

O.S. Sotskova
State and Legal Regulation
of the Liability of the Carrier
under the Contract
of the International Air
Transportation of the Passenger
and Baggage

A unified approach to determine "the liability period of the carrier" was proposed. The criteria for the calculation of monetary compensation to victims are investigated. Russian and foreign practice of determining liability of the carrier is analyzed.

Key words and word-combinations: liability, international air transportation, compensation.

Предложен единообразный подход к определению периода ответственности перевозчика. Исследуются критерии расчета денежной компенсации пострадавшим. Анализируется российская и зарубежная практика определения ответственности перевозчика.

Ключевые слова и словосочетания: ответственность, международная авиаперевозка, компенсация.

УДК 341.96
ББК 67.932.112

О.С. Сотскова

ГОСУДАРСТВЕННО- ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ПО ДОГОВОРУ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА И БАГАЖА

Вопрос об ответственности авиакомпании перед пассажиром является одним из наиболее актуальных в международном воздушном сообщении. Это связано с различными подходами к определению условий и критериев ответственности, выработанных практикой различных государств.

В контексте оснований ответственности перевозчика и условий ее возникновения следует отметить, что в большинстве международных соглашений ответственность возлагается на перевозчика только при наличии его вины, которая презюмируется.

Одним из оснований возникновения ответственности перевозчика является причинение вреда жизни и здоровью пассажира. Согласно ст. 17 Варшавской конвенции перевозчик отвечает за вред в случае смерти, ранения или телесного повреждения пассажира. Такая формулировка в тексте Монреальской конвенции существенных изменений не претерпела (исключено лишь слово «ранения», поскольку «телесное повреждение» включает в себя это понятие) [1].

Положения Гватемальского протокола 1971 г., расширяющие объем ответственности авиаперевозчика, определенный Варшавской конвенцией, предусматривали ответственность авиаперевозчика не за телесные

повреждения, а за «личные» (в англ. тексте слова «bodily injury» были заменены на «personal injury»). Имелось в виду возложение на него ответственности за нанесение психоэмоциональной травмы пассажиру при авиаперевозке. В 1997 г. в ходе индикативного голосования на 30-й сессии Юркомитета ИКАО (от англ. ICAO – International Civil Aviation Organization) абсолютное большинство делегаций высказалось против такой конструкции в Гватемальском протоколе.

Между тем вопрос о возмещении вреда, вызванного «психическими» повреждениями здоровья пассажиров, ни в коей мере не был снят с повестки дня. В результате компромисса основной рабочей группой, включавшей представителей делегаций стран с различными интересами, было разработано общее понимание сущности телесного повреждения, состоявшее в следующем. К телесным повреждениям относятся также психические повреждения, связанные с наличием телесных, и психические повреждения при отсутствии телесных, однако оказывающие значительное отрицательное воздействие на здоровье пассажира. Такое понимание термина «телесное повреждение», зафиксированное в протоколах, рабочих документах, докладе международной конференции по воздушному праву на 157-й сессии Совета ИКАО, должно стать ориентиром и при решении вопросов о компенсации морального вреда [2, с. 320]. Следует добавить, что практика иностранных государств не раз сталкивалась с трудностями, связанными с присуждением возмещения морального вреда, что по сути должно решаться по правилам национального права, применяемого в отсутствие соответствующих норм конвенций [2, с. 354].

В связи с этим уместно привести пример из российской практики. А. обратилась в суд с иском к ОАО АК «ТРАНСАЭРО», ЗАО «Коммерческое агентство аэропорта “Домодедово”» о возмещении вреда здоровью, компенсации морального вреда. В обоснование требований истица указала, что в 2006 г. между ней и ОАО АК «ТРАНСАЭРО» заключен договор воздушной перевозки пассажира из Новосибирска в Москву для дальнейшего перелета в Прагу. По прибытии в Москву, спускаясь по скользкому трапу в аэропорту Домодедово, она упала и получила ушиб правой ноги. Определив причинно-следственную связь между падением истицы с трапа самолета и установлением ей второй группы инвалидности, суд обоснованно установил вину ОАО АК «ТРАНСАЭРО» в причинении вреда здоровью истицы. Вина выражается в необеспечении безопасности пассажира А. при осуществлении высадки из воздушного судна. В результате полученной травмы она понесла значительные физические и нравственные страдания и просила взыскать с ответчика в свою пользу материальный ущерб в сумме 313 946 руб., компенсацию морального вреда в размере 5 000 000 руб. и расходы за производство экспертизы в сумме 7 020 руб. Решением Железнодорожного районного суда г. Новосибирска от 8 июня 2011 г. с ОАО АК «ТРАНСАЭРО» в пользу А. взысканы утраченный заработок в сумме 283 763 руб., компенсация морального вреда в сумме 500 000 руб. и расходы за производство экспертизы в сумме 7 020 руб. – всего 790 783 руб. В остальной части в иске было отказано. Определением Новосибирского областного суда данное решение оставлено без изменений [3].

Перевозчик несет ответственность за причинение вреда пассажиру в резуль-

тате происшествия, случившегося на борту воздушного судна либо во время любых операций по посадке или высадке. Единого мнения по поводу того, что считать «любой операцией по посадке или высадке», нет. Зарубежная практика все же выработала критерии этого понятия. Согласно фабуле дела *MacDonald v. Air Canada* истец упал в зону для получения багажа и потребовал компенсации. Суд, интерпретировав ст. 17 Варшавской конвенции, указал, что местонахождение пассажира в момент травмы исключает ответственность перевозчика, поскольку он достиг безопасной точки терминала. Наглядным примером французской судебной практики может служить дело *Mache v. Air France*. При переходе через взлетно-посадочную полосу в сопровождении двух стюардесс пассажир упал в люк. Суд установил, что инцидент произошел не по вине перевозчика, и отказал в иске [4]. Иной подход изложил Брюссельский апелляционный суд в 1986 г. в решении по делу *Adler v. Austrian Airlines*, когда за вред, причиненный в результате падения пассажира на лед при выходе из автобуса для посадки на самолет, перевозчик понес ответственность [5].

Подобную позицию, законно применив п. 2 ст. 117 Воздушного кодекса РФ, занял Железнодорожный районный суд г. Новосибирска в указанном решении по делу № 33-6882/2011: «Воздушная перевозка пассажира включает в себя период с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром».

Другим нарушением обязательств, за которое перевозчик несет ответственность по договору международной воздушной перевозки, является несохранность груза, багажа, ручной клади и иных вещей пассажира, следующих с ним на воздушном судне. Согласно ст. 18 Варшавской, ст. 17 и 18 Монреальской конвенций перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения багажа, личных вещей пассажира, а также груза, принятого к перевозке. Терминология российского законодательства (ст. 118 ВК РФ) несколько иная: «утрата, недостача, повреждение (порча)». Представляется, что различия эти не вызывают особых проблем на практике. В отношении всех указанных ситуаций ГК РФ (ст. 796) использует обобщающий термин: «несохранность» груза и багажа [6, с. 243].

Чтобы признать багаж утраченным, п. 3 ст. 17 Монреальской конвенции устанавливает 21-дневный срок. Варшавская конвенция, российское законодательство, Правила перевозок не предусматривают в этом случае каких-либо сроков. Термин «недостача» означает наличие разницы в весе или количестве багажа, принятого к перевозке и выданного пассажиру по одному перевозочному документу, и по сути своей является частичной «утратой». Эта довольно специфическая категория, используемая российским правом, скорее всего также вписывается в применяемые Конвенциями понятия частичного «уничтожения и утери». Понятие «повреждение (порча)» означает несоответствие качества прибывшего багажа качеству багажа, принятого к перевозке, и, как правило, совпадает по смыслу во всех правовых системах. На основании ст. 119 ВК РФ за утрату багажа при международной воздушной перевозке перевозчик несет ответственность в соответствии с международными договорами. Варшавская конвенция (п. 2 ст. 22) ответственность перевозчика при перевозке зарегистрированного багажа ограничивает вполне конкретной суммой –

250 французских франков за 1 кг веса. Для российских авиаперевозчиков эта сумма определена в размере 20 долл. за 1 кг веса [6, с. 210].

Кроме этого, чтобы защитить права пассажиров на транспорте, ст. 795 ГК РФ введена ответственность перевозчика за задержку отправления и прибытия пассажира в пункт назначения. В соответствии со ст. 120 ВК РФ за просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере 25% установленной Федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем 50% провозной платы, если не докажет, что просрочка произошла вследствие непреодолимой силы, устранения неисправностей воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Изложенное свидетельствует о том, что соглашения о международных перевозках пассажиров содержат критерии ответственности перевозчика только по вопросам причинения вреда здоровью пассажира, несохранности багажа и просрочки его доставки. Ответственность же за ручную кладь, по нашему мнению регламентируется в недостаточной степени [7, с. 81; 8].

В рамках проблемы ответственности перевозчика следует рассмотреть вопрос о компенсации в случае причинения ущерба пассажирам. Сегодня россияне и иностранцы имеют разные права на компенсацию, даже если летят в одном самолете. Это связано с тем, что Россия пока остается одной из немногих стран, продолжающих формально руководствоваться положениями Варшавской конвенции, принятой в далеком 1929 г., в то время как с 1999 г. представители уже ста государств руководствуются Монреальской конвенцией, ставящей интересы пассажиров выше интересов перевозчиков и фактически утверждающей презумпцию виновности авиакомпаний. «Варшавская система» устанавливает ограничение перевозчика по сумме выплат: ответственность перевозчика за смерть или нанесение ущерба здоровью пассажира в большинстве случаев ограничивается суммой 10 000 \$ США.

Монреальская конвенция, заключенная под эгидой ИКАО в 1999 г. и вступившая в силу 4 ноября 2003 г., отменила лимиты, установленные Варшавской конвенцией по выплатам пострадавшим в авиакатастрофе и их родственникам. Эта конвенция ввела двухуровневую систему ответственности. На первом уровне, сразу же после наступления страхового случая, авиакомпания (или ее страховщик) должна выплатить около 135 000 \$ США каждому пострадавшему, даже если вина перевозчика не доказана. Если же авиакомпания будет признана виновной в происшествии, наступит второй уровень ответственности, при котором сумма выплат ущерба вообще не ограничивается. Увеличена также ответственность перевозчика за багаж пассажиров.

Официально Россия пока не присоединилась к новому документу. Тем не менее некоторые перевозчики, особенно частные, уже начали увеличивать свои расходные статьи в соответствии с новыми международными стандартами.

Очевидно, что для Российской Федерации давно назрела необходимость в ратификации Монреальской конвенции 1999 г., предусматривающей значительное повышение ответственности авиакомпаний и упрощающей механизм получения компенсаций. Затягивание этого процесса неуклонно будет способствовать утрате позиций отечественных авиаперевозчиков на мировом рынке. Однако даже в самых развернутых и подробно расписанных международных

соглашениях всегда будут присутствовать вакуумы, подлежащие восполнению с помощью норм национального права.

Библиографический список

1. Харрис Г.Дж. Влияние Монреальской конвенции на права пассажира // Российский ежегодник международного права. 2004.
2. Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М., 2009.
3. Определение Новосибирского областного суда от 4 октября 2011 г. по делу № 33-6882/2011 [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
4. Fordham Law Review: Варшавская конвенция – ответственность авиакомпаний за травмы, полученные пассажирами в терминале: электрон. журн. 1976. № 45. URL: <http://ir.lawnet.fordham.edu/flr/vol45/iss2/3>
5. Legal Issues in Business: Liability in Air Travel for Real Estate Agents: электрон. журн. 2000. № 79. URL: <http://www3.austlii.edu.au/au/journals/LegIssBus/2000/10.html>
6. Шминова М.Я. Компенсация вреда гражданам. Гражданско-правовое регулирование. М., 1979.
7. Богуславский М.М. Международное частное право: учебник. 6-е изд., перераб. М., 2009.
8. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981.