УДК/UDC 347

Международно-правовое регулирование ответственности воздушного перевозчика за вред, причинённый жизни и здоровью пассажиров

Ларионов Александр Эдуардович
магистрант юридического факультета
Кубанский государственный аграрный университет им. И. Т. Трубилина
г. Краснодар, Россия

Глинщикова Татьяна Вадимовна (научный руководитель)
кандидат юридических наук, доцент кафедры международного частного и предпринимательского права
Кубанский государственный аграрный университет им. И. Т. Трубилина
г. Краснодар, Россия
e-mail: glinshikowa@yandex.ru

Аннотация

Исследование института возмещения имущественного и морального вреда, причиненного пассажиру при осуществлении международной воздушной перевозки чрезвычайно актуально, поскольку в последнее время растет число заключаемых договоров международной авиаперевозки. Компенсационные выплаты, осуществляемые российскими страховыми компаниями должны соответствовать международным стандартам, что, несомненно, окажет влияние на безопасность полетов.

Ключевые слова: международный договор, перевозчик, международная воздушная перевозка, компенсационные выплаты, причинение вреда.

International Legal Regulation of the Responsibility of an Air Carrier for Causing Harm to the Life or Health of Passengers

Larionov Aleksandr Eduardovich
student in the master's programme of the Faculty of Law
Kuban State Agrarian University

Krasnodar, Russia

Glinshchikova Tatyana Vadimovna (research advisor)
Candidate of Law, assistant professor of the International Private and Business Law Department
Kuban State Agrarian University
Krasnodar, Russia
e-mail: glinshikowa@yandex.ru

Abstract

Studying of compensation practices that arise due to property and moral damage caused to the passenger during an international flight are very topical now because the number of concluded international air carriage contracts grows these days. Compensatory payments made by Russian insurance companies should meet the international standards which will undoubtedly have a positive effect on the safety of the flights.

Key words: international agreement, carrier, international air transportation, compensatory payments, tresspass.

Научно-технический прогресс создает экономические, социальные и культурные блага, способствующие общественному развитию. В то же время эксплуатация технических средств, в том числе воздушных судов, нередко сопровождается определенным риском для жизни и здоровья пассажиров. Авиапроисшествия нередко приводят к гибели находящихся на борту воздушного судна пассажиров или к причинению таким пассажирам серьезных телесных повреждений.

Долгое время вопросы ответственности перевозчика при международных авиаперевозках регламентировались Варшавской системой международных договоров, в основе которой лежит Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (1929 г.) [1] Однако ввиду существенных недостатков Варшавской конвенции, которые в первую очередь выражаются в недостаточно высоком уровне компенсации пострадавшим, в 1999 году была подписана Монреальская конвенция для унификации некоторых пра-

вил международных воздушных перевозок [2]. Монреальская конвенция должна заменить Варшавскую систему едиными нормами, обеспечивающими лучшую защиту авиапассажиров. В настоящее время в Монреальской конвенции участвуют практически все государства, являющиеся лидерами в области авиаперевозок.

Центральное место в транспортных конвенциях занимают нормы об ответственности авиаперевозчика за смерть, телесные повреждения пассажиров. Варшавская конвенция ввела ответственность авиаперевозчика за вину и установила пределы его ответственности. Согласно Варшавской конвенции, ответственность воздушного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров основывается на принципе вины. В соответствии со статьей 20 Варшавской конвенции перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что им и его служащими были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда или что данные меры предпринять не представлялось возможным. Однако, суды в понятие «необходимые меры» нередко вкладывают различный смысл, ориентируясь либо на обязательства, исполнение которых можно ожидать от разумного перевозчика, либо на обстоятельства конкретного дела. Как следствие, при рассмотрении вопроса о вине авиаперевозчика объективное судебное решение может быть вынесено при оценке как объективных, так и субъективных критериев.

Однако, необходимо отметить, что Варшавская конвенция не регулирует вопросы, связанные с определением круга лиц, имеющих право на компенсацию, а также не касается объема возмещения. Данные вопросы должны определяться на основании норм национального законодательства.

В соответствии со ст. 17 Монреальской конвенции «перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, только при условии, что происшествие, которое явилось причиной смерти или повреждения, произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке». Таким образом, Монреальская конвенция под «происшествием» понимает вредо-

носное событие, которое стало следствием противоправного деяния перевозчика.

Монреальская конвенция кардинально изменила подход к решению вопроса о выплате компенсации пострадавшим в авиапроисшествиях. Монреальская конвенция, в отличие от Варшавской конвенции, вводит два уровня компенсации ответственности перевозчика за жизнь и здоровье пассажира. В соответствии с первым уровнем компенсационные выплаты родственникам погибших пассажиров составляют до 100 000 СПЗ (специальных прав заимствования). В этом случае перевозчик не может ограничивать или исключать свою ответственность. Перевозчик освобождается от ответственности за вред, причиненный смертью или телесным повреждением пассажиру, только если он докажет, что небрежность или другое ошибочное действие или бездействие этого пассажира причинили вред или стали причиной причинения вреда (ст. 20). В части требований, превышающих 100 000 СПЗ, ответственность перевозчика по-прежнему основана на принципе вины.

Таким образом, авиаперевозчик несет безвиновную ответственность за смерть или телесное повреждение пассажира, за исключением вины потерпевшего. Монреальская конвенция не освобождает перевозчика от ответственности за вред, возникший в результате действия обстоятельств непреодолимой силы. В частности, Н. Н. Остроумов пишет, что такую ответственность в полной мере можно охарактеризовать как абсолютную [3].

В то же время при причинении пассажиру телесного повреждения может нарушаться его психическое здоровье. В случае гибели пассажира может быть нарушено психическое состояние его родственников, которые в такой ситуации вправе требовать возмещение морального вреда. Однако, руководствуясь нормами международных соглашений, суд вправе присудить родственникам пассажира возмещение морального вреда лишь при условии, что такой вред является результатом смерти, ранения или иных телесных повреждений пассажира. Моральный вред, возникший из международной воздушной перевозки, может быть возмещен

лишь на основании правил и с учетом ограничений, которые закреплены в конвенциях. В этом случае следует учесть пределы и основания ответственности, срок исковой давности.

В отличие от документов Варшавской системы Монреальская конвенция 1999 г. содержит положения о предварительных выплатах. Согласно ст. 28 этой конвенции в случае авиационного происшествия, повлекшего смерть или повреждение здоровья пассажиров, перевозчик, если это предусматривается его национальным законодательством, незамедлительно производит предварительные выплаты физическому лицу или лицам, которые имеют право требовать компенсацию, для удовлетворения их неотложных материальных потребностей. Такие предварительные выплаты могут быть приняты во внимание при последующих выплатах перевозчиком с целью возмещения убытков.

Таким образом, следует признать, что правила Варшавской конвенции устарели, поскольку пострадавшие и их семьи не смогут получить адекватную компенсацию в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажиров. В настоящее время стало очевидным, что режим ответственности будет строиться именно на основании принципов, отраженных в Монреальской конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г.

Участие Российской Федерации в Монреальской конвенции не предполагает внесения существенных изменений во внутреннее законодательство. Однако некоторые коррективы в Воздушный кодекс РФ необходимо будет внести [4]. Скорейшая ратификация Российской Федерацией Монреальской конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. способствовала бы получению справедливой компенсации российскими пассажирами при международных авиаперевозках.

Список литературы

1. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Варшава, 1929 г. (ред. 1955 г.) // Справочно-правовая

система «Консультант Плюс».

2. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 1999 г.) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс».

3. Остроумов Н. Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М., 2009. С. 116.

4. Аксаментов О. И. Об ответственности воздушного перевозчика в связи с присоединением Российской Федерации к Монреальской конвенции 1999 года // Транспортное право. 2013. № 3. С. 14.