

Об ответственности воздушного перевозчика в связи с присоединением Российской Федерации к Монреальской конвенции 1999 года

Аксаментов Олег Игоревич,
доцент кафедры транспортного права
ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский
государственный университет гражданской авиации»
oleg@aerohelp.ru

Приводится анализ действующих в законодательстве РФ пределов и оснований имущественной ответственности воздушного перевозчика из договора перевозки пассажира, договора перевозки багажа и договора перевозки груза. Приводятся предложения о внесении изменений в Воздушный кодекс РФ в связи с присоединением Российской Федерации к Монреальской конвенции.

Ключевые слова: Монреальская конвенция, ответственность воздушного перевозчика, пределы ответственности.

On responsibility of the air carrier in connection with accession of the Russian Federation to the Montreal Convention of 1999

Aksamentov Oleg Igorevich,
Docent of the Chair of Transport Law
of FSBEI of HPE "Sankt-Petersburg State University of Civil Aviation"
oleg@aerohelp.ru

The author analyses the current limits and grounds for property responsibility of the air carrier on the basis of the contract of transportation of passenger, contract of transportation of luggage and contract of transportation of cargo existing in the legislation of the RF; makes proposals on introduction of changes into the Air Code of the RF in connection with accession of the Russian Federation to the Montreal Convention.

Key words: Montreal Convention, responsibility of the air carrier, limits of responsibility.

Сразу поясним, что под Монреальской конвенцией 1999 г. принято понимать Конвенцию для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, подписанную в Монреале 28 мая 1999 г. В целях настоящей статьи мы тоже будем использовать данное сокращение.

Монреальская конвенция представляет собой пересмотренный вариант всех документов Варшавской системы, воплощенный в одном международном договоре, учитывающий все изменения, связанные с развитием технического прогресса и правоотношений в сфере гражданской авиации. Основной задачей принятия Монреальской конвенции 1999 г. являлось не создание нового (отличного) режима правового регулирования в сфере международных воздушных перевозок, а решение задачи модернизации и консолидации Варшавской конвенции 1929 г. и связанных с ней документов (преамбула Монреальской конвенции).

В соответствии с п. 3 ст. 53 Монреальской конвенции она подлежит ратификации государствами и

региональными организациями экономической интеграции, которые ее подписали. На сегодняшний день конвенцию ратифицировали 103 государства и одна региональная организация экономической интеграции — Европейский Союз. Российская Федерация Монреальскую конвенцию сегодня еще не ратифицировала, однако в Государственной Думе РФ находится на рассмотрении внесенный Правительством РФ законопроект «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок». Таким образом, можно исходить из того, что политическое решение о присоединении нашей страны к Монреальской конвенции уже принято, а следовательно, в скором времени состоится ее ратификация.

Поскольку Монреальская конвенция касается «некоторых правил» международных воздушных перевозок, остановимся только на правилах об имущественной ответственности перевозчика за неисполнение (ненадлежащее исполнение) договора перевозки

пассажира, договора перевозки багажа и договора перевозки груза. Также обратим внимание читателя на то, что на воздушном транспорте отдельными нормами регулируется договор перевозки вещей, находящихся при пассажире (ручная кладь).

Монреальская конвенция является международным договором, нормы которого могут применяться непосредственно участниками отношений, возникающих из договора международной перевозки пассажира, багажа или груза, без необходимости обеспечения дополнительного нормативного правового регулирования нормами национального законодательства. Следовательно, присоединение Российской Федерации к Монреальской конвенции не предполагает внесения изменений во внутреннее законодательство.

Однако, учитывая происходящие в мире экономические процессы в сфере гражданской авиации, в частности, направленные на устранение существенных различий в правовом регулировании международных и внутренних воздушных перевозок, необходимо внести некоторые коррективы и в Воздушный кодекс РФ (далее — ВК РФ). Речь идет о нормах гражданского права, содержащихся в главе XVII ВК РФ «Ответственность перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя». Как представляется, российский законодатель должен создать наиболее конкурентоспособные условия как для участников рынка (эксплуатантов-перевозчиков, вне зависимости от национальности), так и для потребителей их услуг. Адекватное правовое регулирование имущественной ответственности перевозчиков в этой связи играет одну из ключевых ролей.

Так, учитывая установленные ст. 21 Монреальской конвенции обстоятельства, при доказательстве которых перевозчик освобождается от ответственности за причинение вреда жизни или здоровью пассажира, а также учитывая норму, содержащуюся в ст. 1083 ГК РФ, ставящую в зависимость от такой формы вины потерпевшего, как грубая неосторожность, размер подлежащей возмещению компенсации владельцем источника повышенной опасности, считаем необходимым внести изменение в п. 2 ст. 116 ВК РФ и изложить ее в следующей редакции:

«2. Эксплуатант обязан возместить вред, причиненный при эксплуатации воздушного судна, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы, умысла или грубой неосторожности потерпевшего.»

Между ВК РФ и Монреальской конвенцией имеются существенные различия в размерах и основаниях применения имущественной ответственности перевозчика за причинение вреда перевозимым грузу, пассажирам и их имуществу, а также за просрочку исполнения обязательств по договору воздушной перевозки.

Пунктом 1² ст. 117 ВК РФ определен размер компенсации, которую обязан выплатить перевозчик в случае причинения вреда здоровью пассажира:

— в случае причинения вреда здоровью — в сумме, определяемой исходя из характера и степени тяжести повреждения здоровья в соответствии с нормативами, установленными Правительством Российской Федерации, но не более 2 млн руб.

Монреальской конвенцией (ст. 21) установлен иной подход к определению размера компенсации в порядке возмещения вреда, причиненного здоровью

пассажира: вред, причиненный здоровью пассажира (телесное повреждение пассажира), не превышающий 100 000 СПЗ (около 5 млн руб.), подлежит возмещению независимо от вины перевозчика — перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность; в части, превышающей указанную сумму, вина перевозчика также презюмируется, однако он получает возможность освободиться от ответственности, доказав либо что такой вред не был причинен из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия перевозчика, или его служащих, или агентов, либо что такой вред причинен исключительно из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия третьей стороны. Бремя доказывания предусмотренных Монреальской конвенцией обстоятельств лежит на перевозчике. В связи с этим предлагается изложить п. 1² и 1³ ст. 117 ВК РФ в следующей редакции:

1) пункт 1² изложить в следующей редакции:

«1². Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке здоровью пассажира воздушного судна, в сумме, определяемой исходя из характера и степени тяжести повреждения здоровья в соответствии с нормативами, установленными Правительством Российской Федерации. При выплате указанной компенсации в размере до ста тысяч установленных по официальному курсу на момент причинения вреда здоровью специальных прав заимствования, перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность.»

2) пункт 1³ изложить в следующей редакции:

«1³. В случае, если определенный в соответствии с гражданским законодательством размер возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, превышает размер компенсации в счет возмещения вреда, выплата указанной компенсации не освобождает перевозчика от возмещения такого вреда в части, превышающей сумму произведенной компенсации, если только перевозчик не докажет, что вред возник вследствие обстоятельств непреодолимой силы, умысла или грубой неосторожности потерпевшего пассажира, или что перевозчиком были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда, или такие меры невозможно было принять.»

В пункте 1 ст. 118 ВК РФ закреплен принцип виновной ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза во время воздушной перевозки, т.е. такая ответственность наступает только в случае, если перевозчик не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда, или такие меры невозможно было принять, либо вред не явился результатом совершенных умышленно действий (бездействия) перевозчика, или произошли не во время воздушной перевозки.

По общему правилу, в Монреальской конвенции так же, как и в ВК РФ, ответственность воздушного перевозчика презюмируется, однако:

а) в отношении вреда, причиненного перевозимому грузу, действует вмененная вина перевозчика, за исключением случаев, когда вред (уничтожение, утеря или повреждение) грузу стал следствием следующих

(одного или нескольких) обстоятельств (п. 2 ст. 18 Монреальской конвенции):

- присущего грузу дефекта, качества или порока;
- неправильной упаковки груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или агентов;
- акта войны или вооруженного конфликта;
- акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза;

б) в отношении вреда, причиненного зарегистрированному багажу, также установлена вмененная вина перевозчика, за исключением случая, если вред явился результатом присущего багажу дефекта, качества или порока (п. 2 ст. 17 Конвенции);

в) в отношении вреда, причиненного незарегистрированному багажу (вещам, находящимся при пассажире), предусмотрена только виновная ответственность (п. 2 ст. 17 Конвенции) — в отношении незарегистрированного багажа, включая личные вещи, перевозчик несет ответственность, если вред причинен по его вине или по вине его служащих или агентов.

Принимая во внимание вышеизложенное, считаем целесообразным различать нормы, устанавливающие порядок и основания привлечения к ответственности в зависимости от предмета договора — груз, багаж и вещи, находящиеся при пассажире. В связи с этим предлагается изложить ст. 118 ВК РФ в следующей редакции:

«Статья 118. Ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире

1. Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после принятия его к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю или до передачи его, согласно установленным правилам, другому гражданину или юридическому лицу.

Перевозчик освобождается от ответственности в той мере, в какой он докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли в результате одного или нескольких перечисленных ниже обстоятельств:

- 1) присущего грузу дефекта, качества или порока;*
- 2) неправильной упаковки груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или агентов;*
- 3) акта войны или вооруженного конфликта;*
- 4) акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза.*

2. Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа после принятия его к воздушной перевозке и до выдачи пассажиру.

Перевозчик освобождается от ответственности в той мере, в какой он докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) багажа явились результатом присущего багажу дефекта, качества или порока.

3. Перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) находящихся при пассажире вещей, если докажет, что они не явились результатом умысла или грубой неосторожности самого перевозчика или бездействия перевозчика, или произошли не во время воздушной перевозки.»

Статьей 119 ВК РФ урегулированы размеры ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире. Размер ответственности

дифференцирован в зависимости от веса груза и багажа; объявленной ценности груза и багажа; реальной стоимости груза, багажа и вещей, находящихся при пассажире. При этом определены предельные размеры возмещения вреда.

Монреальской конвенцией предусматриваются иные размеры ответственности перевозчика за вред, причиненный грузу и багажу.

— при перевозке груза без объявленной ценности ответственность перевозчика в случае его уничтожения, утери или повреждения ограничивается суммой 19 СПЗ (около 950 руб.) за 1 кг (п. 3 ст. 22 Монреальской конвенции);

— при перевозке багажа (в т.ч. незарегистрированного, т.е. вещей, находящихся при пассажире) без объявленной ценности ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери или повреждения ограничивается суммой 1131 СПЗ (около 56,5 тысяч рублей) в отношении каждого пассажира (п. 2 ст. 22 Монреальской конвенции).

В целях приведения пределов ответственности, предусмотренных законодательством РФ, в соответствие с нормами международного права предлагается внести в ст. 119 ВК РФ следующие изменения:

1) подпункт 2) изложить в следующей редакции:

«2) за утрату, недостачу, или повреждение (порчу) груза, принятого к перевозке без объявления ценности, в размере стоимости груза, но не более девятнадцати установленных по официальному курсу, существовавшему на дату, когда груз подлежал выдаче, специальных прав заимствования за килограмм груза;»;

2) подпункт 3) изложить в следующей редакции:

«3) за утрату, недостачу, или повреждение (порчу) багажа, принятого к перевозке без объявления ценности, а также вещей, находящихся при пассажире, — в размере их стоимости, но не более одной тысячи ста тридцати одного установленных по официальному курсу, существовавшему на дату, когда багаж или вещи, находящиеся при пассажире, подлежали выдаче, специальных прав заимствования в отношении каждого пассажира.»

Статьей 120 ВК РФ установлены пределы ответственности перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза. Для всех этих видов перевозки предусмотрены единые нормы возмещения вреда, причиненного нарушением сроков доставки пассажира, багажа или груза: перевозчик выплачивает штраф в размере двадцати пяти процентов минимального размера оплаты труда (МРОТ) (по состоянию на 1 августа 2013 г. — 25 рублей) за каждый час просрочки, но не более чем 50 процентов провозной платы.

Монреальской конвенцией (ст. 22) предусмотрены следующие размеры ответственности перевозчика за нарушение сроков перевозки (по терминологии Конвенции — «за задержку»):

б) при перевозке пассажиров — не более 4694 СПЗ (около 234 700 руб.);

в) при перевозке груза — не более 19 СПЗ (около 950 руб.) за 1 кг;

г) при перевозке багажа — не более 1131 СПЗ (около 56,5 тыс. руб.) в отношении каждого пассажира.

Однако необходимо учитывать, что перевозчик, в соответствии с Монреальской конвенцией, отвечает

за нарушение срока доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения только при условии, что контрагенту причинен имущественный вред. Как представляется, значительно повышенные пределы ответственности перевозчика за фактически причиненный вред при нарушении срока доставки пассажира (багажа, груза), являются предпочтительными как для пассажира, так и для перевозчика. Для пассажира появляется реальная возможность восстановить свое нарушенное в результате задержки право. Для перевозчика четко нормативно определяются основания привлечения к ответственности, что способствует реализации принципа самостоятельности предпринимательской деятельности с учетом ее рискованного характера.

К тому же, учитывая принципы и основания привлечения перевозчика к имущественной ответственности, предлагается установить единый предел имущественной ответственности перевозчика за любое нарушение условий договора перевозки багажа (утрата, недостача, повреждение (порча) или задержка) — 1131 СПЗ в отношении каждого пассажира и за любое нарушение условий договора перевозки груза (утрата, недостача, повреждение (порча) или задержка) — 19 СПЗ за килограмм груза.

Возможность повысить размер ответственности перевозчика по инициативе пассажира (грузоотправителя) также предусмотрена и в Монреальской конвенции, и в предлагаемом законопроекте. В случае ратификации Российской Федерацией Монреальской конвенции в целях устранения указанного выше несоответствия между национальным законодательством и нормами указанной Конвенции представляется необходимым ст. 120 ВК РФ изложить в следующей редакции:

«Статья 120. Ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза

1. За просрочку доставки пассажира в пункт назначения перевозчик несет ответственность в размере причиненного в результате такой просрочки вреда, но не более четырех тысяч шестисот девяносто четырех установленных по официальному курсу, существовавшему на момент окончания просрочки, специальных прав заимствования.

2. За просрочку доставки багажа в пункт назначения перевозчик несет ответственность в размере

причиненного в результате такой просрочки вреда, но не более одной тысячи ста тридцати одного установленных по официальному курсу, существовавшему на момент окончания просрочки, специальных прав заимствования в отношении каждого пассажира.

Установленный настоящим пунктом размер ответственности перевозчика включает в себя подлежащую уплате перевозчиком сумму в счет компенсации вреда, причиненного в результате утраты, недостачи, или повреждения (порчи) багажа.

3. За просрочку доставки груза в пункт назначения перевозчик несет ответственность в размере причиненного в результате такой просрочки вреда, но не более девятнадцати установленных по официальному курсу, существовавшему на момент окончания просрочки, специальных прав заимствования за килограмм.

Установленный настоящим пунктом размер ответственности перевозчика включает в себя подлежащую уплате перевозчиком сумму в счет компенсации вреда, причиненного в результате утраты, недостачи, или повреждения (порчи) груза.

4. В случае, если пассажир/грузоотправитель сделал в момент передачи багажа/груза перевозчику заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, установленный перевозчиком, перевозчик несет ответственность в размере объявленной суммы, если не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность пассажира/грузоотправителя в доставке.

5. Перевозчик освобождается от ответственности за просрочку доставки пассажира, багажа или груза, если докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.»

Как представляется, принятие законопроекта в части предложенных изменений и дополнений ВК РФ способствовало бы устранению дисбаланса правового регулирования в области международных воздушных перевозок, а также способствовало бы созданию современной нормативной правовой основы для формирования безопасного и конкурентного рынка международных воздушных перевозок Российской Федерации.