

Сигал К.А. Ответственность перевозчика по Варшавской и Монреальской конвенции об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок: сравнительно-правовой анализ/ ТРЕТЬЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ. Научно-практическая конференция: Сборник докладов/ Университет ГА С.-Петербург, 2013 - С.93-96

Статья рекомендована к опубликованию заведующей Кафедрой транспортного права СПбГУ ГА, к.ю.н., доцентом М.Ю. Лебедевой

На сегодняшний день правовое регулирование международных воздушных перевозок закреплено в двух важных международных соглашениях – Варшавской (1929 года) и Монреальской (1999 года) конвенциях об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Варшавская система – сложная система документов, состоящая из самой Варшавской конвенции 1929 г. и документов, дополняющих ее:

- Гаагский протокол 1955 г.
 - Гвадалахарская конвенция 1961 г. о перевозках, осуществляемых иным лицом, чем перевозчик по договору
 - Монреальский дополнительный протокол 1975 г. №1
 - Монреальский дополнительный протокол 1975 г. №2 изменяющий Варшавскую конвенцию, измененную Гаагским протоколом 1955 г.
 - Монреальский дополнительный протокол 1975 г. №4, изменяющий в отношении грузовых перевозок Варшавскую конвенцию, измененную Гаагским протоколом 1955 г.
- [1]

Усовершенствованный международный документ, а именно Монреальская конвенция, имеет принципиально иной правовой режим международных воздушных перевозок, повышающий гарантии пассажиров авиакомпаний и качество оказываемых услуг.

Россия до сих пор, придерживаясь правил Варшавской системы, решает вопрос о ближайшей ратификации более универсальной и проработанной Монреальской конвенции, которая позволит национальным перевозчикам работать полноценно на мировом рынке авиатранспортных услуг. [2]

Обе конвенции определяют важные правила международных воздушных перевозок, касающиеся заключения договора перевозки, некоторых его условий и, главное, ответственность перевозчика за причинения вреда жизни и здоровью пассажиров, багажу, грузу и просрочку в их доставке, в совокупности представляющих основной предмет регулирования.

Как и нормы внутреннего транспортного законодательства государств, нормы конвенций носят императивный характер, что обусловлено единообразной защитой интересов потребителей услуг, оказываемых транспортными организациями, а также сложностью технологий эксплуатации транспорта, массовостью операций и рисками, связанными с использованием транспортных средств.

Ответственность перед пассажирами и грузовладельцами за ущерб, причиненный при выполнении международной воздушной перевозки, несет прежде всего перевозчик. Из смысла Варшавской и Монреальской конвенций следует, что перевозчиком может быть любое физическое или юридическое лицо, заключившее с пассажиром или грузоотправителем договор перевозки и осуществляющее эту перевозку на возмездной основе. Для возникновения ответственности перевозчика, как стороны, осуществляющей исполнение договора, необходимы основания. Истец, требующий возмещения, должен доказать факт нарушения обязательства своим контрагентом, наличие и размер ущерба и причинную связь между правонарушением и ущербом.

Однако ответчик (перевозчик) вправе доказывать отсутствие своей вины и ссылаться на ограничение своей ответственности.

Варшавская и Монреальская конвенции содержат относительно подробные и довольно ясные указания об ответственности перевозчика, устанавливая основания освобождения от нее и, в большинстве случаев, ограничивая ее размер, так называемые послабления в режиме ответственности воздушного перевозчика.

С другой стороны нормы Варшавской и Монреальской конвенции императивные и не могут быть изменены соглашением сторон договора перевозки в сторону уменьшения. Ст.23 и 32 Варшавской конвенции [3], ст.26, 47, 49 Монреальской конвенции [4] объявляют недействительными любые договоренности об освобождении перевозчика от ответственности либо уменьшении ее установленного предела, а также о подлежащем применению законе или изменении правил о юрисдикции, влекущих отступление от правил Конвенции, если это предшествовало причинению вреда. Стороны могут договориться лишь об увеличении пределов ответственности (по ст.22 Варшавской конвенции) путем заключения соглашения или подачи заявления о заинтересованности в доставке груза или багажа, а согласно ст.ст.25, 27 Монреальской конвенции перевозчик вправе сам отказаться не только от установленных в ней пределов ответственности, но и от любых предусмотренных средств защиты - оснований освобождения его от ответственности.

В отличие от Варшавской конвенции Монреальская обеспечивает возможность любым лицам, которым предъявлен иск, ссылаться на условия конвенции, снимая проблему конкуренции исков для стран, в ней участвующих. При этом Монреальская конвенция статьей 37 указывает, Конвенция «не предрешает вопроса о том, имеет ли лицо, ответственное за вред в соответствии с ее положениями, право регресса против любого другого лица». Таким образом, перевозчик, возместивший вред, убытки пострадавшим при перевозке, вправе, руководствуясь соответствующим внутренним законом, предъявить требования любым причастным к этому лицам.

Что касается требований истца к перевозчику, существо ст.24 Варшавской конвенции состоит в том, что они (требования) могут быть заявлены только в соответствии с условиями и пределами, установленными Конвенцией, независимо от того, на каком основании (деликт или договор) предъявлен иск. Но Варшавская конвенция умалчивает о возможности предъявления не основанных на договоре исков к лицам иным, чем перевозчик, создавая предпосылки для конкуренции исков. Решает этот вопрос ст.29 Монреальской конвенции: «При перевозке пассажиров, багажа, грузов любой иск об ответственности, независимо от его основания (Конвенция, договор, правонарушения и др.) может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и такими пределами ответственности, которые предусмотрены настоящей Конвенцией». Таким образом, распространяются положения об ответственности не только на перевозчика, но и на все иные лица, которые каким-то образом имели или могли иметь отношение к причинению вреда, независимо от оснований предъявленных к ним требований, тем самым снижается риск возникновения конкуренции исков для стран-участниц.

Рассмотрим первый вид нарушения обязательств, влекущий ответственность перевозчика – причинение вреда жизни и здоровью пассажира. Согласно формулировке ст.17 Варшавской конвенции, «перевозчик отвечает за вред, в случае смерти, ранения или телесного повреждения. Монреальская конвенция осталась солидарна, исключив лишь слово «ранения», поскольку это и есть телесное повреждение. Моральный вред в рамках конвенций возмещению не подлежит, предусматривается компенсация лишь фактического вреда. [5]

Вторым видом нарушения обязательств является несохранность груза и багажа. Основываясь на содержании ст.18 Варшавской и ст.ст.17, 18 Монреальской конвенций перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери, повреждения

багажа, личных вещей пассажира, груза, принятого к перевозке. Российское законодательство (ст.118 ВК РФ) употребляет термин «утрата» [6], что означает невозможность выдать груз или багаж получателю или пассажиру в течение определенного срока. Из смысла Варшавской и Монреальской конвенции вытекает, что этот срок составляет 7 рабочих дней со дня, когда груз должен прибыть. Что касается багажа, то для признания его утраченным п.3 ст.17 Монреальской конвенции устанавливает 21-дневный срок, в то время как Варшавская конвенция не предусматривает в этом отношении каких-либо сроков.

Остановившись на третьем виде нарушения обязательств – задержке при перевозке, нужно отметить, что Варшавская конвенция возложила на перевозчика ответственность за опоздание при воздушной перевозке (ст.19), Монреальская конвенция предусматривает ответственность перевозчика вследствие задержки при воздушной перевозке, затрагивающей все стадии авиаперевозки: при отправлении пассажира и груза, при опоздании их прибытия в пункт назначения, при задержках в пути. Следует подчеркнуть, что не применяется ни одна из конвенций, если речь идет об отмене рейса или отказе перевозчика осуществить перевозку, предусмотренную договором. В этом случае руководствуются внутренним законодательством.

Говоря об объеме ответственности перевозчика, важно отметить роль внутреннего законодательства, правил перевозок авиакомпании, рекомендаций международных организаций, обычаев делового оборота, поскольку обе конвенции практически не содержат положений о порядке исчисления размера возмещения ущерба: «при любом иске об ответственности любые выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, взысканию не подлежат» (ст.29 Монреальской конвенции). В силу невысоких пределов ответственности перевозчика, установленных конвенциями, за несохранность груза, багажа или просрочку из доставки, вопрос о возможности возмещения упущенной выгоды имеет мало практического значения, в то время как пределы ответственности в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажиров или задержки при их перевозке достаточно высоки или их нет совсем.

Варшавской конвенцией предусмотрены пределы ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью – 125 тыс. франков, увеличенная Гаагским протоколом 1955 года до 250 тыс. франков. В Монреальской конвенции отсутствуют пределы ответственности за смерть и телесные повреждения пассажира, устанавливается, что если размер причиненного вреда не превышает 100 000 СПЗ, то такая ответственность наступает при наличии одного лишь факта причинения перевозчиком вреда при перевозке, т.е. по принципу причинения (п.1. ст.17, п.1. ст.21).

В отношении груза, багажа и задержки при перевозке пределы ответственности перевозчика в Варшавской и Монреальской конвенциях различны. Согласно ст.22 Варшавской конвенции ответственность перевозчика в отношении зарегистрированного багажа ограничена суммой 250 франков за каждый килограмм веса, а в отношении всей совокупности предметов, оставленных пассажиром при себе, – 5 000 франков. Те же правила касаются груза. Монреальской конвенцией вводится единый предел ответственности авиаперевозчика, равный 1 000 СПЗ в отношении всего багажа – это является важным нововведением, так как позволяет ускорить урегулирование претензий путем устранения трудностей при установлении факта регистрации или существования того или иного предмета и открывает путь к переходу от весовой нормы провоза багажа к широко практикуемой на трансатлантических и североамериканских маршрутах норме по количеству мест багажа. В отношении нашей страны негативно сказывается затягивание перехода к Монреальской системе на имидже российских авиаперевозчиков и уровне обслуживания пассажиров.

Основанием освобождения от ответственности служит доказательство перевозчика, что им и поставленным им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы

избежать вреда (ст.20 Варшавской конвенции). Кроме того, перевозчик освобождается от ответственности за навигационную ошибку (п.2. ст.20 Варшавской конвенции), но не в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажира, несохранности багажа и задержки. Так же обоими конвенциями зафиксировано следующее обстоятельство, частично или полностью исключаящее ответственность перевозчика: вина потерпевшего. Последний лишен права на возмещение вреда в степени, которой признает суд, что его вина способствовала причинению вреда или возникновению убытков (ст.20 Монреальской, ст. 21 Варшавской конвенции).

Вопрос, касающийся «смешанной ответственности» перевозчика, Варшавская конвенция (ст.21) решает путем отсылки к внутреннему законодательству, Монреальская конвенция избегает этой отсылки, освобождая перевозчика от ответственности полностью или частично при наличии вины потерпевшего.

Основным методом возмещения вреда и убытков, причиненных перевозчиком, является институт страхования ответственности. Варшавской конвенции страхование не предусматривалось, но ст.50 Монреальской конвенции обязывает государства, участвующие в конвенции, обеспечить у своих перевозчиков наличие надлежащего страхования их ответственности в пределах, установленных Конвенцией.

Подводя черту, следует отметить, что Монреальская конвенция улучшает положение пассажиров и грузовладельцев, устраняет сложности с длительными судебными разбирательствами, одним словом, Варшавская конвенция отслужила свое и устарела. Новая конвенция усиливает конкуренцию на рынке авиаперевозок, увеличивает ответственность авиакомпаний перед пассажирами и снимает ограничения на компенсации за потерю багажа или вред жизни и здоровью пассажиров, значительно упрощая механизм ее получения.

Ратифицируя конвенцию, россияне получают право защищать свои интересы по месту своего жительства, сокращая судебные издержки. Переход к новой Монреальской системе позволит реализовать транзитный потенциал России и повысить конкурентоспособность российских авиакомпаний и аэропортов. Кроме того, переход на электронный документооборот позволит экономить в отрасли грузовых авиаперевозок до \$5 млрд ежегодно, что приведет к снижению тарифов на перевозки.

Для стран, которые не спешат ратифицировать новую конвенцию, такая медлительность чревата помещением в своеобразную юридическую изоляцию. Страны-участницы могут ограничивать или запрещать полеты странам, которые конвенцию не признают.

Ратификация заставит нашу страну обновить законодательство в сфере международных воздушных перевозок, получив передовое законодательство, на основе которого российский воздушный транспорт будет развиваться увереннее и эффективнее.

Сведения об авторе: Сигал Ксения Анатольевна, студент 4 курса юридического факультета Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации.

ССЫЛКИ:

[1]. Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. - М.: Статут, 2009. - 268 с.

[2]. Заявление заместителя министра транспорта Валерия Окулова на III Международном форуме по грузовым авиаперевозкам AirCargoForum-2012.

[3]. Варшавская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 года.

- [4]. Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 года.
- [5]. Харрис Г. Дж. Влияние Монреальской конвенции на права пассажира // Российский ежегодник международного права. 2004. С.320
- [6]. Ст. 118 Воздушного кодекса РФ от 19.03.1997 года с изменениями от 14.06.2012 года, вступивших в силу с 01.01.2013.