Монреальская конвенция о международных воздушных перевозках как составная часть правовой системы России

ОСТРОУМОВ Николай Николаевич, профессор кафедры международного частного и гражданского права Московского государственного института международных отношений (Университета) Министерства иностранных дел Российской Федерации, доктор юридических наук
119454, Россия, г. Москва, просп. Вернадского, 76
E-mail: nostroum@gmail.com

В связи с присоединением России к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, которая была принята в Монреале 28 мая 1999 г. (Монреальская конвенция), и ее интеграцией в российскую правовую систему автором статьи дан анализ этой Конвенции в сравнении с Варшавской конвенцией 1929 г. для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 г.), и российским законодательством.

Проводится научно-теоретическая оценка созданных Монреальской конвенцией 1999 г. новых правовых конструкций с целью их правильного практического применения. Раскрываются суть и преимущества нового правового режима международных воздушных перевозок, выявляются его принципы, тенденции развития, а также юридические, социально-экономические и политические последствия присоединения России к Монреальской конвенции, стратегические цели и направления совершенствования российского законодательства и правоприменительной практики. Центральное место в работе занимают вопросы ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, несохранность груза и багажа, просрочку при их перевозке, а также компенсации причиненного ущерба. Рассматриваются вопросы предъявления претензий и исков к перевозчику, страхования его ответственности.

Методологическую основу исследования составляют диалектический, исторический, логический, формально-юридический, сравнительно-правовой, технико-юридический методы, функциональный, системный и структурный подходы, аналогия, юридический анализ, синтез, правовое моделирование.

Автором сформулирован вывод, что действующие в России законоположения, даже если они и противоречат императивным положениям Монреальской конвенции, не препятствуют ее применению в отечественной правовой системе в силу ч. 4 ст. 15 Конституции России, однако существенно ущемляют интересы Российского государства и его граждан, а значит — требуют совершенствования.

Ключевые слова: закон, воздушные перевозки, ответственность, пассажир, груз, страхование, Монреальская конвенция, Варшавская конвенция.

Montreal Convention for International Carriage by Air as a Part of Legal System of Russia

N. N. OSTROUMOV, professor at the Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, doctor of legal sciences
76, Vernadsky ave., Moscow, Russia, 119454
E-mail: nostroum@gmail.com

In light of Russia's adherence to the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air adopted at Montreal on 28 May 1999 ("Montreal Convention") and the integration of the Montreal Convention into the Russian legal system, this article provides a short but in-depth analysis

of the Montreal Convention in comparison with the Warsaw Convention 1929 for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air and the Russian legislation.

The author (a) provides the scientific and theoretical evaluation of the legal mechanisms created by the Montreal Convention in order to facilitate their correct use and application, (b) identifies the fundamentals and the advantages of the new set of rules for international carriage by air, and (c) analyses the legal, socio-economic and political consequences of Russia's adherence to the Montreal Convention and the strategic goals of the Russian legislation and case law. A central part of the article is taken by such issues as the carrier's liability towards passengers for death and personal injury, cargo and baggage claims, late delivery, recovery of damages. The article also covers the issue of claims against the carrier, and the insurance of carrier's liability.

The research is based on the methods that include dialectical, historical, logical, legal, comparative and technical analysis, functional, systematic and structural approach, analogy, synthesis and legal modeling.

The article provides the conclusion that even though certain rules of the Russian legislation are in conflict with the Montreal Convention, the Montreal Convention would still be applicable in the Russian legal system based on Section 4 of Article 15 of the Russian Constitution, but such rules of the Russian legislation prejudice the interests of the state and its citizens and require further improvement.

Keywords: law, air carriage, liabilities, passenger, cargo, insurance, Montreal Convention, Warsaw Convention.

DOI: 10.12737/article_599d74426b28d8.24334900

Весной этого года в правовой системе России произошло долгожданное и очень важное событие: принят Федеральный закон от 3 апреля 2017 г. № 52-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» (Монреальская конвенция 1999 г.).

1. Ранее правовой режим международных воздушных перевозок в России определяла Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г., которая серьезно ограничивала ответственность воздушного перевозчика исходя из традиционной и оправданной на заре развития транспорта политики протекционизма в отношении перевозчиков, приоритета их интересов над интересами транспортной клиентуры. Варшавская конвенция устанавливала виновную ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, несохранность груза и багажа, ограничив ее суммой в 125 тыс. франков Пуанкаре¹

(250 тыс. франков Пуанкаре по Гаагскому протоколу к Варшавской конвенции — около 20 тыс. долл. США) в отношении вреда жизни и здоровью пассажира, а также 250 франков Пуанкаре (20 долл.) за 1 кг груза и багажа и 5 тыс. франков Пуанкаре (400 долл.) — за ручную кладь пассажира.

С развитием международного воздушного транспорта, укреплением его надежности, внедрением новых технологий приоритеты в регулировании перевозочных отношений и прежде всего ответственности перевозчика стали меняться в сторону обеспечения более твердых гарантий полного возмещения вреда потерпевшим при авиационных происшествиях. В течение многих лет Варшавская конвенция в значительной степени безрезультатно подвергалась пересмотру в сторону повышения ответственности воздушного перевозчика, что превратило ее в сложнейшую систему документов, не все из которых вступили в силу. Как следствие, появились глобальные и региональные соглашения между авиаперевозчиками, которые, не являясь международными договорами, стали оказывать ре-

¹ Франк Пуанкаре — условная денежная единица, состоит из 65,5 мг золота пробы 900/1000.

шающее влияние на формирование условий международных авиаперевозок. Создалось множество вариантов их правовых режимов, которые подчас базировались уже не на унифицированных нормах международного частного права, а на стихийно сложившихся условиях договора перевозки.

2. Монреальская конвенция 1999 г. имеет универсальный характер. Установленный Конвенцией режим предусматривает *неограниченную* и до известных пределов *абсолютную* ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, *объективную* ответственность за несохранность груза и багажа. Присоединение государства к Монреальской конвенции не обусловлено требованием о денонсации этим государством Варшавской конвенции и не означает автоматического выхода страны из числа ее участниц, поскольку не должно создавать вакуум в отношении международно-правового регулирования перевозок, осуществляемых между этим государством и государством, не ставшим пока участником новой Конвенции и сохраняющим свое участие в документах Варшавской конвенции 1929 г. Статья 55 (п. 1) Монреальской конвенции предусматривает ее преимущественную силу в отношении перевозок между государствами, участвующими в ней, перед положениями Варшавской системы. Число стран, участвующих в Варшавской конвенции и (или) изменяющих ее протоколах, практически не изменилось и, соответственно, превосходит количество участвующих в Монреальской конвенции². Однако с ростом числа участников Монреальской конвенции Варшавская конвенция постепенно фактически утрачивает свое значение.

² См.: Gjemulla E., Schmid R., Muller-Rostin W., etc. Montreal Convention. Austin; Boston; Chicago; N. Y.; The Netherlands, 2010. Art. 2-55.

Получив широкое международное признание (около 130 государств-участников), новый режим, возможно, станет ориентиром для дальнейшего развития правового регулирования перевозок не только воздушным, но и другими видами транспорта. Во всяком случае авторитетными специалистами в этой области Монреальская конвенция рассматривается как огромное достижение в области регулирования международных воздушных перевозок³.

3. Итак, в отличие от Варшавской конвенции Монреальская конвенция не предусматривает каких-либо пределов ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира. Более того, она устанавливает, что если размер причиненного вреда не превышает 100 тыс. СПЗ (специальных прав заимствования), то такая ответственность наступает при наличии лишь факта причинения перевозчиком вреда при перевозке, т. е. является абсолютной (п. 1 ст. 17 и п. 1 ст. 21). Согласно Монреальской конвенции перевозчик не может исключить свою ответственность за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, если размер требований к перевозчику не превышает 100 тыс. СПЗ (примерно 130—140 тыс. долл. США). В части требований, превышающих 100 тыс. СПЗ, перевозчик согласно п. 2 ст. 21 Конвенции освобождается от ответственности, если он докажет свою невиновность в причинении вреда⁴.

Снимая ограничения ответственности авиаперевозчика, Конвенция исключает излишние судебные разбирательства, делает ненужными

³ См.: Cheng B. A New Era in the Law of International Carriage by Air: From Warsaw (1929) to Montreal (1999) // International and Comparative Law. Quarterly. 2004. Vol. 59. No. 4. P. 859.

⁴ С 1 января 2010 г. порог требований к перевозчику в связи со смертью или телесным повреждением одного пассажира возрос до 113 100 СПЗ.

различные ухищрения истца, связанные с его попытками доказать умысел перевозчика (в этом случае предел не применяется). Неограниченная ответственность перевозчика за жизнь и здоровье пассажиров практически исключает конкуренцию исков, необходимость предъявления их к лицам иным, чем перевозчик, облегчает объективное и справедливое рассмотрение всех споров по существу, поскольку происшествия имеют место в процессе эксплуатации транспортных средств, осуществляемой перевозчиками, которые отвечают за их техническое состояние и безопасность, несут прямую ответственность за жизнь и здоровье пассажиров. В результате усилия потерпевшего концентрируются на принципиально более важном направлении: подсчете и доказательстве размера ущерба, действительно причиненного в ходе перевозки.

В дальнейшем при установлении истинных причин и виновников авиапроисшествия последние могут быть привлечены к процессу в ходе судебного разбирательства. Авиакомпании-перевозчики или их страховщики, возместив потерпевшим причиненный ущерб, получают возможность урегулировать свои убытки в порядке регресса (суброгации). Такое право специально предусмотрено ст. 37 Монреальской конвенции.

4. Отсутствие в Монреальской конвенции пределов ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров при международных воздушных перевозках, а также положений, регулирующих порядок *определения размера компенсации* и объема ответственности перевозчика, значительно повышает роль национального внутреннего права. В российском законодательстве согласно ст. 800 ГК РФ, ст. 117 ВЗК РФ ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира при воздушной перевозке определяется в соответствии с положениями гл. 59 ГК РФ. Таким об-

разом, исчисление убытков, размера причиненного жизни и здоровью гражданина вреда осуществляется по правилам ст. 1085—1091 ГК РФ и никакими пределами не ограничивается. Пределы ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, имеющиеся в законодательстве некоторых стран, если и установлены на внутренних авиалиниях, то в основном по аналогии и под влиянием документов Варшавской системы либо непосредственно путем распространения последних на внутренние перевозки.

5. За *несохранность груза и багажа* Монреальская конвенция также предусматривает значительно более строгую ответственность авиаперевозчика (часто называемую объективной, независимой от вины). Документ определяет исчерпывающий перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за несохранность груза: присущий грузу дефект, качество или порок; неправильная упаковка груза лицом, иным чем перевозчик, его работники или агенты; акты войны или вооруженного конфликта; акты органов государственной власти, связанные с вывозом, ввозом или транзитом груза.

Таким образом, становится очевидной заложенная Монреальской конвенцией общая концепция строгой ответственности авиаперевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, грузу и багажу. Она ориентирует перевозчиков на дальнейшее развитие своей системы авиационной безопасности и повышение безопасности полетов.

6. Ответственность же перевозчика за *несоблюдение сроков перевозки* пассажира, багажа и груза в «новой» Конвенции по-прежнему покоится на началах вины, отсутствие которой он должен доказать. Статья 19 Монреальской конвенции в отношении задержки без существенных изменений воспроизводит формулу ст. 20 Варшавской конвенции. Вина перевозчика как основание ее воз-

никновения была и остается неизблемым принципом правового режима перевозок любым видом транспорта. Этот принцип является условием повышения ответственности перевозчика за жизнь и здоровье пассажиров, несохранность багажа и груза. Такой подход обусловлен чрезвычайной сложностью организации и технологии транспортного процесса, зависимостью его от множества условий, разрешений, иных неподвластных перевозчику обстоятельств, а главное — требованиями безопасности полетов, приоритетом сохранности жизни людей.

Традиционным и сохраненным Монреальской конвенцией обстоятельством, которое частично или полностью исключает ответственность авиаперевозчика как за причинение вреда жизни и здоровью пассажира, несохранность груза, так и за просрочку (задержку) в их доставке, является вина лица, требующего возмещения, т. е. отправителя, получателя или пассажира. Последние лишаются права на возмещение вреда в той степени, в какой суд, применяя норму внутреннего права, признает, что их «небрежность, неправильное действие или бездействие» способствовали причинению вреда. Какие-либо иные основания освобождения перевозчика от ответственности недопустимы. Это положение вытекает из ст. 26 Монреальской конвенции.

7. Размер ответственности перевозчика за *задержку при перевозке пассажира* ограничивается Монреальской конвенцией в отношении каждого из них суммой в 4150 СПЗ либо 62,5 тыс. франков Пуанкаре. Пределы ответственности для государств — членов МВФ устанавливаются в СПЗ, для остальных государств — во франках Пуанкаре. Ранее Варшавская конвенция никакого специального предела ответственности перевозчика за задержку не устанавливала и в силу общей формулировки п. 1 ст. 22 («При перевозке пассажиров ответственность пе-

ревозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой в 125 тыс. франков» (250 тыс. франков Пуанкаре, по Гаагскому протоколу к Конвенции — около 20 тыс. долл. США)) в судебной практике возникла неопределенность в вопросе о возможности применения этого предела к случаям задержки при перевозке. Наверное, следует согласиться, что 20 тыс. долл. за задержку при перевозке каждого пассажира — сумма явно непомерная даже с учетом инфляции и падением реальной стоимости валют. Эта неопределенность теперь устранена Монреальской конвенцией.

8. Размер ответственности перевозчика за *несохранность и задержку доставки всего багажа*, как зарегистрированного, так и незарегистрированного, включая личные вещи каждого пассажира, теперь ограничивается единым пределом — 1 тыс. СПЗ (либо 15 тыс. франков). Единый, не привязанный к весу, предел ответственности авиаперевозчика в отношении всего багажа пассажира является весьма полезным и важным нововведением в международном частном транспортном праве. Его внедрение на российских международных и внутренних авиалиниях необходимо для полноценной интеграции российских перевозчиков в систему международного сообщения, снижения тарифов, повышения уровня обслуживания пассажиров, упрощения процесса регистрации багажа и урегулирования связанных с ним претензий.

При перевозке груза ответственность перевозчика за его несохранность и задержку доставки ограничивается, как и прежде, суммой в 17 СПЗ (либо 250 франков) за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза. Более того, теперь указанный предел остается в силе и применяется даже если имел место умысел перевозчика. Отходя от традиционного принципа транспортного права, в соответствии с ко-

торым умысел перевозчика лишает его права ссылаться на установленные пределы ответственности, Монреальская конвенция компенсирует перевозчику введение для него объективной, т. е. более строгой, ответственности за несохранность груза⁵, абсолютной ответственности за жизнь и здоровье пассажиров и отмену ее пределов. В совокупности все эти нововведения также приводят к снижению числа претензий, исков к перевозчику и упрощению их рассмотрения.

9. Монреальской конвенцией (ст. 24) предусмотрен достаточно совершенный *механизм периодического пересмотра установленных ею пределов ответственности* воздушного перевозчика с учетом коэффициента инфляции, что позволяет в будущем избежать процессов эрозии, которые были свойственны Варшавской системе в части, касающейся адекватности установленных пределов уровню цен и стоимости жизни (требовались согласование и принятие дополнительных протоколов к Конвенции, созыв дипломатических конференций и т. п.).

Положения ст. 24 Монреальской конвенции распространяются и на упоминавшийся порог требований к перевозчику (100 тыс. СПЗ) в связи со смертью или телесным повреждением пассажира. Так, суммы пределов (порога) ответственности, установленные в ст. 21, 22 и 23, пересматриваются ИКАО, выполняющей функцию депозитария Монреальской конвенции, каждые пять лет, причем первый такой пересмотр прово-

дится в конце пятого года после даты вступления в силу Конвенции с использованием коэффициента инфляции, соответствующего совокупным темпам инфляции за период со времени предыдущего пересмотра, или при первом пересмотре — с даты вступления в силу Конвенции. Размер темпов инфляции, используемый при определении коэффициента инфляции, исчисляется на основе средневзвешенных годовых ставок увеличения или понижения индексов потребительских цен в государствах, валюты которых образуют СПЗ.

Если в результате пересмотра делается вывод, что коэффициент инфляции превысил 10%, то ИКАО должна уведомить государства об изменении пределов ответственности. Изменение вступает в силу через шесть месяцев после уведомления о нем участников Конвенции. Если в течение трех месяцев после уведомления о нем государств-участников большинство из них заявят о несогласии, изменение не вступает в силу и депозитарий (ИКАО) передает данный вопрос на рассмотрение совещания государств-участников. Депозитарий незамедлительно уведомляет все государства-участники о вступлении в силу любого изменения.

С 1 января 2010 г., согласно указанной процедуре, вступили в силу новые пределы ответственности перевозчика: за 1 кг груза — 19 СПЗ, за весь багаж пассажира — 1131 СПЗ, за задержку при перевозке пассажира — 4694 СПЗ. Порог требований к перевозчику в связи со смертью или телесным повреждением одного пассажира возрос до 113 100 СПЗ.

10. Статья 29 Монреальской конвенции предусматривает, что при перевозке пассажиров, багажа и груза любой иск об ответственности, независимо от его основания, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и такими пределами ответственности, которые предусмотрены настоящей Конвенцией, без

⁵ ВЗК РФ пренебрегает этим общепринятым принципом международного частного транспортного права в отношении пределов ответственности не только за груз, но и за багаж. При этом сам перевозчик остается в рамках режима виновной ответственности, что очевидно ущемляет интересы потребителя и грузовладельца. Данная конструкция ВЗК РФ не соответствует ни императивным нормам ГК РФ, ни современным тенденциям международно-правового регулирования.

ущерба для определения круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующих прав. При любом таком иске штрафы, штрафные санкции или любые другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, не подлежат взысканию.

11. Монреальская конвенция допускает при оформлении перевозок *применение электронно-вычислительных устройств*. Согласно Конвенции несоблюдение правил в отношении документации, отсутствие, недостатки, утрата билета, авиагрузовой накладной или квитанции на груз не лишают перевозчика права ссылаться на правила Конвенции, ограничивающие его ответственность и освобождающие от нее. Прежде по Варшавской конвенции, Гаагскому протоколу 1955 г., если перевозчик принял груз без составления накладной, а пассажира — без билета, или если они не содержат уведомления об ограничении ответственности перевозчика, последний лишался права ссылаться на них. Варшавская конвенция предусматривает лишение перевозчика указанного права и во многих других случаях несоблюдения правил оформления перевозочного документа.

Перевозчик в добровольном порядке может оговорить, что в отношении договора перевозки применяются более высокие пределы ответственности, чем предусмотренные в Конвенции, либо никакие пределы ответственности не применяются. Согласно положениям Монреальской конвенции перевозчик вправе сам отказаться от любых предусмотренных в ней средств защиты.

Введение электронной формы перевозочной документации позволяет российским перевозчикам полноценно участвовать в кооперации с иностранными авиакомпаниями на международном рынке авиаперевозок, экономить время и средства, связанные с оформлением транспортной документации, не опасаясь

быть привлеченным к неограниченной ответственности.

12. Согласно императивным нормам п. 4 ст. 31 Монреальской конвенции в случае причинения ущерба грузополучатель или получатель багажа должны заявить перевозчику «возражение», отсутствие которого в установленные *претензионные сроки* лишает грузовладельца и пассажира права на иск, за исключением случаев обмана со стороны перевозчика.

Возражение вручается или отправляется перевозчику в письменной форме. Монреальская конвенция исключила возможность составления возражения путем нанесения оговорки на перевозочный документ, что допускалось Варшавской конвенцией и Гаагским протоколом. Претензионные сроки соответствуют срокам, установленным Гаагским протоколом к Варшавской конвенции. В случае нанесения ущерба получатель должен немедленно предъявить перевозчику претензию по обнаружении ущерба в течение семи дней со дня получения багажа и 14 дней со дня получения груза. В случае задержки претензия должна быть предъявлена не позднее, чем в течение 21 дня, считая с даты передачи в его распоряжение багажа или груза.

13. Монреальская конвенция предусматривает *дополнительный (пятый) вариант альтернативной территориальной подсудности исков*, но только в случае смерти или телесного повреждения пассажира (так называемая пятая юрисдикция). Это означает, что иск об ответственности может быть предъявлен перевозчику в суде на территории государства-участника, в котором пассажир на момент происшествия имел основное и постоянное место жительства. Однако при условии, что в этом месте перевозчик предоставляет услуги, связанные с воздушной перевозкой пассажиров, сам или воздушными судами другого перевозчика на основании ком-

мерческого соглашения, используя при этом свои или арендуемые им или его партнером помещения (п. 1 и 2 ст. 33). Во всех остальных случаях споры, вытекающие из договоров международной воздушной перевозки, подлежат рассмотрению в судах государств — участников Конвенции по месту жительства перевозчика, по месту нахождения главного управленческого органа перевозчика, по месту нахождения предприятия перевозчика, заключавшего договор перевозки, или по месту назначения перевозки.

Таким образом, режим Монреальской конвенции максимально направлен на обеспечение социально экономических прав граждан с невысоким уровнем доходов, поскольку в рамках него потерпевшие могут в упрощенном порядке получить полную компенсацию причиненного ущерба.

14. Глава V Монреальской конвенции включает гражданско-правовую составляющую содержания Гвадалахарской конвенции 1961 г. (дополнительной к Варшавской) для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору. Она в свое время распространила действие Варшавской конвенции и Гаагского протокола на международные перевозки, выполняемые фактическим перевозчиком при наличии у него на то полномочий от перевозчика, заключившего договор перевозки, например договора об обмене кодами, так называемого *Codeshare agreement* — соглашения о совместной коммерческой эксплуатации рейса двумя и более компаниями, одна из которых является оператором (т. е. исполняет полеты по этому рейсу и продает билеты на эти рейсы от своего имени), а остальные — партнерами (т. е. продают билеты на рейс компании-оператора от своего имени). Рейс компании-оператора при этом может либо обозначаться обычным образом (с указанием только компании-опе-

ратора), либо использовать обозначение совместным двойным кодом сторон (код авиакомпании-оператора/код авиакомпании-партнера). Рейсы компаний-партнеров всегда обозначаются двойным кодом (код авиакомпании-оператора/код авиакомпании-партнера)⁶. В подобных случаях согласно нормам гл. V Монреальской конвенции фактический перевозчик, как и перевозчик по договору, может ссылаться на правила Конвенции, включая правила, ограничивающие его ответственность или освобождающие его от нее. Эти перевозчики несут солидарную ответственность перед пассажиром и грузовладельцем.

15. При присоединении к Монреальской конвенции Российская Федерация делает оговорку относительно неприменения ее положений в отношении:

«а) международных воздушных перевозок, выполняемых Российской Федерацией в некоммерческих целях в связи с осуществлением ее функций и обязанностей в качестве суверенного государства;

б) перевозки лиц, груза и багажа, осуществляемой для своих военных властей, на воздушных судах, зарегистрированных в Российской Федерации или арендованных ею, которые полностью зарезервированы этими властями или от их имени».

16. Монреальская конвенция *вступает в силу для России* в порядке, предусмотренном положениями п. 5 и 7 ст. 53 Конвенции: на 60-й день с даты передачи документа о присоединении на хранение в ИКАО.

Как следует из пояснительной записки Правительства РФ к проекту федерального закона «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок», «указанный порядок дает возможность осуществить одно-

⁶ URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D0%B4-%D1%88%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B3>.

временное вступление в силу Монреальской конвенции и нормативных правовых актов Российской Федерации, необходимых для ее реализации». В записке уточняется, что присоединение к Монреальской конвенции потребует внесения изменений в Воздушный кодекс РФ (гл. XV «Воздушные перевозки» и XVII «Ответственность перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя») и нормативные правовые акты Министерства транспорта РФ, регулирующие воздушную перевозку пассажиров, багажа и грузов. Согласно пояснительной записке изменения следует внести также в Федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном». Проект таких изменений внесен Правительством РФ в Государственную Думу Федерального Собрания РФ в апреле 2016 г. и принят в первом чтении Государственной Думой Федерального Собрания РФ (постановление ГД ФС РФ от 10 июня 2016 г. № 9174-6 ГД). Кроме того, предлагается внести изменения в Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, утвержденные приказом Министерства транспорта РФ от 28 июня 2007 г. № 82.

Однако Монреальская конвенция, как и Варшавская, является самоисполнимым международным договором, не требующим издания внутригосударственных актов для ее применения, кроме принятия федерального закона о присоединении к ней и ее официального опубликования. Новая конвенция будет действовать в Российской Федерации и применяться российскими судами непосредственно, как это произошло с Варшавской конвенцией 1929 г. и Гаагским протоколом к ней. Особенно

это очевидно в связи с отсутствием в действующем Воздушном кодексе РФ 1997 г. специальной главы о международных перевозках, которая, кстати, существовала в Воздушном кодексе СССР. До сих пор это обстоятельство никак не мешало российским судам применять Варшавскую конвенцию.

Что касается необходимости внесения изменений в названные главы ВЗК РФ, то она действительно очевидна ввиду явного несовершенства последних. Не вдаваясь в подробности, скажем, что ВЗК РФ в лучшем случае содержит отсылки к международным договорам, а по существу пестрит ошибками и противоречиями в регулировании прежде всего внутренних воздушных перевозок и авиационных работ, страхования ответственности воздушных перевозчиков. Однако представленный в Правительство РФ Минтранс России проект изменений не только не решает эту проблему, но и усугубляет ее. Пересмотр ВЗК РФ требует времени и привлечения к работе над проектом цивилистов, специалистов в области международного частного воздушного права. В конце концов именно для этого существуют имеющиеся в этой области государственные научно-исследовательские, образовательные институты и структуры, такие как Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ, МГИМО (кафедра международного частного и гражданского права) и др.

Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» также требует изменений.

С принятием Монреальской конвенции ограничения ответственности перевозчика в отношении жизни и здоровью пассажиров отпадают.

Согласно названному Федеральному закону ответственность за причинение такого вреда должна быть застрахована на сумму не менее чем 2 млн руб. на каждого пассажира. Несмотря на кажущуюся внушительность, размеры страховых сумм не так велики по сравнению с принятыми в международной практике страхования ответственности перевозчика и возмещения вреда, а ведь перевозчику, застраховавшему свою ответственность на уровне установленных новым законом страховых сумм, в случае, когда страховое возмещение окажется недостаточным, чтобы полностью возместить причиненный вред, придется возместить разницу между страховым возмещением и фактическим размером ущерба (ст. 1072 ГК РФ). Кто будет покрывать убытки и возмещать ущерб в полном объеме в случае неплатежеспособности авиакомпаний?

Сюридической точки зрения главное, что согласно названному Федеральному закону и ВЗК РФ в случае, например, гибели пассажира при воздушной перевозке сумма такой компенсации составляет 2 млн руб. независимо от размера причиненного ущерба. Таким образом, предусматривается применение к перевозчику штрафных санкций, т. е. взыскание с него своеобразной зачетной неустойки, независимо от наличия убытков и их размера. Размер этой неустойки определяется законом. Поэтому если допустить, что указанные нормы российского законодательства могут быть применены к международной перевозке, то возникает вопрос об их соответствии ст. 29 Монреальской конвенции, которая говорит, что штрафы, штрафные санкции или любые другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактически доказанного вреда, не подлежат взысканию.

Вывод очевиден: ВЗК РФ и Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, иму-

ществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» в части вышеназванных выплат противоречат международному договору РФ, а следовательно, не подлежит применению при международных воздушных перевозках в силу ч. 4 ст. 15 Конституции РФ.

Однако идеи расширения круга лиц, которые должны иметь право на возмещение, повышение размера и гарантий компенсации вреда причиненного жизни и здоровью граждан, заложенные в Федеральном законе, заслуживают особого внимания и безусловно требуют реализации, но в рамках общегражданского законодательства. Положения Монреальской конвенции ни в коей мере этому не препятствуют⁷.

Статья 50 Монреальской конвенции обязывает участвующие в ней государства требовать от своих перевозчиков обеспечить надлежащее страхование своей ответственности в соответствии с Конвенцией, которая предусматривает неограниченную ответственность перевозчика за жизнь и здоровье пассажиров, а не выплату 2 млн руб. компенсации, как это сказано в ФЗ и ВЗК РФ. Между тем эти же правила страхования распространяются и на иностранных перевозчиков, выполняющих полеты в Россию. Однако Россия вправе требовать от таких перевозчиков доказательств обеспечения надлежащего страхования своей ответственности в соответствии с Конвенцией (а не в пределах 2 млн руб. на одного пассажира). Такое право государств — участников Конвенции даже специально закреплено ее ст. 50. Таким образом, анализ действующих нормативных актов показывает, что правила страхования ответственности как российских, так и иностранных авиаперевозчиков, осуществляющих полеты на территорию Рос-

⁷ См.: *Остроумов Н. Н.* Правовой режим международных воздушных перевозок. М., 2015. С. 159—235.

сии, перед пассажирами и третьими лицами не обеспечивают гарантий надлежащего возмещения причиненного вреда и неадекватны зарубежным стандартам⁸.

Это же можно сказать и о предусмотренных ст. 15 указанного Федерального закона невысоких размерах предварительных выплат (100 тыс. руб.) иждивенцам и иным лицам, которые имеют право требовать компенсацию в случае гибели пассажира, для удовлетворения их безотлагательных экономических потребностей (ст. 28 Монреальской конвенции).

Таким образом, рассмотренные действующие в России законоположения, даже если они и противоречат императивным положениям Монреальской конвенции, не препятствуют ее применению в отечественной правовой системе в силу ч. 4 ст. 15 Конституции РФ, однако существенно ущемляют интересы Российского государства и его граждан.

Что касается общих правил воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, утвержденных Минтрансом РФ в 2007 г. с последующими изменениями, согласимся с И. О. Хлестовой: они сейчас в «большей степени обеспечивают защиту пассажиров по сравнению с ра-

нее действовавшими нормативными актами»⁹. Однако необходимости внесения в них изменений в том виде, в котором они сейчас существуют, практически нет, поскольку ныне действующие Общие правила перевозок в отличие от прежних вообще не содержат положений об ответственности перевозчика и порядке предъявления требований к нему, что, собственно, и составляет основное содержание Монреальской, как, впрочем, и Варшавской конвенций. А ведь положения конвенций требуют своего развития и конкретизации в правилах перевозок авиакомпаний! Кстати, названные пробелы Общих правил делают почти бессмысленными ссылки (см. п. 1 Общих правил) на то, что они разработаны в соответствии с той или другой конвенцией. Правда положения о возможности применения электронных перевозочных документов в Общие правила уже внесены, права грузовладельца по распоряжению грузом в Монреальской конвенции изменений не претерпели и поэтому соответствуют Общим правилам. Однако работа над текстом Общих правил безусловно необходима, но не только в связи с присоединением России к Монреальской конвенции, а прежде всего в силу присущих им недостатков и названных пробелов.

⁸ См.: Минтранс не видит рисков ухода Flydubai с российского рынка. URL: <https://rns.online/transport/Mintrans-ne-vidit-riskov-uhoda-Flydubai-s-rossiiskogo-rinka-2016-03-20>.

⁹ Хлестова И. О. Правовое регулирование международных воздушных перевозок // Отдельные виды обязательств в международном частном праве / под ред. Н. Г. Дорониной, И. О. Хлестовой. М., 2014. С. 290.

Библиографический список

- Cheng B. A New Era in the Law of International Carriage by Air: From Warsaw (1929) to Montreal (1999) // *International and Comparative Law Quarterly*. 2004. Vol. 59. No. 4.
- Giemulla E., Schmid R., Muller-Rostin W., etc. *Montreal Convention*. Austin; Boston; Chicago; N. Y.; The Netherlands, 2010. Art. 2-55.
- Минтранс не видит рисков ухода Flydubai с российского рынка. URL: <https://rns.online/transport/Mintrans-ne-vidit-riskov-uhoda-Flydubai-s-rossiiskogo-rinka-2016-03-20>.
- Остроумов Н. Н. Правовой режим международных воздушных перевозок. М., 2015.
- Хлестова И. О. Правовое регулирование международных воздушных перевозок // Отдельные виды обязательств в международном частном праве / под ред. Н. Г. Дорониной, И. О. Хлестовой. М., 2014.