенции воздушное судно считается находящимся в полете с момента использования тяги двигателей для взлета до момента окончания пробега при посадке.

-----  
<\*> Бюллетень по безопасности полетов за 1995 г. ОАО "Аэрофлот-РМА".

Ответственность, согласно Конвенции, возлагается на эксплуатанта воздушного судна, каковым в общем плане считается лицо, которое использует данное воздушное судно в момент причинения ущерба. Зарегистрированный владелец будет считаться эксплуатантом до тех пор, пока он не докажет, что эксплуатантом является какое-либо другое лицо. Для уточнения понятия "использующее воздушное судно" п. 2 "а" ст. 2 Конвенции определяет, что лицо считается использующим воздушное судно в тех случаях, когда оно использует его лично либо его служащие или агенты используют данное воздушное судно при исполнении своих служебных обязанностей, независимо от того, действуют ли они в пределах или вне пределов своих полномочий. Необходимо отметить, что определение понятия "эксплуатант", используемое Конвенцией, не противоречит тому, что применяется в п. 3 ст. 61 ВК: "Эксплуатант - гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта".

В ст. 4 Римской конвенции рассматривается ситуация несанкционированного использования воздушного судна, т.е. акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. При незаконном использовании воздушного судна ответственность по общему правилу несет и незаконный пользователь, и законный. Однако законный пользователь, т.е. эксплуатант, может освободить себя от ответственности, если докажет, что он принял все необходимые и надлежащие меры для предотвращения такого незаконного использования.

Римская конвенция для освобождения эксплуатанта от ответственности использует классические случаи обстоятельств непреодолимой силы, однако перечень данных обстоятельств является закрытым и не подлежит расширению: "...любое лицо, которое должно было нести ответственность согласно положениям Конвенции, не несет ответственности, если ущерб является прямым следствием вооруженного конфликта или гражданских волнений либо если такое лицо было лишено возможности использовать воздушное судно в силу акта государственной власти" (ст. 5 Конвенции). Кроме обстоятельств форс-мажора, рассмотренных выше, Римская конвенция использует еще одно традиционное средство защиты, известное еще в Варшавской конвенции 1929 г. Данное средство защиты определяет, что любое лицо, которое должно было бы нести ответственность согласно положениям Конвенции, не несет ответственность за ущерб, если докажет, что данный ущерб был причинен исключительно в результате вины лица, которому причинен ущерб. Кроме того, если эксплуатант докажет, что причинению ущерба способствовала вина лица, которому причинен ущерб, то возмещение уменьшается в той степени, в какой такая вина способствовала причинению ущерба.

В Римской конвенции также рассмотрено обстоятельство возникновения ответственности, которое, как уже было сказано, периодически имеет место при полетах воздушных судов, - столкновение самолетов в воздухе. Согласно ст. 7 Конвенции в тех случаях, когда два или более воздушных судна столкнулись в полете и следствием этого явился ущерб, дающий право на его компенсацию третьим лицам на поверхности, то эксплуатанты этих воздушных судов несут солидарную ответственность, причем каждый из них связан обязательствами согласно положениям Конвенции; однако предел ответственности, предусмотренный Конвенцией, не может быть превышен. Как видим, лицо, которому причинен ущерб, по своему выбору может требовать возмещения у любого из указанных эксплуатантов. Само собой разумеется, что эксплуатант, выплативший компенсацию пострадавшим при солидарной ответственности, будет иметь право на возмещение расходов со стороны другого или других эксплуатантов в порядке реализации своего права регресса. Однако данное право требования будет решаться уже не на основании положений Римской конвенции 1952 года, а на основании норм применимого к данному требованию права, так как, согласно ст. 10 Конвенции, ничто в ней не наделяет правом регресса в отношении кого бы то ни было лицо, несущее ответственность за причиненный ущерб.

Римская конвенция устанавливает пределы ответственности эксплуатанта за ущерб, причиненный третьим лицам на поверхности, которые определяются в зависимости от веса воздушного судна, причинившего ущерб. С целью предотвращения споров в определении того, какой именно вес имеется в виду (вес пустого самолета, вес самолета с полной заправкой топлива, вес самолета с полной заправкой топлива и коммерческой загрузкой), Конвенция определила, что "вес" означает максимальный взлетный вес воздушного судна, установленный удостоверением о годности к полетам данного воздушного судна. В качестве валюты, используемой для расчета предела ответственности, используется так называемый золотой франк Пуанкаре. Диапазон пределов ответственности, установленный Конвенцией, лежит в пределах от 500000 франков (примерно 40000 долл. США за самое легкое воздушное судно) и до суммы, которая может быть ограничена только максимальным весом самолета для тяжелых воздушных судов. Так, в случае с уже использовавшимся нами самолетом Ту-154м предел ответственности эксплуатанта будет ограничен суммой 1240000 долл. США. Для случаев смерти или телесных повреждений в Конвенции установлено, что предел ответственности не превышает 500000 франков (40000 долл. США) за каждого погибшего или получившего телесное повреждение.

Процесс принятия Римской конвенции государствами происходит медленными темпами - за 53 года сторонами в ней стали лишь 47 государств из 183 членов ИКАО. При этом Канада в 1976 г. денонсировала Конвенцию, Австралия сделала то же самое в 2000 г. <\*>. Документ не ратифицирован многими ведущими авиационными державами. Российская Федерация участвует в данной Конвенции как правопреемник СССР с 1982 г.

-----  
<\*> "Report 30" The Parliament of the Commonwealth of Australia, Joint Standing Committee on Treaties.

Большинство крупных государств, не вступивших в Конвенцию, мотивируют свое нежелание присоединиться к ней тем, что пределы ответственности эксплуатанта, предусмотренные Конвенцией, не отвечают требованиям сегодняшнего дня, причем некоторые государства считают необходимым вообще отказаться от установленных пределов в пользу неограниченной ответственности за вред, причиненный третьим лицам.

С целью поменять отношение государств к Римской конвенции и обеспечиваемому ею режиму ответственности иностранных эксплуатантов авиационной техники перед третьими лицами на поверхности в 1978 году был принят Монреальский протокол об изменении Римской конвенции. Основным разделом, который был пересмотрен, является раздел, регулирующий ответственность эксплуатанта. В частности, были пересмотрены в сторону повышения пределы ответственности, а золотой франк Пуанкаре в качестве валютной единицы заменили SDR (специальные права заимствования).

Предел ответственности эксплуатанта теперь лежит в пределах от 300000 SDR (примерно 379500 долл. США за самое маленькое воздушное судно) и до 2500000 SDR (примерно 3162500 долл. США) плюс по 65 SDR (примерно 82 долл. США) за каждый килограмм сверх 30000 килограммов для воздушных судов весом более 30000 кг. Для самолета Ту-154м данный предел будет равен примерно 8900000 долл. США.

Максимальная сумма ответственности в связи со смертью или телесным повреждением ограничивается 125000 SDR (примерно 158125 долл. США) за каждого погибшего или получившего телесные повреждения.

Несмотря на то что Протокол ввел увеличенные пределы ответственности эксплуатанта, он не вызвал массового желания государств поставить свою подпись под его текстом, и только в июле 2002 г. протокол вступил в силу; при этом его участниками являются всего 9 государств, преимущественно развивающихся. Российская Федерация подписала Протокол, но до настоящего момента не ратифицировала.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что имеется несколько причин, препятствующих тому, что Римская конвенция и Протокол к ней не стали по настоящему унифицированным международно-правовым документом, признанным столь же широко, как и Варшавская конвенция 1929 г.

Во-первых, как уже было сказано, пределы ответственности Римской конвенции слишком малы для надлежащей компенсации потерь людям или юридическим лицам на поверхности, которым нанесен ущерб иностранными воздушными судами. Вероятно, что вступление Протокола 1978 г. в силу может изменить ситуацию, однако, учитывая желание многих государств вообще отменить пределы ответственности, ситуация с появлением новых участников Римской конвенции не изменится в сторону увеличения. Во-вторых, режим ответственности для эксплуатантов авиационной техники из государств – участников Конвенции является гораздо более мягким, чем для эксплуатантов из третьих стран. В качестве примера рассмотрим следующую ситуацию: эксплуатант из государства, не являющегося участником Конвенции, будет нести ответственность перед третьими лицами на поверхности (при причинении вреда в

пределах территории Российской Федерации) в соответствии с требованиями российского законодательства, на основании коллизионной привязки *lex loci delicti commissi* (закон места причинения вреда), что подтверждается и в ст. 1219 ГК. При этом данный эксплуатант будет нести ответственность, исходя из фактического размера ущерба, причиненного эксплуатацией его воздушного судна, т.е. законодательно его ответственность не ограничена никакими пределами. Эксплуатант же из государства-участника будет нести ответственность в соответствии с предусмотренными Римской конвенцией пределами. Так, для самолета В-767, имеющего максимальный взлетный вес 186000 кг., обязательства его владельца составят 1928000 долл. США, что в случае падения самолета на густо населенную территорию или крупный промышленный объект не покроет причиненных убытков.

В-третьих, вплоть до появления Монреальского протокола 1978 г. область применения Римской конвенции ограничивалась случаями причинения ущерба на территории какого-либо государства-участника воздушным судном, зарегистрированным в другом государстве-участнике. Подобная формулировка не может не ограничивать возможную область применения Конвенции, так как если эксплуатант использует воздушное судно на правах аренды или лизинга, то оно вполне может иметь регистрацию, отличную от страны места пребывания самого эксплуатанта. Следовательно, Конвенция может быть не принята во внимание, если ущерб был причинен воздушным судном, не зарегистрированным на территории государства-участника, даже если эксплуатант подчинен юрисдикции государства-участника Конвенции. И наоборот, если эксплуатант не из государства-участника, а эксплуатируемое им воздушное судно имеет регистрацию государства-участника, то Конвенция будет применяться. Вследствие подобных обстоятельств при подготовке Монреальского протокола 1978 г. было решено избавиться от вышеуказанного недостатка и расширить область применения Конвенции. Теперь Конвенция применяется к случаям причинения ущерба на территории одного государства-участника воздушным судном, зарегистрированным в другом государстве-участнике или независимо от места его регистрации воздушным судном эксплуатанта, основное место деятельности которого или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в другом государстве-участнике (статья XII Протокола). Однако для государств, не желающих принимать Протокол, но являющихся участниками Конвенции, подобное сужение области ее применения является одним из оснований для пересмотра своего отношения к Римской конвенции 1952 г.

Не так давно в международном воздушном праве произошел качественный сдвиг в сторону унификации одной из основных сфер правового регулирования воздушного транспорта – вступила в силу Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, Монреаль, 1999 г. До ее вступления в силу с регулированием международных воздушных перевозок сложилась ситуация, во многом схожая с положением Римской конвенции 1952 г., а именно с определенного момента пошел процесс разунификации: была Варшавская конвенция 1929 г. и целый ряд протоколов к ней с различным числом участников в каждом из них, что привело к тому, что у перевозчиков разных стран был разный объем ответственности в случае причинения вреда пассажирам или грузоотправителям. Именно эта причина и привела к появлению Монреальской конвенции 1999 г., участниками которой, по-видимому, скоро будут вынуждены стать все государства-члены ИКАО.

Для Римской конвенции 1952 г. настает как раз такой момент, когда требуется в корне пересмотреть ее положения либо в сторону безлимитной ответственности, либо в сторону изменения режима ответственности по примеру Монреальской конвенции 1999 г. (до определенного предела эксплуатант должен нести строгую ответственность, т.е. не вправе доказывать отсутствие своей вины, а если требования превышают данный

предел, то эксплуатант может использовать средства правовой защиты). Необходимо отметить, что в настоящее время в рамках Юридического комитета ИКАО ведется работа по подготовке текста новой конвенции об ответственности перед третьими лицами на поверхности за ущерб, причиненный иностранными воздушными судами. Возможно, именно этот документ, воплотив все современные требования, станет по-настоящему унифицированным международно-правовым документом с большим числом государств-участников, чем у Римской конвенции 1952 г.