

Выгодянский А.В. Особенности международно-правового регулирования гражданско-правовой ответственности воздушного перевозчика при осуществлении международных воздушных перевозок // Цивилизация знаний: глобальный кризис и инновационный выбор России: Труды Десятой Международной научной конференции Москва, 24-25 апреля 2009 г. М.: РосНОУ

Международный воздушный транспорт всегда являлся предметом пристального внимания государств и международных организаций. Современное государство не может нормально функционировать, развивать свои экономические и политические связи без надежно действующей системы международных воздушных сообщений с другими странами [1].

Начало международных полетов, то есть полетов в воздушном пространстве более чем одного государства, повлекло за собой необходимость регламентации таких полетов и режима воздушного пространства (возникновение публичного международного воздушного права), а также возможных последствий таких полетов, в том числе гражданско-правовой ответственности перевозчика и эксплуатанта воздушных судов перед пассажирами, грузовладельцами и третьими лицами (возникновение частного международного воздушного права) [2].

Для правового регулирования международных воздушных перевозок основным международно-правовым документом является Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года (далее – Варшавская конвенция), которая вступила в силу 13 февраля 1933 года. Текст данной Конвенции был дополнен Гаагским протоколом 1955 года. Участниками Варшавской Конвенции являются более 100 государств, большинство из которых ратифицировало также вышеупомянутый Гаагский протокол.

СССР присоединился к данной Конвенции в 1934 году и ратифицировал Гаагский протокол в 1957 году. Российская Федерация в порядке правопреемства продолжает участвовать в данной Конвенции и в Гаагском протоколе.

Данный международно-правовой документ, несомненно, принадлежит к числу наиболее широко признанных договоров международного частного права. Установив единообразные правила, Варшавская конвенция устранила многие трудности, связанные с коллизией правовых норм [3].

В Конвенции определены основные требования к перевозочным документам, права отправителя на распоряжение грузом во время следования, порядок выдачи груза в пункте назначения, пределы ответственности воздушного перевозчика, порядок предъявления к нему претензий и исков.

Варшавская конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или товаров, осуществляемой за плату посредством воздушного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна предприятием воздушных перевозок.

Варшавская конвенция применяется к международным перевозкам, место отправления и место назначения которых находится либо на территории двух участников Конвенции, либо на территории одного и того же участника Конвенции, если предусмотрена остановка на территории другого государства, даже и не участника Конвенции.

Данная конвенция не применяется при перевозке почтовой корреспонденции и почтовых посылок.

Главное достижение Варшавской конвенции это установление единообразных принципов подхода к вопросу ответственности авиаперевозчика.

Согласно статьям 17 и 18 Варшавской конвенции перевозчик несет ответственность за причиненный им вред в случае смерти или телесного повреждения пассажира, а также

в случае уничтожения, потери или повреждения багажа или груза. Для наступления ответственности перевозчика достаточно подтверждения факта причинения вреда в связи с перевозкой.

Однако, согласно статье 20 Варшавской конвенции, если перевозчик докажет, что им были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать причинения вреда или, что данные меры невозможно было принять, он освобождается от ответственности (субъективная ответственность).

В статье 19 данной Конвенции также предусматривается ответственность перевозчика за вред, нанесенный вследствие опоздания при воздушной перевозке пассажиров, багажа или товаров, но не дает определения опоздания и не устанавливает пределов такой ответственности, что затрудняет применения этого положения на практике.

Ответственность перевозчика по положениям Варшавской конвенции является ограниченной, при этом статьей 22 Конвенции установлены следующие пределы ответственности перевозчика:

- 125000 французских золотых франков (примерно 10000 долларов США) в отношении каждого пассажира;
- 250 французских золотых франков (примерно 20 долларов США) за один килограмм багажа или груза;
- 5000 французских золотых франков (примерно 400 долларов США) за вещи, находящиеся при пассажире [4].

Пределы ответственности перевозчика, установленные данной статьей, не применяются если будет доказано, что вред был причинен в результате действия или упущения перевозчика, совершенного с намерением причинить вред или безответственно и с сознанием того, что в результате этого, возможно, произойдет вред и если будет доказано, что перевозчик при этом действовал в рамках своих служебных обязанностей (статья 25 Варшавской конвенции).

Любое соглашение об освобождении от ответственности либо о понижении ее пределов будет являться недействительным.

При этом согласно пункта 5 статьи 22 Конвенции имеется в виду французский золотой франк, содержащий 65.5 мг золота пробы 900/1000. По особому соглашению перевозчика с пассажиром может быть установлен более высокий предел ответственности. Суммы, указанные в золотых франках могут переводиться в национальную валюту в округленных цифрах.

Перевод сумм в национальную валюту, не имеющую золотого содержания, в случае судебных разбирательств будет производиться в соответствии с золотой стоимостью таких валют на дату судебного решения.

Некоторые правила перевода сумм в золотых франках в национальные валюты зафиксированы в протоколах №3 и №4 Международной организации гражданской авиации – ИКАО (1975 г.), но, к сожалению, эти протоколы до сих пор не вступили в силу. Тем не менее, по непонятным причинам, правила пересчета валют, установленные этими протоколами были применены Президиумом Высшего Арбитражного Суда РФ в своем постановлении от 25 февраля 1997 года № 4707/96 [5].

28 сентября 1955 года был подписан Протокол об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Гаагский протокол), его участниками являются 113 государств, в том числе Российская Федерация.

Протокол удвоил предел ответственности в случае смерти или телесного повреждения пассажира, доведя его до 250000 французских золотых франков (примерно 20000 долларов США).

Вышеуказанный Гаагский протокол также упростил положение о перевозочных документах, изменил сроки предъявления претензий и внес ряд других уточнений.

Гвадалахарская конвенция 1961 года, дополняющая Варшавскую конвенцию, распространила действие этой Конвенции на воздушные перевозки, осуществляемые лицом, не являющимся перевозчиком по договору [6].

Таким образом, действие Варшавской конвенции было распространено на международные воздушные перевозки, выполняемые на арендованных воздушных судах. Участниками данной Конвенции являются 72 государства, в том числе Российская Федерация.

В 1965 году США, отказавшиеся ратифицировать Гаагский протокол под тем предлогом, что установленный данным протоколом предел ответственности слишком низок, фактически вынудили авиапредприятия, совершающие полеты в США, подписать Монреальское соглашение, предусматривающее повышение предела ответственности перевозчика в случае смерти или телесного повреждения, причиненного пассажиру при международной воздушной перевозке с пунктом назначения, транзита или отправления в США до 75000 долларов США, включая судебные издержки, или до 58000 долларов США, исключая судебные издержки [7].

В 1971 и 1975 годах был разработан и подписан ряд проектов международных соглашений, в том числе уже упоминавшиеся протоколы ИКАО № 3 и № 4, целью которых было увеличение пределов ответственности перевозчика независимо от его вины, введение в качестве расчетной единицы Специальных Прав Заимствования (СПЗ) – расчетной единицы Международного Валютного Фонда [8]. Как уже указывалось выше, в силу данные соглашения до сих пор не вступили.

Тем временем некоторые страны своими внутренними законами пересмотрели пределы ответственности перевозчика за жизнь и здоровье пассажира. В 1988 году в Италии был введен новый предел ответственности воздушного перевозчика в размере 100000 СПЗ, а также обязательное страхование ответственности.

В 1992 году авиапредприятия Японии внесли изменения в свои правила воздушных перевозок, вообще отказавшись от каких-либо пределов ответственности и от права доказывать свою невиновность, если сумма иска не превышает 100000 СПЗ.

В июне 1994 года на 16-й пленарной сессии Европейской конференции гражданской авиации была принята Рекомендация № 16/1, предусматривающая увеличение пределов ответственности перевозчика за жизнь и здоровье пассажира до 250000 СПЗ.

В 1995 году в закон о гражданской авиации Австралии были внесены изменения, повысившие предел ответственности за жизнь и здоровье пассажира до 260000 СПЗ [9].

В рамках Международной ассоциации авиаперевозчиков – IATA были разработаны и подписаны в 1996 году Соглашение перевозчиков IATA об ответственности при воздушной перевозке пассажиров и Соглашение о мерах по реализации Соглашения перевозчиков IATA.

Этими соглашениями предусматривается возможность применения законов страны постоянного места жительства пассажира при определении ответственности перевозчика в случае смерти или телесного повреждения, причиненного пассажиру, а также отказ от использования права доказывать свою невиновность применительно к той части исковой суммы, которая не превышает 100000 СПЗ.

Участниками данных соглашений являются более 80 членов IATA, выполняющих по заявлению IATA более 80% всех международных авиаперевозок. Российские авиапредприятия в данных соглашениях не участвуют.

С 28 апреля по 9 мая 1997 года в Монреале проходила 30-я сессия юридического комитета ИКАО, рассмотревшая проект подготовленной в рамках ИКАО конвенции, призванной заменить собой Варшавскую конвенцию.

Подписанная 28 мая 1999 года на Международной конференции ИКАО по Воздушному праву *Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция)* являет собой новое решение вопросов

ответственности авиаперевозчика. Она вводит двухуровневую систему ответственности. Первый уровень устанавливает объективную ответственность в размере 100000 СПЗ (около 135000 долл. США) независимо от вины перевозчика. Второй уровень основывается на презумпции вины перевозчика и не предусматривает ограничения ответственности [10]. Российская Федерация пока не присоединилась к Монреальской конвенции.

Что же касается российского законодательства, то действующий Воздушный кодекс РФ (далее – ВК РФ) не предусматривает каких-либо пределов ответственности *авиаперевозчиков* за жизнь и здоровье пассажиров за исключением случаев, когда такие пределы предусмотрены действующими международными договорами Российской Федерации (п. 1 ст. 117 ВК РФ).

Воздушным кодексом РФ также не предусматриваются какие-либо пределы ответственности *владельцев воздушного судна* за вред, причиненный при воздушной перевозке пассажирам воздушного судна либо принадлежащему им имуществу, за исключением случаев, когда такие пределы предусмотрены действующими международными договорами Российской Федерации (ст.117, ст.130 ВК РФ).

Ранее действующим Воздушным кодексом СССР (далее – ВК СССР) в статьях 124 – 126 пределы ответственности перевозчика в отношении пассажиров, багажа, груза и находящихся при пассажире вещей также ограничивались пределами, установленными международными договорами СССР об ответственности при воздушных перевозках.

Согласно п. 1 ст. 133 ВК РФ (в ред. ФЗ от 04.12.2007 г.), при осуществлении международных воздушных перевозок, также как и при осуществлении внутренних, *“перевозчик обязан страховать риск своей гражданской ответственности перед пассажиром воздушного судна за свой счет в качестве страхователя путем заключения договора или договоров обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причиненный при воздушной перевозке вред жизни или здоровью пассажира воздушного судна, вред его багажу и находящимся при этом пассажире вещам”* [11].

При этом п. 12 ст. 133 ВК РФ устанавливает, что *“при выполнении международных воздушных перевозок размеры страховой суммы и страховых выплат не должны быть менее размеров, установленных в соответствии с международными договорами Российской Федерации”*.

Статья 134 ВК РФ устанавливает обязанность перевозчика страховать ответственность перед грузовладельцем или грузоотправителем за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, а также устанавливает минимальный размер страховой суммы, но не устанавливает при этом никаких особых правил в отношении международных воздушных перевозок.

В связи с этим предлагается дополнить статью 134 ВК РФ положением, согласно которому перевозчик при осуществлении международных перевозок грузов, обязан страховать ответственность перед грузовладельцем или грузоотправителем за утрату, недостачу, или повреждение (порчу) груза *на страховую сумму, размер которой не должен быть менее размера, предусмотренного международными договорами Российской Федерации или законодательством соответствующего иностранного государства*.

При осуществлении международных воздушных перевозок, как и при осуществлении внутренних воздушных перевозок, действует претензионный порядок урегулирования возникающих споров, но при этом установлены иные, чем при внутренних перевозках сроки предъявления претензий.

В соответствии со статьей 127 ВК РФ в случае повреждения (порчи) багажа или груза при международных воздушных перевозках лицо, имеющее право на его получение, при обнаружении вреда должно заявить перевозчику уведомление в письменной форме не

позднее чем через семь дней со дня получения багажа и не позднее чем через четырнадцать дней со дня получения груза.

В случае просрочки доставки багажа или груза претензия должна быть предъявлена в течение двадцати одного дня со дня передачи багажа или груза в распоряжение лица, имеющего право на его получение. Указанное уведомление является основанием для составления коммерческого акта.

Положения данной статьи полностью совпадают со сроками, установленными пунктом 2 статьи 26 Варшавской конвенции.

Согласно пункта 2 статьи 127 ВК РФ в случае утраты багажа, груза или почты претензия к перевозчику может быть предъявлена в течение восемнадцати месяцев со дня прибытия воздушного судна в аэропорт пункта назначения, со дня, когда воздушное судно должно было прибыть, или со дня прекращения воздушной перевозки.

В статье 129 ранее действующего ВК СССР срок предъявления претензии в случае утраты багажа или груза был равен сроку исковой давности, установленного статьей 29 Варшавской конвенции и составлял два года со дня прибытия воздушного судна в место назначения или со дня, когда воздушное судно должно было прибыть, либо со дня прекращения перевозки.

В связи с этим остается неясной причина, по которой в пункте 2 статьи 127 ВК РФ срок предъявления претензии к перевозчику в случае утраты багажа, груза или почты был сокращен по сравнению со сроком, установленным в статье 29 Варшавской конвенции с двух лет до восемнадцати месяцев.

Представляется необходимым внести изменения в пункт 2 статьи 127 ВК РФ и увеличить срок предъявления претензий перевозчику до двух лет.

В соответствии со статьей 26 Варшавской конвенции, в случае получения багажа или груза без возражений, предполагается, что если не доказано иное, то они доставлены в надлежащем состоянии и согласно перевозочному документу.

Всякое возражение должно быть осуществлено путем оговорки, нанесенной на перевозочный документ, или иного письменного сообщения, отправленного в срок установленный для этого возражения. При отсутствии возражения в установленные сроки, никакие иски против перевозчика не принимаются, кроме случаев обмана со стороны последнего.

Согласно статье 28 Варшавской конвенции иск об ответственности должен быть возбужден, по выбору истца, в пределах территории одной из стран – участниц Варшавской конвенции, в суде по месту жительства перевозчика, по месту нахождения главного управления его предприятия или по месту, где он имеет контору, посредством которой был заключен договор, либо в суде пункта назначения.

Аналогичные по сути формулировки относительно подачи иска об ответственности по договору перевозки груза или договора перевозки пассажира (в части ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение багажа) содержит и ст.33 Монреальской конвенции 1999 г.

Что же касается подачи иска об ответственности за причинение вреда жизни или здоровью пассажира, то помимо указанных выше вариантов, допускается также подача иска по месту *основного и постоянного* места жительства пострадавшего пассажира, при условии, что в указанное место жительства *“перевозчик предоставляет услуги, связанные с воздушной перевозкой пассажиров...”* [12].

В ранее действующем ВК СССР статья 130 предписывала подачу иска, связанного с международной воздушной перевозкой, только по месту нахождения управления перевозчика, то есть сокращала возможности выбора места подачи иска по сравнению с Варшавской конвенцией.

Действующий ВК РФ вообще не содержит каких-либо норм относительно процедуры подачи иска к воздушному перевозчику, что, по нашему мнению, свидетельствует об усеченности действующего Воздушного кодекса.

В связи с этим предлагается дополнить текст ВК РФ статьей 128¹, описывающей процедуру подачи иска и перечисляющей возможные варианты подсудности данного иска.

Поскольку Варшавская конвенция оставила открытыми вопросы о порядке определения размера возмещения вреда (в пределах установленных ею максимальных размеров ответственности) и о круге лиц, имеющих право на возмещение в случае гибели пассажиров, они решаются в судах каждого государства в соответствии с национальным законодательством и сложившейся в данном государстве практикой.

ССЫЛКИ:

[1]. *Грязнов В.С.* Некоторые тенденции международно-правового регулирования воздушного транспорта // Московский журнал международного права. 1996. №1. С.113.

[2]. *Грязнов В.* Международно-правовое регулирование воздушных перевозок // Закон. 1997. №8. С.90.

[3]. *Грязнов В.* Международно-правовое регулирование воздушных перевозок // Закон. 1997. №8. С.94.

[4]. *Грязнов В.* Международно-правовое регулирование воздушных перевозок // Закон. 1997. №8. С.94.

[5]. Обзор отдельных постановлений Президиума ВАС РФ о перевозках // Хозяйство и право. 1998. №5. С.141.

[6]. Международное право: Учебник / Отв. ред. Ю.М. Колосов, В.И. Кузнецов. – М.: Международные отношения, 1999. С. 559.

[7]. *Грязнов В.* Международно-правовое регулирование воздушных перевозок // Закон. 1997. №8. С.96.

[8]. Там же с.96.

[9]. Там же с.96.

[10]. *Бордунов В. Д.* Международное воздушное право. Учебное пособие. – М.: ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2007. С.204.

[11]. СЗ РФ, 2007, № 50, ст. 6244.

[12]. *Бордунов В. Д.* Международное воздушное право. Учебное пособие. – М.: ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2007. С.395 (русский перевод текста Монреальской конвенции 1999 г. помещен в данном издании в качестве приложения).