

Остроумов Н.Н. Ответственность воздушного перевозчика за багаж и груз. // Актуальные проблемы международного частного и гражданского права. К 80-летию В.А. Кабатова. Под редакцией проф. С.Н. Лебедева. М.: Статут, 2006. - С.202-215

Н.Н. Остроумов,

канд. юрид. наук, доцент МГИМО (У) МИД РФ

Ответственность воздушного перевозчика за багаж и груз

1. В соответствии со ст.796 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК) перевозчик несет ответственность за несохранность багажа [1] и груза, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи лицу, уполномоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Согласно п.1 ст.118 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее - ВК) перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза после принятия их к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять. Пункт 3 этой же статьи гласит: «Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза, если не докажет, что они не явились результатом совершенных умышленно действий (бездействия) перевозчика или произошли не во время воздушной перевозки».

Если п.3 ст.118 ВК вообще плохо поддается комментированию и вызывает недоумения [2], то в отношении формулировки п. 1 этой статьи следует сказать, что она отличается от соответствующего текста ст.796 ГК и сравнима с п.1 ст.401 ГК и ст.20 Варшавской конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. [3] (далее - Варшавская конвенция), которая по общему признанию [4] устанавливает виновную ответственность перевозчика в отношении багажа и груза (согласно ст.20 Варшавской конвенции «перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что им и поставленными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что им было невозможно их принять»).

Различия формулировок в российском законодательстве (ГК и ВК) дают основания для сомнений относительно существа вопроса, особенно если учесть два момента.

1. В отношении ответственности авиаперевозчика при перевозке почты законодатель «открытым текстом» устанавливает, что «перевозчик несет материальную ответственность перед организациями почтовой связи за утрату, повреждение (порчу) или просрочку доставки почты **по вине** перевозчика в соответствии с законодательством Российской Федерации» (ст.122 ВК).

2. Формулируя основания ответственности авиаперевозчика за вещи, не сданные в багаж и оставляемые пассажиром при себе, ВК использует текст ст.796 ГК (см. выше).

Так, по мнению В.В. Витрянского, положения ВК, «безусловно, ужесточают ответственность воздушного перевозчика по сравнению с правилами ГК, поскольку в любой ситуации, связанной с несохранностью груза, всегда можно сделать вывод о том, что приняты не все необходимые меры для предотвращения вреда». [5] «Степень необходимости мер «по предотвращению причинения вреда», - пишет автор уже в

отношении ответственности за несохранность багажа, - понятия оценочное и относительное, требующее определенных законодательных критериев, которые отсутствуют в тексте ВК (например, критерии невинности в нарушении обязательства, которые предусмотрены п.1 ст.401 ГК)». [6]

Хотелось бы, во-первых, заметить, что ст.796 ГК по своей формулировке основания ответственности перевозчика за несохранность груза и багажа более близка не к п.1 ст.401 ГК, а к п.3 ст.401, предусматривающему более строгую ответственность за нарушение обязательств при осуществлении предпринимательской деятельности: «...лицо несет ответственность, если не докажет, что надлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы, то есть чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств». И наоборот, ст.119 ВК, как уже сказано, сконструирована по типу п.1 ст.401 ГК, устанавливающему более «мягкую», виновную ответственность: «Лицо признается невинным, если... оно приняло все меры для надлежащего исполнения обязательства».

Во-вторых, хотелось бы возразить автору. На наш взгляд, у суда для решения о том, что приняты не все необходимые меры для предотвращения вреда, должны быть основания. Специфика воздушного транспорта заключается в его подробнейшей регламентации. В своей деятельности перевозчик руководствуется ВК, международными конвенциями и соглашениями по гражданской авиации, требованиями правил перевозок, инструкций и наставлений, детально и четко регламентирующих деятельность воздушного транспорта, в частности безопасность полетов, технологию авиаперевозок и т.п. Такие правила, наставления, регламенты существуют в гражданской авиации любой страны и носят императивный характер. Они в основном разрабатываются и принимаются в рамках Международной организации гражданской авиации (ИКАО), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), их положения вводятся в действие ведомствами гражданской авиации соответствующих государств или составляют содержание условий и правил перевозок авиакомпаний. Все эти документы как раз и содержат те самые «законодательные критерии», позволяющие определить полноту принятых перевозчиком мер по предупреждению причинения вреда.

Только в том случае, если перевозчик не представит доказательств соблюдения им положений соответствующих нормативных документов, суд может прийти к выводу о его виновности в несохранности груза или багажа. Но если перевозчик докажет, что он действовал в рамках указанных положений и выполнил их требования (т.е. принял все меры для надлежащего исполнения обязательства) или что он не выполнил требования указанных нормативных документов вследствие обстоятельств, которые не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (т.е. такие меры невозможно было принять), суд, руководствуясь ст.796 ГК и ст.118 (п.1) ВК, должен освободить перевозчика от ответственности по причине его невинности.

Поэтому с практической точки зрения полагаем целесообразным все же не вносить сумятицу в традиционно ясное понимание оснований ответственности перевозчика за сохранность груза и багажа, принятое как в российском и зарубежном, так и в международном частном праве, признав, что расхождение в формулировках российского транспортного законодательства является чисто текстуальным и не мешает пониманию этой ответственности как основанной на вине.

Настоящий пример формулировки строгой, объективной ответственности перевозчика за сохранность груза и зарегистрированного (сданного перевозчику) багажа являют собой положения новой Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. (далее – Монреальская конвенция), недавно

вступившей в силу. [7] В Конвенции уже участвуют более 60 государств. Россия в их число не входит.

В соответствии с п.2 ст.17 Монреальской конвенции перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения зарегистрированного **багажа**, только при условии, что случай, который явился причиной уничтожения, утери или повреждения, произошел на борту воздушного судна или во время любого периода, в течение которого зарегистрированный багаж находился под охраной перевозчика. Однако перевозчик не несет ответственности если и в той мере, в какой вред явился результатом присущего багажу дефекта, качества или порока.

В соответствии с п.1 и 2 ст.18 Конвенции перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения **груза**, только при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки. Однако перевозчик не несет ответственности если и в той мере, в какой он докажет, **что** уничтожение, утеря или повреждение груза произошли в результате присущего грузу дефекта, качества или порока; неправильной упаковки груза отправителем; акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза. В целях Конвенции воздушная перевозка охватывает период времени, в течение которого груз находится под охраной перевозчика.

2. Статья 796 ГК устанавливает, что в случае утраты или недостачи **багажа** перевозчик несет ответственность перед пассажиром и возмещает причиненный пассажиру ущерб в **размере действительной стоимости** утраченного или недостающего багажа.

В соответствии с ч.2 ст.793 ГК соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза (**но не багажа!**) предусмотрена транспортными уставами и кодексами. Такие соглашения транспортных предприятий возможны при перевозке груза с грузовладельцами, поскольку они являются обычно коммерческими организациями, когда заключение их разрешено транспортными уставами и кодексами. Но они согласно ГК исключаются в отношении перевозки багажа пассажира.

Это означает, что ВК в силу ст.3 ГК должен запрещать всякие соглашения о послаблении предусмотренной ГК ответственности авиаперевозчика перед пассажирами, объявлять их ничтожными.

Вместо этого сам ВК в п.2 ч.1 ст.119 устанавливает, что за утрату, недостачу, а также повреждение (порчу) багажа перевозчик несет ответственность «в размере его стоимости, но не более чем в размере двух установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда за килограмм веса багажа...». То есть в случае, если в соответствии с ч.2 этой же статьи ВК будет доказано, что действительная стоимость утраченного или недостающего багажа была выше двух МРОТ, то согласно ВК пассажир не вправе требовать возмещения причиненного ущерба в размере, предусмотренном ст.796 ГК. Два МРОТ на сегодняшний день составляют 200 рублей. [8]

Таким образом, ВК - единственный из всех транспортных уставов и кодексов предусматривает дополнительное ограничение (предел) ответственности перевозчика за багаж, что противоречит смыслу императивной нормы ГК, содержащейся в ч.2 ст.793. Поэтому в данном случае налицо несоответствие ст.119 ВК ст.793 и 796 ГК.

Но рассмотрим проблему с другой стороны. Резонно, например, возникает вопрос о ценностях, сданных в багаж. Если не применять ст.119 ВК, то согласно ст.796 ГК размеры ответственности перевозчика могут оказаться непредсказуемыми. Вся международная

практика правового регулирования воздушных перевозок, включая условия перевозок ИАТА, говорит о том, что авиакомпании не принимают ценности к перевозке в качестве зарегистрированного багажа и в любом случае устанавливается жесткий предел ответственности перевозчика в случае несохранности багажа. Согласно п.4.2.7 действующих в России Правил перевозок пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях СССР, утвержденных Приказом МГА СССР от 16 января 1985 г. №19 (далее - Правила внутренних перевозок), «драгоценности, деньги и документы пассажир обязан перевозить при себе, не сдавая их в багаж». Исчерпывающий перечень предметов, содержащийся в п.4.2.7 Правил, создает опасную ситуацию для перевозчика.

Представим себе, что пассажир вкладывает в сдаваемый багаж уникальные или просто ценные вещи (на практике это бывают очень дорогие шубы, пальто, произведения искусства, антиквариат и т.п.), имея счета на их покупку на астрономические суммы. По ст.796 ГК и в силу п.4.2.7 Правил перевозчик обязан возместить их утрату в размере действительной стоимости, т.е. в размере этих астрономических сумм, поскольку названные предметы формально не относятся ни к драгоценностям, ни к деньгам, ни к документам. При этом не могут быть исключены злоупотребления.

Конечно, Правила можно изменить, предусмотрев более пространный перечень ценностей либо применив более абстрактные формулировки. Но все же в условиях отсутствия пределов (лимитов) ответственности ситуация всегда будет оставаться чреватой спором и неоправданным для перевозчика риском огромных выплат.

3. Рассмотрим теперь, как обстоит дело с ответственностью воздушного перевозчика за имущество, не сданное пассажиром в багаж и **находящееся при пассажире** в салоне воздушного судна. Такие вещи именуются также «ручной кладью», «незарегистрированным багажом». Так, Монреальская конвенция использует выражение «незарегистрированный багаж, включая личные вещи»; Варшавская конвенция применяет выражение «предметы, оставляемые пассажиром при себе» Предпочтительней, по нашему мнению, выглядит все же терминология, используемая в российском законодательстве: «вещи, находящиеся при пассажире».

Поскольку перевозчик специально не принимает указанные вещи к перевозке и затем не выдает их пассажиру после ее окончания, можно сделать два вывода. Во-первых, перевозка таких вещей осуществляется непосредственно на основании договора перевозки пассажира, без заключения специального договора, как это имеет место при перевозке зарегистрированного багажа. Во-вторых, ст.796 ГК РФ не регулирует ответственность перевозчика за вещи, находящиеся при пассажире. ВК, восполняя этот пробел, определяет принципы и пределы такой ответственности.

Подпункт 3 ч.1 ст.119 ВК устанавливает, что за утрату, недостачу или повреждение вещей, находящихся при пассажире, перевозчик несет ответственность **в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления** - в размере не более чем десять установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда.

Таким образом, в случае невозможности установления стоимости вещи ответственность перевозчика ограничена пределом в 1000 руб. (10 МРОТ), что, согласитесь, не много, во всяком случае по сравнению с пределами, установленными при международных перевозках. Особенно если речь пойдет о случае катастрофы, учитывая, что пассажир берет в салон самолета наиболее ценные вещи, взятые с собой в путешествие.

Анализируя далее смысл данной нормы, приходим к выводу, что перевозчик обязан возместить пассажиру полную стоимость ценностей, утраченных или поврежденных во время перевозки, в случае если, например, у пассажира или его наследников сохранился счет продавца. Поскольку такие ценности находились при пассажире, воздушный

перевозчик обязан в полном объеме возместить пассажиру их стоимость. Таким образом, ответственность перевозчика согласно указанному положению ВК может оказаться несоразмерно высокой. Предел же в 10 МРОТ согласно ст.119 действует только тогда, когда невозможно установить стоимость пропавших или поврежденных ценностей. Из всего сказанного следует, что перевозчик остается незащищенным, если пассажир берет с собой в дорогу ценные вещи, имея доказательства их стоимости.

Такое положение можно исправить двумя способами. Включить в ВК и распространить на все без исключения перевозки норму, аналогичную ст.188 КТМ, которая освобождает морского перевозчика от ответственности за утрату и повреждение денег, ценных бумаг, золота, изделий из серебра, драгоценностей, украшений, произведений искусства или других ценностей, не сданных на хранение перевозчику. Норма ст.188 КТМ специально предусматривает возможность заключения между пассажиром и перевозчиком соглашения о хранении указанных ценностей, выделяя тем самым соответствующие правоотношения в качестве самостоятельных отношений, которые хотя и имеют место в процессе осуществления договора перевозки, однако уже не являются его составной частью. Статья 188 КТМ, на наш взгляд, выводит правоотношения по хранению ценностей, сданных пассажиром перевозчику, за рамки договора перевозки, переводя их в сферу договора хранения со всеми вытекающими из этого последствиями в плане правового регулирования такой ответственности (гл.47 ГК) с учетом особенностей, предусмотренных КТМ как специальным законом. Однако такая конструкция не лишена недостатков, связанных, например, с потенциальными спорами по поводу природы правоотношения по хранению ценностей, сданных пассажиром перевозчику, по поводу определения уровня цены сдаваемого на хранение предмета. К тому же условия перевозки воздушным транспортом отличаются от морских перевозок скоростными и технологическими характеристиками, которые вряд ли позволят соблюсти процедуру заключения и должным образом обеспечить исполнение договора хранения на воздушном судне.

Поэтому напрашивается другой вариант - установить пределы ответственности воздушного перевозчика за сохранность багажа при внутренних перевозках по примеру норм, регулирующих международные воздушные перевозки. При международных воздушных перевозках Варшавская конвенция 1929 г. в отношении предметов, оставляемых пассажиром при себе, устанавливает предел ответственности перевозчика, равный 5000 франков Пуанкаре, что составляет примерно 400 долларов США, а п.2 ст.22 Монреальской конвенции 1999 г. предусмотрел единый предел ответственности авиаперевозчика, равный 1000 СПЗ в отношении всего багажа, как зарегистрированного, так и незарегистрированного, включая личные вещи пассажира.

Положение российского воздушного перевозчика при перевозках, не подпадающих под международные конвенции, усугубляется тем, что согласно ст.118 ВК на нем лежит бремя доказывания отсутствия его вины в данном событии (согласно ВК «перевозчик несет ответственность за сохранность находящихся при пассажире вещей, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) этих вещей произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо умысла пассажира»). Из формулировки ст.118 ВК видно, что она в основном заимствована из ст.796 ГК. Однако трудно понять, с какой целью приводится ссылка на умысел пассажира в качестве основания освобождения перевозчика от ответственности. Ведь обычно перевозчик освобождается от ответственности за перевозимое пассажиром имущество в той степени, в какой причинению вреда содействовала вина потерпевшего. Понятие и принципы смешанной вины общеизвестны. Так, например, в соответствии со ст.20 Монреальской конвенции, если перевозчик докажет, что вред был причинен или его причинению способствовали небрежность,

неправильное действие или бездействие лица, требующего возмещения, перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности в той мере, в какой такое действие или бездействие причинили вред. Правило этой статьи применяется ко всем положениям Конвенции об ответственности, включая даже ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажира, не говоря уже об ответственности за его незарегистрированный багаж и личные вещи. Норма похожего содержания предусматривается ст.21 Варшавской конвенции.

Однако вернемся к вопросу о бремени доказывания вины перевозчика. Очевидно, что вещи, не сданные в багаж, остаются во владении пассажира и перевозчику довольно трудно их контролировать. Поэтому ныне не действующий ВК СССР 1983 г. предусматривал, что перевозчик несет ответственность за сохранность находящихся при пассажире вещей лишь в том случае, если будет доказано, что утрата, недостача или повреждение этих вещей произошли по вине перевозчика. Действующие в России Правила внутренних перевозок и Правила международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов, утвержденные приказом МГА СССР 3 января 1986 г. №1 (далее - Правила международных перевозок), содержат аналогичные условия.

Варшавская конвенция не определяет основания ответственности перевозчика за сохранность вещей, не сданных в багаж и находящихся при пассажире, а ст.17 Монреальской конвенции 1999 г. предусматривает, что в отношении незарегистрированного багажа, включая личные вещи, перевозчик несет ответственность, если вред причинен по его вине или по вине его служащих или агентов. Таким образом, бремя доказывания вины перевозчика возлагается на пассажира.

Аналогом вещей, находящихся при пассажире, на морском транспорте скорее всего следует назвать каютный багаж. Там вина перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий), предполагается только в тех случаях, когда утрата или повреждение каютного багажа произошли в результате кораблекрушения, столкновения, посадки судна на мель, взрыва или пожара на судне или недостатков судна либо в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой судна на мель, взрывом или пожаром на судне или недостатками судна. В остальных случаях вину перевозчика должен доказать истец. Такой подход кажется более логичным и для воздушного транспорта, как международного, так и внутреннего российского.

Таким образом, положения п.2 ст.22 Монреальской конвенции рассчитаны скорее на единичные случаи пропажи или повреждения вещей, находящихся при пассажире. Впрочем, в случае авиакатастрофы вопрос о бремени доказывания вины перевозчика в отношении вещей, находившихся при пассажире, в силу имеющихся пределов ответственности обычно не возникает. Что же касается соответствующих положений ВК, то они, как представляется, не соответствуют общепринятой концепции ответственности перевозчика за вещи, находящиеся при пассажире.

Подводя итог рассмотрению вопроса об ответственности перевозчика за вещи, находящиеся при пассажире, следует отметить крайнюю несбалансированность ее правового регулирования. Во всяком случае ставить российского перевозчика и пассажира на внутренних линиях в худшее положение, чем при международных перевозках, как это делает ВК в данном вопросе, вряд ли справедливо. Полагаем, что в ВК должны быть внесены соответствующие изменения.

4. Анализируя ст.793 ГК в отношении ответственности за **груз**, мы приходим к выводу, что она допускает лишь возможность **соглашений** транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика **при условии**, если такая возможность предусмотрена транспортными уставами и кодексами. Важно заметить, что транспортные уставы

и кодексы, руководствуясь этой статьей ГК, могут лишь допускать такие соглашения или запрещать. И в том случае, если они это допускают, стороны договора перевозки могут, исходя из принципа свободы договора, предусмотренного ст.421 ГК, только сами принять решение о заключении таких соглашений. Однако ВК (ст.119 ч.1 п.2) просто в императивной форме предусматривает ограничение ответственности авиаперевозчика в отношении утраты, недостачи или повреждения (порчи) груза в том же размере, что и в отношении багажа, - два МРОТ за килограмм его веса. На наш взгляд, ограничение или устранение ответственности транспортной организации не могут согласно ст.793 ГК навязываться сторонам договора перевозки или одной из них транспортными уставами и кодексами.

Полагаем, что сказанное выше в отношении зарегистрированного багажа относится и к грузу: ВК предусматривает дополнительное ограничение ответственности перевозчика, что не соответствует смыслу императивной нормы ГК, содержащейся в ч.2 ст.793.

5. Несмотря на прозвучавшую критику в адрес ст.119 ВК, следует отметить как положительный момент попытку российского законодателя встать на путь, соответствующий принятой практике установления **пределов ответственности перевозчика за груз и багаж международными конвенциями и соглашениями**.

Кстати, международные соглашения предусматривают случаи, когда пределы ответственности не применяются (умысел перевозчика или вина, граничащая с умыслом). И если быть последовательным, то аналогичное положение должно было бы содержаться и в ВК. Однако там подобное условие отсутствует.

Вообще пределы ответственности, установленные международными конвенциями и соглашениями по воздушным перевозкам, имеют главную цель обеспечить понятный режим ответственности воздушному перевозчику в иностранном государстве, в которое он осуществляет полеты и законы которого ему неизвестны. Такие пределы дают возможность перевозчику примерно оценить максимальный размер убытков, которые он понесет в случае предъявления ему в суде иностранного государства, куда он собирается осуществлять перевозку, требований, вытекающих из причинения вреда грузу или багажу.

Так, например, согласно п.2 ст.119 ВК РФ, стоимость багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, определяется исходя из цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при ее отсутствии - исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или в день вынесения судебного решения, если требование добровольно удовлетворено не было. Варшавской конвенцией 1929 г. предусмотрены пределы ответственности воздушного перевозчика в отношении груза и багажа: максимально 250 золотых франков Пуанкаре (примерно 20 долларов США) за 1 кг веса.

Благодаря таким ограничениям иностранный перевозчик (и его страховщик) получает гарантии того, что в случае предъявления к нему иска в российском суде его максимальные убытки составят 20 долларов за 1 кг груза или багажа независимо ни от каких российских законов и правил, определяющих порядок и размеры возмещения вреда в этом случае. То же можно сказать и о российских перевозчиках, осуществляющих полеты во все государства, участвующие в Варшавской конвенции. В этом, на наш взгляд, кроется природа и основной смысл пределов ответственности, установленных международными транспортными конвенциями и, в частности, Варшавской конвенцией, преамбула которой в качестве главной задачи ставит регулирование «в **однообразном** порядке условий международных воздушных перевозок в отношении... ответственности перевозчика». [9]

В 70-х гг. прошлого века при разработке документов, изменяющих Варшавскую конвенцию, одной из целей было еще и максимально упростить процедуру возмещения ущерба, причиненного при международной воздушной перевозке пассажиров, груза и багажа. Поэтому в указанных документах пределы ответственности перевозчика в отношении грузов оставлены на прежнем, невысоком для современных условий уровне - 17 СПЗ за 1 кг груза, в отношении всего имущества, взятого каждым пассажиром в дорогу, установлен предел - 1000 СПЗ, однако изменены основания ответственности перевозчика. Дополнительные протоколы к Варшавской конвенции (Гватемальский протокол 1971 г., Монреальский протокол №3), так и не вступившие в силу, действующий Монреальский протокол №4 1975 г., соответствующие положения которых воплотились в Монреальской конвенции 1999 г., предусматривают ответственность авиаперевозчика за груз и зарегистрированный багаж независимо от вины (объективная ответственность). В случае утраты или серьезного повреждения груза или багажа перевозчику уже становится выгоднее без всяких разбирательств выплатить возмещение в пределах, установленных конвенцией, в порядке удовлетворения претензии, если пассажир или грузоотправитель предъявили соответствующие требования и доказательства, не прибегая к долгим процедурам судебного или арбитражного разбирательства. Такая конструкция удобна и потому может быть весьма привлекательной для сторон договора перевозки. Перевозчику не нужно утруждать себя доказательством своей невиновности, поскольку в отношении сохранности груза и зарегистрированного багажа установлен принцип объективной ответственности перевозчика, а пассажиру и грузовладельцу требуется только доказать размер причиненного ущерба до указанных пределов, что, как правило, не составляет большого труда. (Если вопрос касается вещей, не сданных в багаж, «личных вещей» пассажира, последний должен кроме размера причиненного ущерба доказать еще и вину перевозчика.)

Подводя итог сказанному, хотелось бы заключить, что в отличие от ПС, который фактически исходит из принципа неограниченной ответственности перевозчика (в рамках действительной стоимости груза и багажа), Монреальская конвенция предусматривает пределы ответственности перевозчика, создавая тем самым довольно простую и удобную схему предсказуемой ответственности авиаперевозчика в отношении несохранности груза и багажа.

Защищая в разумных пределах интересы клиентуры воздушного транспорта, Монреальская конвенция, с одной стороны, снимает «головную боль» с перевозчика в отношении ценных грузов и всех вещей, взятых пассажиром с собой в дорогу, а с другой - дает полную свободу его клиенту по принятию решения, связанного с оценкой рисков и обеспечением своих особых имущественных интересов при перевозке. Клиент может объявить стоимость ценного багажа или груза, застраховать их, взять ценную вещь с собой в салон самолета и сам следить за ее сохранностью.

Концепция Монреальской конвенции, призванная максимально ускорить и упростить процесс разрешения претензионных споров и судебных разбирательств, а главное, сократить их количество и в то же время охранять перевозчика от чрезмерно высокой ответственности при международных авиаперевозках, не противопоказана, на наш взгляд, и для внутренних российских перевозок. Использование международного опыта правового регулирования ответственности авиаперевозчика, по нашему мнению, не только отвечало бы интересам российских граждан и товаропроизводителей, но и способствовало бы развитию воздушного транспорта, иностранного туризма, вхождению российской экономики в мировой цивилизованный рынок. Полагаем, что ратификация Россией Монреальской конвенции 1999 г. могла бы стать важным шагом в этом направлении.

ССЫЛКИ:

- [1]. Относительно багажа следует заметить, что все перевозимое имущество пассажира, которое он берет с собой в дорогу, делится на зарегистрированный багаж и вещи, остающиеся при пассажире. Для каждой из этих категорий перевозимого имущества устанавливается особый режим ответственности перевозчика. Поскольку ст.796 ГК говорит о принятии и выдаче багажа, можно сделать вывод о том, что она относится только к зарегистрированному багажу, т.е. сданному перевозчику и принятому им в соответствии с договором перевозки багажа.
- [2]. См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М., 2003.С.483.
- [3]. СЗ СССР. 1934. №20. Отд. 2.
- [4]. Rodiere R. Droit des transports. P., 1977. P.558; Shawcross & Beaumont. Air Law. L., 1977. P.65; Лунц Л.А. Международное частное право: Особенная часть. М., 1975. С.212; Садиков О.Н. Договор международной перевозки пассажиров, багажа и грузов// Международное воздушное право. Кн. 2. М., 1981. С.177; Сенчило В.М. Ответственность авиаперевозчика при международных перевозках. Л., 1987. С.22.
- [5]. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С.482-483.
- [6]. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С.339.
- [7]. DCWDoc. No57, 28/5/99; текст конвенции опубликован в «Московском журнале международного права». 2001. №1. С. 314-399.
- [8]. Ст.5 Федерального закона от 19 июня 2000 г. №82-ФЗ в редакции федеральных законов от 29 апреля 2002 г. №42-ФЗ, от 26 ноября 2002 г. №152-ФЗ, от 1 октября 2003 г. №127-ФЗ.
- [9].Обиныхобоснованияхустановленияпределовответственностиперевозчикасм.: Jenks C. Liability for Ultra-hazardous Activities in International Law (Recueil des cours. Т. 117, 1967. P. 84); Drion H. Limitation of Liability in International Law, 1964. P. 13, 17, 28-31; Садиков ОН. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Юрид. лит., 1981. С. 86-87; Грязное В.С., Колосов ЮМ. Международно-правовое регулирование ответственности в воздушном праве// Сов. государство и право. 1968. №11. С.69.