

Черненко А. Новые тенденции в правовом регулировании международных перевозок. ч. 2 "Offshore journal" № 5 – 2004 г.

Тридцатым Договаривающимся государством Международной организации гражданской авиации (ИКАО), которое ратифицировало Монреальскую конвенцию 1999 года стали Соединенные Штаты Америки. Одновременно с США свою ратификационную грамоту сдал на хранение и Камерун. В Европейском Союзе обсуждается возможность присоединения к Монреальской Конвенции 1999 года всех его государств-членов.

По словам доктора Ассада Котайта, Президента Совета ИКАО «Потерпевшие от авиационного происшествия при международной перевозке и члены их семей будут лучше защищены и станут получать более высокую компенсацию по новой Монреальской конвенции, которая модернизирует и объединяет 75-летнюю систему международных документов частного международного права в одном правовом документе».

Практически все специалисты, комментирующие различия между системами ответственности, установленными Варшавской конвенцией 1929 года и Монреальской конвенцией 1999 года, отмечают ужесточение в Монреальской конвенции системы ответственности авиаперевозчика за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, а также уничтожения, утери или повреждения багажа груза или в некоторых других случаях. Необходимость такого ужесточения ответственности авиаперевозчика назревала в течение длительного времени, в Варшавскую конвенцию 1929 года вносились изменения, размеры компенсаций росли, однако и измененный вариант Варшавской конвенции не был адекватен современным условиям сложившимся на рынке международных воздушных перевозок. Этим и объясняется достаточно быстрая ратификация Монреальской конвенции 1999 года более чем 30 государствами менее чем за 5 лет.

Тем не менее, на сегодняшний день Украина не поставила свою подпись под Монреальской конвенцией, правда как и Россия. Существуют мнения специалистов, что по этой причине украинские и российские авиакомпании могут лишиться своих позиций на рынке международных воздушных перевозок. Это объясняется тем, пассажиру, возможно, будет более выгодно пользоваться услугами авиакомпаний стран-участниц Монреальской конвенции, которые дороже ценят не только жизнь пассажиров, а также и их время и багаж. Мнения специалистов о повышении цен на авиабилеты в связи с увеличением сумм страховых выплат расходятся, но, в принципе, большинство экспертов считает, что значительно дорожать авиабилеты не будут. Во-вторых, статья 50 Монреальской конвенции 1999 года гласит: «Государства-участники требуют, чтобы их перевозчики имели надлежащее страхование своей ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией. Государство-участник, в которое перевозчик выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования своей ответственности по настоящей Конвенции», что фактически означает право государств, присоединившихся к Монреальской конвенции, не пускать на собственную территорию самолеты авиакомпаний государств неприсоединившихся к Конвенции, если их ответственность не застрахована по размерам, указанным в Монреальской конвенции. Это означает, что украинские и российские авиакомпании должны будут в добровольном порядке увеличивать размер своей ответственности, в противном случае могут быть ограничены их позиции на рынке международных авиаперевозок.

Рассмотрим основные различия между Монреальской конвенцией 1999 года и Варшавской конвенцией 1929 года. Появление Монреальской конвенции 1999 года

обусловлено необходимостью модернизации системы ответственности авиаперевозчика, установленной Варшавской конвенцией. Из текста Монреальской конвенции видно, что текст документ принципиально не является новым, а представляет из себя модернизированный текст Варшавской конвенции 1929 года. Авторы конвенции не меняли основные понятия Варшавской конвенции 1929 года. Так, в частности, основные определения такие, как например, «международная перевозка» позаимствованы из Варшавской конвенции 1929 года.

Незначительно отличаются от Варшавской конвенции 1929 года положения Монреальской конвенции 1999 года, касающиеся описания транспортных документов. Данные положения Монреальской конвенции 1999 года основываются на положениях Варшавской конвенции, однако они адаптированы под современные условия оформления транспортной документации при осуществлении воздушных перевозок.

Глобальные отличия Варшавской и Монреальской конвенций начинают прослеживаться в разделах регулирующих ответственность авиаперевозчика. Теоретическая литература разделяет ответственность авиакомпаний по договору воздушной перевозки на следующие моменты:

1. Причинение вреда здоровью пассажира или уничтожение либо повреждение ручной клади, багажа или груза;
2. Задержка в доставке пассажира, ручной клади, багажа или груза;
3. Другие нарушения договора воздушной перевозки (невозможность доставки пассажира в согласованный пункт назначения, неисполнения указаний по переадресации груза и др.).

При чем последний случай ответственности, который в транспортном праве принято называть общегражданской ответственностью, Варшавская конвенция 1929 года и Монреальская конвенция 1999 года не регламентируют. Такие ситуации на практике не очень распространены и решаются в соответствии с правилами национального права, на основании которого будет действовать договор международной воздушной перевозки. Общие положения Варшавской конвенции, которые отображают закрепленную в ней правовую концепцию ответственности авиаперевозчиков в рамках в рамках договора воздушной перевозки, следующие:

1. Авиаперевозчик несет ответственность за вред, причиненный пассажиру, багажу или грузу в процессе осуществления воздушной перевозка (ст.ст. 17,18).
2. Ответственность авиаперевозчика наступает при наличии его вины, которая резюмируется (ст.20).
3. Конвенцией устанавливается максимальный предел ответственности, которая дифференцируется в зависимости от конкретного случая ответственности (ст.22).
4. При наличии грубой вины авиаперевозчика, пределы ответственности предусмотренные в ст.22 не применяются (ст.25).

Пределы воздушной перевозки, определяющие пределы ответственности воздушного перевозчика во времени, в Варшавской конвенции указаны следующим образом – ответственность за вред здоровью пассажира наступает, если несчастный случай произошел на борту воздушного судна или во время всяческих операций при посадке и высадке (ст.17). За сохранность багажа и груза авиаперевозчик отвечает во время воздушной перевозки, которая охватывает промежуток времени, в течение которого багаж или груз находился под охраной авиаперевозчика, независимо от того, имеет ли это место на аэродроме, на борту воздушного судна или в каком либо другом месте, в случае посадке вне аэродрома (ст.18).

Принцип ответственности авиаперевозчика при наличии его вины сформулирован в Варшавской конвенции достаточно четко. Согласно ст.20 перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что он и поставленные им лица приняли все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда или что им было невозможно их

принять. Кроме того оговорена одна из наиболее типичных на практике ситуаций, которая исключает ответственность авиаперевозчика: наличие вины самого потерпевшего (ст.21).

Пределы ответственности авиаперевозчика установлены Варшавской конвенцией в следующих размерах: 125 тыс. франков (около 8 300,00 долларов США) в отношении каждого пассажира, 250 франков за каждый килограмм груза и багажа и 5 тыс. франков в отношении ручной клади каждого пассажира (ст.22). Гаагским протоколом первый из этих лимитов был увеличен до 250 тыс. франков (имеются ввиду франки состоящие из 65,5 мг золота пробы девятьсот тысячных – п.5 ст.22). Монреальскими протоколами №3 и №4 пределы ответственности, установленные во франках, были заменены на СДР – электронную денежную единицу, применяющуюся при расчетах стран – членов Международного валютного фонда.

При перевозках пассажиров обязательное предъявление претензии не предусмотрено и пассажир, в случае нанесения вреда его здоровью может сразу обратиться в суд. На практике однако такие требования предварительно заявляются перевозчику. Для перевозок багажа и грузов Варшавская конвенция предусматривает обязательный претензионный порядок.

Согласно п.2 ст.26 Варшавской конвенции, В случае причинения вреда лицо, имеющее право на получение груза, должно направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении вреда и самое позднее в течение семи дней со дня получения багажа и четырнадцати дней со дня получения товаров. В случае опоздания протест должен быть произведен не позднее чем через 21 день, считая со дня, когда багаж или груз были переданы в его распоряжение.

Претензия должна быть заявлена письменно (п.3 ст.26). При отсутствии претензии на протяжении установленного срока, никакие иски против перевозчика не принимаются, кроме случаев обмана со стороны последнего (п.4 ст.26).

Варшавская конвенция устанавливает специальные правила предъявления претензий для перевозок, которые осуществляются несколькими последовательными перевозчиками (п.2 и 3 ст.30). Если речь идет о пассажире, то требование может быть предъявлено только к перевозчику, который осуществлял ту часть перевозки, в которой имел место несчастный случай либо задержка, если при этом первый перевозчик не взял на себя ответственность за осуществление всей перевозки. В отношении багажа и груза требование может быть заявлено отправителем первому, а получателем последнему перевозчику и, кроме того, перевозчику, который осуществлял ту часть перевозки в ходе которой была нарушена сохранность либо произошла задержка в доставке. Эти перевозчики несут солидарную ответственность перед отправителем и соответственно перед получателем.

Для защиты прав пассажиров и грузовладельцев ст.29 Варшавской конвенции предусматривает двухлетний срок исковой давности по искам об ответственности перевозчика. Этот срок отсчитывается с момента прибытия воздушного судна в пункт назначения, либо с даты, когда воздушное судно должно было прибыть в пункт назначения или с момента прерывания перевозки. Исчисление этого срока осуществляется в соответствии с законодательством государства, в котором заявлен иск. Варшавская конвенция не содержит положений касательно продления срока исковой давности.

Статья 28 Варшавской конвенции гласит, что иск об ответственности должен быть заявлен, по выбору истца, в пределах территории одной из Высоких Договаривающихся Сторон либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту нахождения главного управления его предприятия или по месту, где он имеет контору, посредством которой был заключен договор, либо перед судом места назначения. Процедура определяется законом суда, в котором вчинен иск.

Основной особенностью Монреальской конвенции 1999 года является концепция неограниченной ответственности. В то время как Варшавская конвенция устанавливает предел ответственности в случае смерти или телесного повреждения пассажиров на уровне 125000 золотых франков (или 250 тыс. франков в Гаагском протоколе), Монреальская конвенция вводит двухуровневую систему. Первый уровень означает объективную ответственность в размере до 100000 специальных прав заимствования (СПЗ) (около 135000 долл. США) независимо от вины перевозчика (ст.21). Второй уровень основывается на презумпции вины перевозчика и не предусматривает ограничения ответственности.

Статьей 22 Монреальской конвенции установлены пределы ответственности в отношении задержки, багажа и груза. Так в случае вреда, причиненного при перевозке лиц в результате задержки, ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой 4150 специальных прав заимствования. При перевозке багажа ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 1000 специальных прав заимствования в отношении каждого пассажира. При перевозке груза ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 17 специальных прав заимствования за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. Пределы, установленные Монреальской конвенцией не препятствуют суду присудить в соответствии со своим законом дополнительно все или часть судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, понесенных истцом, включая проценты.

Иск об ответственности должен быть предъявлен по выбору истца в пределах территории одного из государств-участников либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту его основного коммерческого предприятия или по месту, где он имеет коммерческое предприятие, посредством которого был заключен договор, либо в суде места назначения перевозки.

В отношении вреда, происшедшего в результате смерти или телесного повреждения пассажира, иск об ответственности кроме указанных выше судов может быть возбужден в одном из судов на территории государства-участника, в котором пассажир на момент происшествия имеет основное и постоянное место жительства и в которое или из которого перевозчик предоставляет услуги (ст.33).

Основные новшества и преимущества Монреальской конвенции включают в себя:

- Отмену ограничений на ответственность за гибель или травмы пассажиров.
- Разрешение подавать иски по фактам гибели или травм пассажиров в суды по «главному и постоянному месту жительства» пассажира, когда перевозчик осуществляет коммерческое присутствие в этом государстве, что почти во всех случаях обеспечит пассажирам возможность подавать иски в суды по месту их жительства.
- Сохранение большинства грузовых положений Монреальского протокола № 4, который обновил устаревшие правила Варшавской конвенции по грузовой документации.

«Разработав эту новую Монреальскую конвенцию, мы смогли добиться тонкой сбалансированности интересов и потребностей всех партнеров в области международной гражданской авиации, государств, пассажиров, авиакомпаний и транспортной отрасли», – отметил д-р Котайт, Президента Совета ИКАО.