

**Новые тенденции в правовом регулировании международных авиаперевозок. ч.1.  
Алексей Черненко, Александр Золотухин (ООО «Юридическая фирма «Аргумент» -  
г. Киев) "Offshore journal" № 4 – 2004 г.**

Возникновение авиации как отдельной транспортной отрасли произошло относительно недавно – в двадцатых годах XX века. Однако уже во второй половине XX столетия сеть международных воздушных сообщений охватила практически все страны мира. Транспортные операции в современном воздушном транспорте характеризуются массовостью, ритмичностью и достаточной сложностью. В связи с чем и необходим четкий правовой механизм осуществления воздушных перевозок, фиксация прав и обязанностей участников транспортного процесса и, что самое главное, их ответственности.

На практике транспортные операции на воздушном транспорте регулируются национальным законодательством и международными договорами.

Достаточно долгое время ситуация с нормативными документами, регулирующими порядок осуществления международных воздушных перевозок оставалась относительно статична. Однако в последнее время наметилась тенденция к изменению правового регулирования международных воздушных перевозок и ответственности участников данного процесса.

В Украине проблема изменения существующего и создания нового законодательства, регулирующего процесс воздушных перевозок в том числе международных остро встала сразу после провозглашения государственного суверенитета Украины. В связи с провозглашением свободы предпринимательской деятельности, в первое время появилось достаточно большое количество эксплуатантов воздушных судов, большинство из которых занимались осуществлением воздушных перевозок. Фактически была ликвидирована государственная монополия на данный вид деятельности, который в СССР осуществлялся лишь одной авиакомпанией “Аэрофлот”. Все это и повлекло за собой необходимость создания нормативной базы, которая регулировала бы отношения авиаперевозчиков и других участников транспортного процесса. В связи с низким, в общей массе, качеством предоставляемых авиакомпаниями услуг, особую актуальность приобрел институт ответственности авиаперевозчика.

С момента провозглашения независимости Украины в правовом поле, касающемся международных воздушных перевозок, наблюдается определенная путаница. Так как вплоть до последнего времени действовали нормативные документы, принятые в СССР, как, например Приказ Министерства Гражданской авиации СССР №1/И от 03.01.86 г., которым утверждались «Правила международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов». Практически каждой авиакомпанией были приняты внутренние правила перевозок пассажиров, багажа и грузов. Конечно, данные правила должны основываться на существующих нормативных актах, но в связи с отсутствием упорядоченной системы таких нормативных актов и наблюдается некоторая разнородность внутренних правил перевозок авиакомпаний. В то же время, многие крупные авиакомпании на территории бывшего СССР стали участниками международной организации авиаперевозчиков – IATA (International Air Transport Association). В IATA существует целый ряд собственных правил, которые и являются основой для правил авиакомпаний ее членов. Ситуация осложняется тем, что действующие до последнего момента, а некоторые и ныне, правила перевозок, утвержденные в СССР, не в полной мере соответствовали и соответствуют правилам IATA, в связи с тем, что советская авиакомпания “Аэрофлот” не была членом IATA.

Лишь в последнее время в Украине начала вестись работа по упорядочению нормативных актов, регулирующих отношения в сфере воздушных перевозок. В частности, Приказами Министерства транспорта Украины от 25.07.2003 г. № 568 и №

297 от 18.05.2001 г. утверждены правила воздушных перевозок пассажиров и багажа, а также Правила осуществления чартерных рейсов.

Определенный интерес вызывает применение законодательства о защите прав потребителей к воздушным перевозкам. Законодательство о защите прав потребителей предоставляет достаточно широкие права потребителям и вопрос о том, является ли пассажир самолета потребителем услуг авиакомпании сам по себе достаточно интересен. Многие специалисты сходятся во мнении, что законодательство о защите прав потребителей может применяться к авиаперевозкам. Однако у данной точки зрения есть и свои противники. Как нетрудно догадаться, при возникновении спорных ситуаций представители авиакомпаний доказывают неприменимость норм законодательства о защите прав потребителей к авиаперевозкам, в связи с наличием специальных нормативных документов, регулирующих вопросы ответственности авиаперевозчиков.

Тем не менее большинство пассажиров мало осведомленно о своих правах на случай отмены, задержки рейса или иных негативных для пассажира действий авиакомпании. К сожалению, в отличие от западных авиакомпаний, где немаловажным фактором является имя и деловая репутация компании и где авиакомпаниям легче удовлетворить требования пассажира, нежели выяснять с ним отношения в суде, в странах бывшего СССР ситуация с практической ответственностью авиаперевозчика намного сложнее. Очень распространенные на территории СНГ чартерные рейсы в большинстве своем отправляются с задержкой. Известны случаи задержки вылета на 12 и более часов. Все это время пассажиры находятся в помещении аэропорта, при чем, при международной перевозки пассажиры часто не могут покинуть помещение аэропорта, в связи с тем, что уже прошли пограничный и паспортный контроль. Авиакомпания, как правило, аргументирует задержку рейса техническими причинами и мало кто из пассажиров знает, что такие «технические причины» далеко не всегда освобождают авиаперевозчика от обязанности соблюдать сроки перевозки указанные в договоре (билете). Необходимо помнить, что в случае задержки рейса пассажир может требовать от авиакомпании - предоставления гостиницы на время ожидания рейса; бесплатного транспорта до гостиницы и обратно; компенсации разумных расходов за время ожидания вылета (затрат на питание, телефонных переговоров с домом и т.п.). Однако на практике, на территории бывшего СССР указанные выше действия авиакомпании в случае задержки рейса, к сожалению, не являются правилом. И далеко не каждый пассажир после завершения рейса обращается с претензией к авиакомпании. Еще меньшее количество пассажиров получают компенсацию от авиакомпании за причиненные неудобства, хотя право таковое несомненно имеют. Несомненно, что при привлечении грамотного юриста не составляет больших проблем получить компенсацию от авиакомпании, как минимум в виде бесплатного билета на регулярный рейс авиакомпании. Однако ситуация в целом говорит о неполной урегулированности данных правоотношений законодательством и международными договорами.

Следует отметить, что концепция ответственности воздушного перевозчика определена Варшавской конвенцией 1929 года. То есть условия ответственности авиаперевозчиков и права авиапассажиров на сегодняшний день регулируются международным документом, принятым еще в те далекие времена, когда самолеты были бипланами, а пилоты летали в кожаных куртках и защитных очках. С тех пор глобальная картина перевозок разительно преобразилась и Варшавская система ответственности авиаперевозчика стала не совсем адекватна развитию событий. Это привело к тому, что закрепленные в Варшавской конвенции основы ответственности были существенно изменены Гватемальским протоколом 1971 года и Монреальским протоколом №4 1975 года.

Участниками Варшавской конвенции 1929 года и Гватемальского протокола 1955 года являются более 100 государств, в том числе и СССР. То есть на сегодняшний день украинские авиаперевозчики действуют на основании вышеуказанных документов.

Несмотря на то, что Варшавская Конвенция 1929 года много раз корректировалась и дополнялась, институт ответственности авиаперевозчика до сих пор базируется на уже устаревшем документе.

Правда, в рамках Международной организации гражданской авиации (ICAO – International Civil Aviation Organization) 28 мая 1999 года заключено новое соглашение. Новая, Монреальская конвенция, предусматривает создание системы ответственности за все ситуации, несчастные случаи, происходящие с пассажирами во время перелетов, начиная со смерти и заканчивая повреждениями или утратой багажа. Согласно п.6 ст. 53 Монреальской конвенции: «Настоящая Конвенция вступает в силу на шестидесятый день с даты сдачи на хранение депозитарию тридцатой ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении между государствами, которые сдали на хранение такие документы. Документ, сданный на хранение региональной организацией экономической интеграции, не учитывается для целей настоящего пункта».

В 1999 году предполагалось, что вступление в силу Монреальской конвенции произойдет ориентировочно в течение 5 – 10 лет с момента подписания. Вступила же Монреальская конвенция в силу 4 ноября 2003 года. Ратификация 30 государствами произошла в достаточно короткий срок, что говорит о необходимости данного документа в системе документов регулирующих международные воздушные перевозки.