

*Н.Н. Остроумов\**

## **ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РОССИЙСКИХ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ АВИАПЕРЕВОЗОК<sup>1</sup>**

### **1. Существо вопроса**

Затягивание решения вопроса о присоединении России к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 года) негативным образом сказывается на конкурентоспособности российских авиаперевозчиков:

- не позволяет российским авиакомпаниям снижать свои расходы на оформление перевозочной документации;
- приводит к дополнительным убыткам, потере рынка, затрудняет таможенное оформление перевозимых грузов;
- пагубно сказывается на имидже и безопасности российской гражданской авиации;
- снижает уровень обслуживания клиентуры, привлекательность рейсов российских авиаперевозчиков;
- становится серьезным препятствием для кооперации российских авиаперевозчиков с зарубежными авиакомпаниями;

---

© Н.Н. Остроумов, 2011

\* Кандидат юридических наук, доцент кафедры международного частного и гражданского права МГИМО(У) МИД России.

<sup>1</sup> Доклад подготовлен с использованием информационно-правовой системы «КонсультантПлюс».

— выгодно западным конкурентам, которые в результате этого могут возить российских пассажиров в режиме Варшавской конвенции, неся номинальную ответственность за их жизнь и здоровье.

Согласно положению о Министерстве транспорта Российской Федерации оно организует проведение переговоров и заключение международных договоров в сфере его деятельности и поэтому несет ответственность за формирование позиции российского законодателя по данному вопросу.

Однако для этого необходимо иметь четкое представление о содержании новой конвенции, обрести правильное понимание ее идей и принципов нового правового режима международных воздушных перевозок. Подробный анализ нового правового режима международных воздушных перевозок содержится в монографии докладчика,<sup>1</sup> к которой приложен официальный текст Монреальской конвенции, опубликованной ИКАО.<sup>2</sup>

## **2. Идеи и принципы нового правового режима международных воздушных перевозок**

Двенадцать лет прошло с момента подписания Монреальской конвенции, определяющей основные правовые условия международных воздушных перевозок в XXI веке. Главная причина появления Монреальской конвенции состоит в том, что в конце прошлого столетия концепция ответственности авиаперевозчика, закрепленная Варшавской конвенцией 80 лет назад, на заре развития воздушных сообщений, перестала отвечать уровню развития и надежности международного воздушного транспорта. Научно-технический прогресс, бурное развитие международного воздушного транспорта, возросший уровень требований к безопасности его эксплуатации обусловили необходимость расширения объема и более четкой регламентации ответственности перевозчика.

С укреплением воздушного транспорта сместились приоритеты в регулировании ответственности авиаперевозчика в сторону обе-

---

<sup>1</sup> *Остроумов Н.Н.* Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М.: Статут, 2009.

<sup>2</sup> ICAO Doc. 9740.

спечения твердых гарантий наиболее полного возмещения вреда потерпевшим при авиационных происшествиях, что и привело к возникновению нового правового режима международных воздушных перевозок, закрепленного Монреальской конвенцией. Новая международная Конвенция призвана обеспечить твердые правовые гарантии и адекватный уровень возмещения вреда лицам, пострадавшим в результате авиационных происшествий, создать единый и понятный правовой режим ответственности авиаперевозчиков за несохранность грузов, багажа и задержку при их перевозке на международных линиях, заменить исчерпавшую себя, но еще действующую систему документов Варшавской конвенции 1929 года.

Одним из существенных преимуществ Монреальской конвенции 1999 года, является то, что она в едином тексте решает основные назревшие вопросы в области правового регулирования международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов, отвечая различным интересам, сталкивающимся в этой области.

В отличие от документов системы Варшавской конвенции Монреальская конвенция совершена на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными.

Таким образом, в настоящий момент в мире действуют два принципиально различных правовых режима международных воздушных перевозок. Перевозки между странами — участницами Монреальской конвенции, которыми являются подавляющее большинство государств, уже регулируются положениями этой новой конвенции. Вопрос о присоединении оставшихся государств к Монреальской конвенции фактически предрешен, поскольку от этого зависит возможность полноценной работы национальных перевозчиков этих стран на мировом рынке авиатранспортных услуг. Тем не менее Варшавская конвенция и все документы, дополняющие ее (т. н. «Варшавская система»), продолжают действовать при перевозках между странами, участвующими в них. Статья 55 (п. 1) Монреальской конвенции предусматривает ее преимущественную силу в отношении перевозок между государствами, участвующими в ней, перед положениями «Варшавской системы».

Правила же Варшавской системы остаются в силе в отношении перевозок, пункт отправления или пункт назначения которых нахо-

дится в государствах, не участвующих в новой Конвенции и сохраняющих свое участие в документах Варшавской системы. Поэтому в целях сохранения пусть устаревшего, но все же унифицированного режима воздушных перевозок государства, участвующие в Монреальской конвенции, не спешат денонсировать документы Варшавской системы. В этом смысле информация о том, что в ней уже осталось 40 стран,<sup>1</sup> не соответствует действительности. Их по-прежнему около ста пятидесяти. Просто с ростом числа участников Монреальской конвенции Варшавская конвенция постепенно фактически утрачивает свою силу.

Число же участников новой Монреальской конвенции стремительно растет и уже составляет более 100. Поэтому можно с полной уверенностью сказать, что в современном мире правовой режим международных воздушных перевозок преимущественно определяется этим документом.

Среди крупных неприсоединившихся к Монреальской конвенции государств помимо России и ряда стран СНГ можно назвать лишь Венесуэлу, Иран, Ирак, Индонезию.

Из стран бывшего СССР кроме прибалтийских стран в Конвенции уже участвуют Украина, Республика Молдова, Армения, Грузия. Отсутствие России в списке стран — участниц Монреальской конвенции, очевидно, сказывается не только на ее международном престиже и авторитете, о которых сейчас так много говорится, но и на конкурентоспособности ее гражданского воздушного флота на рынке авиаперевозок.

### **3. Уровень компенсации потерпевшим**

Уровень компенсации потерпевшим российскими авиаперевозчиками при авиакатастрофах на международных линиях, связывающих Россию с зарубежными государствами, оказывается значительно ниже по сравнению с возмещением потерпевшим на внутреннем рейсе. Некоторые российские авиакомпании, такие как Аэрофлот, еще в 90-е годы прошлого столетия до принятия Монреальской конвенции

---

<sup>1</sup> Бордунов В.Д. Международно-правовая унификация правил международных воздушных перевозок: теория и практика // Законодательство. 2009. № 1. С. 29.

позаботились о своем престиже и подписали соглашения авиакомпаний ИАТА, предусматривающие ответственность перевозчика на уровне, установленном теперь этой конвенцией. Включив соответствующие положения в свои правила перевозок, эти немногие российские авиапредприятия, как и другие авиакомпании — участницы Соглашения, в добровольном порядке взяли на себя обязательства по адекватной компенсации причиненного пассажирам вреда. Поэтому речь идет скорее даже не о конкурентоспособности Аэрофлота как авиакомпании, а о престиже российского государства и ее гражданского воздушного флота на международной арене.

Сейчас неучастие России в Монреальской конвенции приводит к тому, что ответственность, например, Эр Франс перед пассажиром, купившим билет на перевозку по маршруту Париж — Москва — Париж, за его жизнь и здоровье будет неограниченной и до определенных пределов абсолютной. В то же время такая же ответственность российской авиакомпании за гибель пассажира, купившего билет на перевозку по маршруту Москва — Париж — Москва, формально наступает только при наличии вины перевозчика и ограничена 20 000 долл. США. Таким образом, компенсация в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажирам Эр Франс будет неограниченной и выплачиваться независимо от вины авиакомпании, а пассажирам российского перевозчика, осуществляющего рейсы в Париж, — в пределах и на условиях документов старой Варшавской системы.

Правда, во французском суде российский перевозчик может быть привлечен к ответственности по правилам Монреальской конвенции. Оговорки о применении Варшавской конвенции, содержащиеся в билете, будут признаны недействительными в силу того, что они фактически предусматривают уменьшение ответственности перевозчика, установленной Монреальской конвенцией, чего быть не должно в силу ее статьи 26.

Так или иначе, любой здравомыслящий пассажир предпочтет российскому перевозчику более ответственную, иностранную авиакомпанию, чье государство участвует в Монреальской конвенции.

#### **4. Форма и содержание перевозочной документации**

Формы билета, багажной квитанции, грузовой накладной, российских авиапредприятий устанавливаются федеральными авиационными властями. Так, форма пассажирского билета и багажной квитанции установлена Приказом Минтранса РФ от 29 января 2008 года № 15. Однако в ней имеются лишь структура билета и требования к его содержанию: дата вылета, номер рейса, тариф и т. п. Что касается стандартных условий договора перевозки, то они в приказе отсутствуют. Поэтому российским авиакомпаниям при формировании своих перевозочных документов приходится обращаться к стандартным условиям ИАТА, которые содержат такие условия перевозки пассажиров и грузов.

Так, бланк авиагрузовой накладной авиакомпаний, осуществляющих международные авиаперевозки, издается по стандартам ИАТА с текстом условий договора на обратной стороне, который полностью должен соответствовать Резолюции 600b ИАТА и в первую очередь нотису об ограничении ответственности. Стандартные условия договора воздушной перевозки груза (Резолюции 600b ИАТА) в настоящее время соответствуют положениям Монреальской конвенции, а с 1 июля 2010 года обновлены в связи с вступившим в силу повышением предела ответственности перевозчика за груз до 19 СПЗ.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> [http://www.iata.org/whatwedo/cargo/Documents/Resolution\\_600b\\_FINAL\\_22June2010.pdf](http://www.iata.org/whatwedo/cargo/Documents/Resolution_600b_FINAL_22June2010.pdf). 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 уровня цен и стоимости жизни. Созданный механизм позволяет вносить соответствующие изменения без созыва дипломатических конференций. Согласно ст. 24 Монреальской конвенции суммы пределов (порога) ответственности, установленные в статьях 21, 22 и 23, пересматриваются ее депозитарием (ИКАО) каждые пять лет, причем первый такой пересмотр проводится 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 о том, что коэффициент инфляции превысил 10 %, то ИКАО должно уведомить государства об изменении пределов от-

Россия, не участвуя в Монреальской конвенции, не в состоянии влиять на процесс пересмотра пределов ответственности перевозчика и принятие решения. Полагаем, что российские перевозчики, эксплуатирующие международные воздушные линии, если они хотят соответствовать международным стандартам и уровню своих партнеров по бизнесу, должны не дожидаться присоединения России к Монреальской конвенции, а самостоятельно внедрять новые условия договора международной перевозки, как грузов, так и пассажиров с применением транспортной документации, рекомендуемой ИАТА.

Монреальская конвенция вводит в оборот электронную транспортную документацию. По Варшавской конвенции для перевозчика несоблюдение письменной формы договора перевозки и некоторых требований к его содержанию влечет серьезные негативные последствия: он лишается права ссылаться на положения этой конвенции, ограничивающие его ответственность.

Из содержания новой Монреальской конвенции следует, что несоблюдение требований к документации и правил оформления перевозки пассажира, багажа или груза, т. е. несоблюдение положений

---

ответственности. Изменение вступает в силу через шесть месяцев после уведомления о нем участников конвенции. Однако к 2009 году уровень инфляции достиг 13,1 %, поэтому ИКАО уведомило государства об этом.

С 1 января 2010 года согласно указанной процедуре вступили в силу новые пределы ответственности перевозчика. Предел ответственности за груз составил 19 СПЗ за 1 кг, за весь багаж пассажира — 1.131 СПЗ на пассажира, 4.694 СПЗ за задержку при перевозке пассажира. Порог требований к перевозчику в связи со смертью или телесным повреждением одного пассажира возрос до 113,100 СПЗ.

Если бы в течение трех месяцев после уведомления большинство государств-участников заявили о своем несогласии, изменения не вступили бы в силу и данный вопрос был бы передан на рассмотрение совещания государств — участников конвенции.

ИКАО незамедлительно уведомляет всех участников конвенции о вступлении в силу изменения.

Эта процедура может быть также осуществлена в любое время, если просьба об этом высказана одной третью государств-участников и если упомянутый коэффициент инфляции превысил 30 % за период с момента предыдущего пересмотра или с даты вступления в силу Конвенции, если пересмотр еще не проводился. Последующие пересмотры должны проводиться каждые пять лет, начиная с конца пятого года после даты указанного пересмотра.

статей 3–8 Конвенции, не влияют на применение правил Конвенции об ограничении ответственности перевозчика.

Позволив таким образом упростить и модернизировать процесс заключения договора воздушной перевозки, новая Конвенция в то же время обеспечила перевозчику право пользоваться ее преимуществами.

Авиаперевозчики государств, не являющихся участниками Монреальской конвенции, не имеют возможности использовать электронные способы оформления перевозок, поскольку в случае их применения и отсутствия перевозочного документа в традиционной форме автоматически лишаются права ссылаться на ограничения их ответственности. При этом ответственность перевозчика по суммам, превышающая лимиты, установленные конвенцией, как правило, не обеспечена страховым покрытием.

Помимо этого такой перевозчик не в состоянии полноценно участвовать в процессах международной кооперации авиакомпаний (вступать в альянсы, заключать соглашения об обмене кодами и т. п.), становясь изгоем на рынке международных авиаперевозок.

8 ноября 2006 года еще до принятия изменений в ВК РФ Министерством транспорта РФ издан приказ № 134 об установлении формы электронного пассажирского билета и багажной квитанции в гражданской авиации. Однако использование этой формы договора российскими перевозчиками на международных линиях по вышеуказанным причинам невозможно без дублирования ее на бумажном носителе. Именно так вынуждены поступать российские авиакомпании во избежание возложения на них неограниченной ответственности согласно положениям Варшавской конвенции. В результате складывается весьма забавная ситуация: расходы российского перевозчика на оформление договора не сокращаются, а, наоборот, увеличиваются, что лишает реформу ее основного смысла.

### ***5. Пределы размера ответственности перевозчика в отношении груза и багажа***

Согласно статье 22 Варшавской конвенции ответственность перевозчика в отношении зарегистрированного багажа ограничена суммой 250 золотых франков (примерно 20 долл. США) за каждый килограмм их веса, а в отношении всей совокупности предметов, оставленных



пассажиром при себе, — суммой 5 тыс. франков (400 долл. США). Монреальской конвенцией вводится единый предел ответственности авиаперевозчика, первоначально равный 1000 СПЗ, а теперь уже 1.131 СПЗ, в отношении всего багажа как зарегистрированного, так и незарегистрированного, «включая личные вещи пассажира» или, по терминологии Варшавской конвенции, «вещи, оставляемые пассажиром при себе» (п. 2 ст. 22 Монреальской конвенция 1999 г.).

Установленный пунктом 2 статьи 22 Монреальской конвенции единый предел ответственности авиаперевозчика в отношении всего багажа, не привязанный к его весу, является весьма важным нововведением. Оно, во-первых, позволяет ускорить урегулирование претензий путем устранения трудностей, которые иногда возникают при установлении факта регистрации или существования того или иного предмета, например, пальто, висевшего в гардеробном отсеке или багажа, помещавшегося на багажной полке в салоне самолета.

Во-вторых, нововведение открывает путь к переходу от весовой нормы провоза багажа к уже широко практикуемой в мире норме по количеству мест багажа. В большинстве крупных аэропортов это позволяет пассажиру зарегистрировать свой багаж при подъезде к аэровокзалу или сразу у входа в него без необходимости стоять в долгих очередях, как это приходится делать при взвешивании багажа. Напомним, что Монреальская конвенция, в отличие от Варшавской, уже не требует указывать вес багажа в багажной квитанции, поскольку такая необходимость отпала.

Пределы размера ответственности перевозчика, установленные Монреальской конвенцией в отношении груза и багажа, распространяются как на случаи их несохранности, так и на случаи просрочки их доставки.

Переход на новую систему необходим, прежде всего, тем российским авиакомпаниям, которые выполняют регулярные международные рейсы в кооперации с иностранными авиаперевозчиками в рамках коммерческих оглашений.