

Остроумов Н.Н. Новое законодательство о возмещении причиненного при воздушной перевозке вреда // Закон. 2008. №4. С.151-162.

Государственной Думой РФ принят Федеральный закон от 04.12.2007 №331-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации». Закон вступает в силу по истечении 180 дней после дня официального опубликования (за исключением подп. «в» п.1 ст.1). Изменения касаются только ст.117, 119 и 133, т.е. регулирования ответственности воздушного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, несохранность багажа, ручной клади и грузов и обязательного страхования такой ответственности.

Отметим, что в этом же месяце Государственной Думой был принят другой Федеральный закон от 01.12.2007 №314-ФЗ «О внесении изменений в статью 105 Воздушного кодекса Российской Федерации», которым решается актуальный и важный вопрос применения электронной формы перевозочной документации на воздушном транспорте, которому была посвящена специальная статья в номере журнала «Закон», вышедшем в июле этого же года.

Между тем гражданско-правовая часть Воздушного кодекса РФ (далее – ВК РФ) уже с момента его принятия в 1997 г. требовала серьезных исправлений, обновления, пересмотра и решения ряда важных вопросов. В частности, требуется закрепить особенности чартерных перевозок, связанные с отступлением от общих правил перевозок, установленных ВК РФ (прежде всего это касается прав пассажиров). Следует упорядочить взаимоотношения между фрахтовщиком и фрахтователем по договору фрахтования (чартеру) в отдельной главе Кодекса, как это было сделано в ВК СССР 1983 г. и в действующем ВК РФ в отношении авиационных работ. Давно назрела необходимость дополнить ВК РФ нормой о регистрации права собственности на воздушные суда, поскольку вступивший в силу Федеральный закон от 21.07.1997 №122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» не распространяется на морские, внутриводные и воздушные суда. В Кодексе торгового мореплавания РФ и Кодексе внутреннего водного транспорта РФ эти вопросы решены. Положение п.2 ст.118 ВК РФ о бремени доказывания вины перевозчика в отношении ответственности за ручную кладь не соответствует общепринятой зарубежной и международной практике, а также правилам, принятым в РФ на других видах транспорта. Требуют совершенствования нормы ВК РФ об ответственности воздушного перевозчика за просрочку исполнения договора перевозки. [1] Кроме этого, действующий ВК РФ содержит целый ряд положений, которые просто требуют корректировки ввиду очевидных серьезных оплошностей, допущенных при его составлении (п.3 ст.118, п.4 ст.127, ст.128 и др.).

Очевидно, что происходящее латание дыр в воздушном законодательстве, отсутствие комплексного подхода при его пересмотре не лучшим образом сказывается на его качестве и имеет серьезные негативные последствия, причем не только юридические.

Ответственность воздушного перевозчика

Согласно п.1 ст.117 ВК РФ в новой редакции Федерального закона №331-ФЗ (далее – новый Закон) ответственность перевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, регулируется международными договорами Российской Федерации и главой 59 Гражданского кодекса РФ. Однако размер ответственности перевозчика согласно п.1 ст.117 ВК РФ определяется теперь не Гражданским, а Воздушным кодексом РФ.

Новый порядок предусматривает выплату потерпевшим «компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке» (п.1.1 ст.117 ВК РФ в новой редакции). Компенсация выплачивается в виде фиксированной суммы и не освобождает перевозчика от обязанности возмещения вреда в части, превышающей эту сумму, лицам, имеющим право на возмещение вреда в случае смерти кормильца в порядке ст.1087 ГК РФ. В случае гибели пассажира при воздушной перевозке сумма такой компенсации составляет 2 млн руб., а в случае повреждения здоровья эта сумма определяется исходя из характера и степени тяжести повреждения здоровья в соответствии с нормативами, которые предстоит определить Правительству РФ. Однако размер компенсации в случае повреждения здоровья не может превышать 2 млн руб., а положение о ней вступает в силу только с 1 января 2010 г.

Согласно новому Закону при отсутствии граждан, имеющих право на возмещение вреда в случае смерти кормильца, право требовать выплаты компенсации в размере 2 млн руб. в равных долях получают родители/супруг, дети умершего пассажира, а если пассажир не имел самостоятельного дохода – граждане, у которых он находился на иждивении (п.1.1 ст.117 ВК РФ в новой редакции). Практически для перечисленных лиц, кроме иждивенцев, названный размер выплаты, вероятно, станет одновременно и пределом возможной компенсации, поскольку по действующему российскому гражданскому законодательству они не вправе требовать возмещения в случае смерти пассажира. Что касается иждивенцев, то размер возмещения вреда в силу отсутствия каких-либо его ограничений при соответствующих условиях может значительно превосходить размер установленной новым Законом компенсации. В этом смысле говорить о повышении новым Законом размера ответственности воздушного перевозчика было бы неправильным.

Однако новое законодательство предусматривает применение к перевозчику штрафных санкций, т.е. взыскание с него своеобразной зачетной неустойки, независимо от наличия убытков и их размера. Размер этой неустойки определяется законом. Она распределяется в равных долях между иждивенцами, а если их нет, то поровну между другими лицами, указанными в п.1.1 ст.117 ВК РФ в новой редакции. Тем самым значительно расширяется ограниченный ст.1087 ГК РФ круг лиц, имеющих право требовать возмещения в случае гибели пассажира, правда, только в форме выплаты фиксированной суммы указанной компенсации.

В этом смысле изменения, внесенные в ВК РФ, следует рассматривать и как увеличение размера возмещения вреда в порядке п.3 ст.1085 ГК РФ, и как повышение размера ответственности воздушного перевозчика по сравнению с перевозчиками на других видах транспорта, и как новеллу в российском законодательстве о деликтных обязательствах.

В остальном порядок возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью пассажира воздушного судна, а также основания и условия ответственности перевозчика по-прежнему определяются главой 59 ГК РФ, и уже сейчас можно предположить возникновение проблем в практике возможного применения новых положений о компенсации вреда в увязке с нормами ГК РФ. В частности, имеются опасения, что нововведения в ВК РФ чреватые получением двухмиллионной законной компенсации за гибель пассажира лицами, не понесшими ни материального, ни морального ущерба, могут подталкивать «заинтересованных», обездоленных или террористически настроенных Лиц на действия, несовместимые с нормами закона и морали.

В отношении размера ответственности перевозчика за несохранность груза и багажа, сданного к перевозке без объявления ценности, можно сказать, что предел такой ответственности новым Законом повышается в три раза. Если ранее согласно ст. 119 ВК РФ перевозчик нес ответственность за несохранность груза и багажа в пределах 2 МРОТ за 1

кг, то теперь лимит такой ответственности составляет 600 руб. Что касается лимита ответственности за ручную кладь (вещи, не сданные в багаж и оставляемые пассажиром при себе), то он повышен с 10 МРОТ до 11 тыс. руб. [2]

Страхование ответственности перевозчика

Изменения ВК РФ предусматривают обязанность перевозчика обеспечить выплату компенсации в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажиров и возмещение ущерба в случае несохранности багажа путем страхования своей ответственности перед пассажиром. В связи с этим меняется содержание ст.133 ВК РФ. Дается определение объекта страхования, а также страхового случая по договору обязательного страхования, каковым является наступление гражданской ответственности перевозчика за причиненный при воздушной перевозке вред жизни или здоровью пассажира, его багажу и находящимся при нем вещам, которое влечет за собой обязанность страховщика осуществить страховую выплату.

Устанавливается размер страховой суммы, в пределах которой страховщик при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) обязуется возместить пассажиру причиненный вред. Вместо прежних 1000 МРОТ размер страховой суммы в случае гибели пассажира по договору обязательного страхования ответственности должен теперь составлять не менее двух миллионов двадцати пяти тысяч рублей на каждого пассажира воздушного судна. Следует предположить, что законодатель при определении размера страховой суммы исходил из необходимости покрытия риска выплаты компенсации (2 млн руб.) и расходов на погребение (25 тыс. руб.). Ответственность за причинение вреда здоровью пассажира должна быть застрахована на сумму не менее чем два миллиона рублей на каждого пассажира. Однако, несмотря на кажущуюся внушительность, размеры страховых сумм не так уж велики по сравнению с принятыми в международной практике (см. об этом ниже), а ведь перевозчику, застраховавшему свою ответственность на уровне установленных новым Законом страховых сумм, в случае, когда страховое возмещение окажется недостаточным для того, чтобы полностью возместить причиненный вред, придется возместить разницу между страховым возмещением и фактическим размером ущерба (ст. 1072 ГК РФ).

Ответственность за вред, причиненный багажу пассажира, страхуется соответственно на сумму не менее чем шестьсот рублей за каждый килограмм веса багажа, а вещам, находящимся при пассажире, – одиннадцати тысяч рублей на каждого пассажира. Что касается страховой суммы по договору обязательного страхования ответственности перевозчика перед грузовладельцем или грузоотправителем, то она, несмотря на повысившийся предел ответственности перевозчика, по непонятным причинам осталась прежней – 2 МРОТ.

Согласно п.5 ст.133 ВК РФ в новой редакции срок договора обязательного страхования не может быть менее чем один год.

Новый Закон в императивной форме устанавливает размеры страховых выплат по договору обязательного страхования ответственности перевозчика за причинение вреда жизни пассажира. При его гибели размер выплаты должен составлять не менее чем два миллиона рублей плюс необходимые расходы на погребение (не более чем двадцать пять тысяч рублей). Таким образом, Закон прямо предусматривает размер обязательной страховой выплаты, которая равна страховой сумме.

Согласно новому Закону при отсутствии граждан, имеющих право на возмещение вреда в случае смерти кормильца, родители, супруг, дети умершего пассажира, а если

пассажир не имел самостоятельного дохода, – граждане, у которых он находился на иждивении, также становятся выгодоприобретателями в равных долях. В отношении возмещения необходимых расходов на погребение умершего пассажира воздушного судна выгодоприобретателем будет лицо, понесшее такие расходы.

При причинении вреда здоровью пассажира размер страховой выплаты определяется исходя из характера и степени тяжести повреждения здоровья в соответствии с нормативами, которые должно определить Правительство РФ. Размер страховой выплаты по новому закону не может превышать двух миллионов рублей. Смысл этого положения трудно понять, если считать, что целью нового Закона является повышение уровня и гарантий компенсации потерпевшим в результате авиакатастроф и что согласно указанному Закону стороны договора обязательного страхования могут предусмотреть как более высокий размер возмещения вреда, так и более высокий размер минимальных страховых сумм. Кстати, согласно новым правилам ограничены также и размеры страховых выплат в отношении багажа и ручной клади. Они определяются размером причиненного вреда, но не более чем шестьсот рублей за каждый килограмм веса багажа и не более чем одиннадцать тысяч рублей за все вещи, находящиеся при пассажире. Стороны договора страхования согласно закону могут договориться о более высоких размерах страховых выплат, однако это положение также лишено смысла в силу лимитов ответственности перевозчика, установленных ВК РФ. Страховая выплата должна осуществляться страховщиком в течение тридцати дней со дня представления документов, перечень которых должен определяться типовыми правилами обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром.

В соответствии с законодательством РФ в области персональных данных пассажир или выгодоприобретатель обязан также сообщить страховщику определенные типовыми правилами обязательного страхования свои персональные данные, необходимые для осуществления страховой выплаты.

Согласно п.10.2 Типовых (стандартных) правил страхования гражданской ответственности владельцев воздушных судов и авиаперевозчиков от 09.09.1999 к заявлению о страховой выплате прилагаются: требования о возмещении вреда, предъявленные потерпевшими лицами к страхователю; страховой полис или договор страхования; решения судебных органов о возмещении причиненного вреда (если дело рассматривалось в судебном порядке); документы, подтверждающие вступление истцов в права наследования; документы, удостоверяющие личность.

Согласно п.14 ст.133 ВК РФ в новой редакции до полного определения размера подлежащего возмещению вреда страховщик по заявлению пассажира воздушного судна или выгодоприобретателя вправе осуществить часть страховой выплаты, соответствующую фактически определенной части причиненного вреда.

Согласно п.15 ст.133 нового Закона страховая выплата в соответствии с договором обязательного страхования ответственности осуществляется независимо от выплат, причитающихся по другим видам страхования. Здесь, в частности, имеется в виду не отмененный Указ Президента РФ от 07.07.1992 №750 «Об обязательном личном страховании пассажиров», согласно которому страховая сумма установлена в размере 120 МРОТ. При получении травмы в результате несчастного случая на транспорте пассажиру (туристу, экскурсанту) выплачивается часть страховой суммы, соответствующая степени тяжести травмы. В случае смерти застрахованного лица страховая сумма выплачивается его наследникам полностью. Таким образом, в новом Законе очевидно использование подходов и методов регулирования обязательного личного страхования пассажиров в отношении страхования ответственности воздушного перевозчика.

В соответствии с п.1 ст.931 ГК РФ по договору страхования риска ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни и здоровью, страхуется риск ответственности самого страхователя (авиаперевозчика). Страхование ответственности за причинение вреда предполагает, что потерпевший или лица, имеющие право на возмещение вреда в связи с потерей кормильца, предъявляя требования, должны доказать размер причиненного им вреда (представить расчет и документы, подтверждающие произведенные расходы, и т.п.). Страховщик ответственности авиаперевозчика возмещает авиаперевозчику суммы, обоснованно выплаченные им потерпевшим в порядке возмещения вреда, но в пределах страховой суммы. Согласно п.3 ст.931 ГК РФ договор страхования риска ответственности за причинение вреда считается заключенным в пользу лиц, которым может быть причинен вред (выгодоприобретателей). Согласно п.4 указанной статьи и п.13 ст.133 ВК РФ потерпевшие вправе предъявить непосредственно страховщику требование о возмещении вреда, но опять же на основе подтверждающих его расчетов и в пределах страховой суммы.

В соответствии же со ст.934 ГК РФ по договору личного страхования страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию), уплачиваемую страхователем, выплатить всю обусловленную договором страховую сумму в случае причинения вреда жизни или здоровью самого страхователя.

Таким образом, новым Законом создается некий гибрид двух видов страхования (личного страхования и страхования ответственности за причинение вреда), неизвестный доселе страховому законодательству. Нетрудно обнаружить причины этого. Если бы разработчики нового Закона для достижения желаемой цели (повышение уровня компенсации потерпевшим в авиакатастрофах) предложили повысить размер страховой суммы по договору обязательного личного страхования от несчастных случаев пассажиров, то сумма страховой премии должна была бы включаться в стоимость проездного документа и взиматься с пассажира при продаже проездного документа (п.3 Указа) или возмещаться из бюджета (как вариант). Согласно п.4 Указа страховая сумма по обязательному личному страхованию пассажиров составляет всего 120 МРОТ. Однако при заявленных страховых суммах (2 млн руб.) это прямо означало бы существенное повышение стоимости проезда, которая и так уже сейчас лишает многих наших граждан возможности пользоваться внутренним воздушным транспортом. Поэтому новый Закон, предусмотрев страхование ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров с определением размеров обязательных страховых выплат, перекладывает бремя указанных расходов на авиатранспортные предприятия и страховые компании. Однако по объективно существующим законам физики и рынка такой обходной маневр неизбежно приведет к тому же повышению проездной платы, пагубно отразившись как на российских гражданах, так и на конкурентоспособности российских авиакомпаний при международных перевозках. По изложенным причинам подобные способы обеспечения возмещения вреда потерпевшим за рубежом, насколько известно, не применяются, а примеров страхования ответственности на таких условиях в международной практике нет.

Сейчас российские авиаперевозчики находят средства для страхования своей ответственности на суммы, принятые в международной практике. Однако дополнительное страхование нестандартного для мирового страхового рынка риска выплаты предусмотренной новым российским законом штрафной неустойки, независимо от реального ущерба и от числа страховых случаев в течение срока действия договора страхования, ляжет значительным дополнительным бременем на их плечи. У наших авиакомпаний не останется иного выхода, как существенным образом повысить тарифы прежде всего на своих внутренних рейсах, где меньше конкуренции со стороны иностранных авиаперевозчиков. Тарифы, которые и без того уже значительно превышают уровень цен на зарубежных авиалиниях.

Безусловно, указанная ситуация возникнет при страховании рисков ответственности у солидных и надежных российских страховых компаний и перестраховании их на международном страховом рынке. Однако не исключено, что в условиях развивающегося рынка авиационного страхования в нашей стране на первых порах найдутся не совсем добросовестные или просто недостаточно опытные страховые компании, которые «по сходной цене» возьмут на себя страхование рисков выплат, предусмотренных новым Законом. Видимо, на это и рассчитывают разработчики нового Закона, дающего право страховщикам устанавливать страховые тарифы по обязательному страхованию ответственности перевозчика, в надежде, что тарифы на перевозки не так резко поползут вверх.

В целях исключения недобросовестной конкуренции страховых компаний было бы логичным, если бы ВК РФ предусмотрел положения, определяющие размер страховых тарифов, как того требует п.4 ст.3 Закона РФ от 27.11.1992 №4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации». Однако право устанавливать страховые тарифы по обязательному страхованию ответственности перевозчика законом предоставляется самому страховщику. Порядок реализации определенных законом прав и обязанностей сторон по договору обязательного страхования будет устанавливаться Правительством РФ, которому предстоит утвердить Типовые правила обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром (п.6 и 7 измененной ст.133 ВК РФ). Страховая же премия по договору обязательного страхования определяется в соответствии с Типовыми правилами обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна на основании установленных страховщиком страховых тарифов (п.8 ст.133 ВК РФ).

Однако имеются опасения, что в этих условиях при первом же серьезном страховом случае расплачиваться, как в старые советские времена, придется бюджету либо самим потерпевшим.

Международные перевозки

1. Изменения, внесенные в ВК РФ новым Законом, касаются не только внутренних, но и международных перевозок. Согласно новой формулировке п.1 ст.117 ВК РФ при перевозках, подпадающих под действие международных договоров РФ, размер ответственности определяется такими международными договорами. За перевозчиком сохраняется право в договоре воздушной перевозки предусмотреть «более высокий размер» своей ответственности за причиненный жизни или здоровью пассажира вред. Согласно п.12 обновленной ст.133 ВК РФ при выполнении международных воздушных перевозок размеры страховой суммы и страховых выплат не должны быть менее размеров, установленных в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

Между тем ни один международный договор РФ не устанавливает каких-либо размеров ответственности воздушного перевозчика или размера страховых сумм, а тем более страховых выплат. Международные конвенции в области воздушных перевозок предусматривают максимальные пределы ответственности авиаперевозчика, сверх которых причиненный ущерб может возмещаться только по его доброй воле. Размер же ответственности перевозчика всегда определяется размером причиненного вреда, бремя доказывания которого возлагается на потерпевшего. Из этого, естественно, исходят все действующие транспортные конвенции, однако прямо об этом в них не говорится. Поэтому указание новой редакции ст. ВК РФ о том, что «размер ответственности определяется международным договором Российской Федерации или в соответствии с настоящим Кодексом», может быть истолковано как возможность применения к перевозчику, осуществляющему международную перевозку, предусмотренных ВК РФ штрафных санкций в рамках пределов, установленных конвенциями.

Поэтому куда более корректной выглядит формулировка отменяемой редакции ВК РФ, согласно которой «ответственность перевозчика (а не ее «размер») определяется в соответствии с международными договорами Российской Федерации».

Другое дело, что минимальные размеры страховых сумм (но не страховых выплат) нередко устанавливаются законодательством многих государств как условие допуска иностранных воздушных судов на свою территорию. Эти суммы, как правило, соответствуют пределам ответственности, установленным конвенциями или принятым по договоренностям между авиаперевозчиками. К сожалению, формулировки ст.133 ВК РФ как в новой, так и в действующей редакции ввиду их очевидного несовершенства дают основания только догадываться о существовании таких требований в российском воздушном законодательстве, которые (если предположить, что они все-таки есть) явно неадекватны требованиям, предъявляемым к нашим авиаперевозчикам законами иностранных государств, в которые они осуществляют полеты (подробнее об этом см. ниже).

2. Попытаемся сравнить новый режим ответственности российского перевозчика и ее страхования, установленный ВК РФ и применяемый преимущественно на внутрироссийских линиях, с порядком, действующим при международных перевозках, зарубежной практикой правового регулирования в этой области.

Во-первых, согласно Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г. Гаагскому протоколу 1955 г., дополняющему эту Конвенцию (Россия в настоящее время участвует в обоих документах), для возникновения ответственности перевозчика необходимым условием является наличие его вины. В отличие от перевозчика, выполняющего внутреннюю перевозку, перевозчик, подпадающий под действие указанных международных соглашений, не несет ответственности, если докажет, что «им и поставленными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что им было невозможно их принять» (п.1 ст.20 Варшавской конвенции). Таким образом, Варшавская конвенция устанавливает вину в качестве основания гражданско-правовой ответственности перевозчика. Российский перевозчик, осуществляющий внутреннюю перевозку, несет ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира воздушного судна, в соответствии с главой 59 ГК РФ, а следовательно, основанием освобождения его как владельца источника повышенной опасности от ответственности является лишь непреодолимая сила и вина самого потерпевшего.

Во-вторых, в отличие от законодательства России, где действует принцип полного возмещения вреда (ст.1064 ГК РФ), ст.22 Варшавской конвенции ограничивает ответственность авиаперевозчика за жизнь и здоровье пассажира при международных перевозках пределами 125 тыс. франков Пуанкаре или согласно изменениям, внесенным Гаагским протоколом 1955 г., 250 тыс. франков Пуанкаре. Последняя сумма составляет примерно 20 000 долл. США, и выплачивается она не автоматически, как двухмиллионная штрафная санкция, предусмотренная новым российским законом; потерпевшему предстоит еще доказать размер причиненного вреда и совершенно не факт, что размер доказанного ущерба достигнет указанной суммы.

Режим ответственности перевозчика, установленный Варшавской конвенцией, действует при международных перевозках на очень многих важных направлениях. Так, например, перевозка пассажиров между Россией и Египтом подчинена этому правовому режиму, и если сравнить его с режимом ответственности перевозчика, к примеру, на маршруте Москва – Нижний Новгород, особенно с учетом изменений, внесенных в ВК РФ новым Законом, то налицо огромная, трудно объяснимая разница: потерпевшие при перевозке международным рейсом находятся в явно ущербном положении по сравнению,

с пострадавшими или иждивенцами пассажиров внутреннего рейса, а ответственность авиакомпаний, выполняющей перевозки за рубеж, является значительно более мягкой по сравнению с ответственностью перевозчика на внутренних линиях.

Эта ситуация, как ни странно, не вызывает озабоченности у российского законодателя. А ведь уже с 2003 г. в мире действует новая Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 г.). Среди участников Конвенции такие страны, как США, Япония, Канада, Китай, страны Европейского Союза (всего уже более 70 стран). Научно-технический прогресс, бурное развитие международного воздушного транспорта, возросший уровень безопасности его эксплуатации потребовали расширения объема и более четкой регламентации ответственности перевозчика с учетом новых технологий осуществления и оформления авиаперевозок. Новая международная Конвенция призвана обеспечить твердые правовые гарантии и адекватный уровень возмещения вреда пассажирам, пострадавшим в результате авиационных происшествий, создать единый и понятный правовой режим ответственности авиаперевозчиков за несохранность грузов, багажа и задержку при перевозке на международных линиях, заменить систему документов Варшавской конвенции 1929 г.

Как Варшавская, так и Монреальская конвенции применяются к международной перевозке при условии, что обе страны, между которыми осуществляется перевозка, являются ее участницами. Варшавская конвенция 1929 г. и документы, дополняющие ее (так называемая Варшавская система), продолжают действовать при перевозках между странами, участвующими в них, и вопрос о применении документов Варшавской системы имеет практическое значение при перевозках в страны, не пожелавшие присоединиться к Монреальской конвенции, к числу которых до сих пор относится Россия.

Монреальская конвенция так же, как и российское законодательство, не предусматривает каких-либо пределов ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира, но в отличие от ГК РФ в определенных рамках ужесточает такую ответственность по ее основаниям, устанавливая, что если размер причиненного вреда не превышает 100 000 СПЗ (примерно 150 тыс. долл. США), то такая ответственность наступает при доказательстве факта причинения перевозчиком вреда при перевозке. Перевозчик не может исключить или ограничить свою ответственность за вред, причиненный в случае смерти или телесного повреждения пассажира, если происшествие, которое явилось причиной смерти или повреждения, произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке при условии, что размер требований к перевозчику не превышает 100 000 СПЗ. Это означает, что обстоятельства непреодолимой силы уже не могут исключить ответственность перевозчика. Основанием освобождения перевозчика от ответственности по Монреальской конвенции является лишь вина самого пассажира. В части требований, превышающих 100 000 СПЗ, перевозчик освобождается от ответственности, если он докажет свою невиновность в причинении вреда.

Предусмотренный Монреальской конвенцией режим ответственности авиаперевозчика на международных линиях еще до ее подписания был сформулирован двумя соглашениями об ответственности при перевозке пассажиров 1995 и 1996 гг. Соглашения были разработаны под эгидой ИАТА и подписаны большинством крупных авиакомпаний мира. Авиакомпания «Аэрофлот» первая из очень немногих российских перевозчиков для поддержания своего международного престижа подписала эти соглашения, добровольно отказавшись тем самым от пределов ответственности и других средств защиты, предусмотренных Варшавской конвенцией.

Современное оборудование, скоростные характеристики, высокий уровень мобильности воздушных судов, наземные средства связи и предупреждения об угрозе стихийных бедствий, нелетной погоде и других опасностях полета, как правило, обеспечивают возможность воздушному перевозчику в отличие, например, от морского практически исключить случаи попадания судна в экстремальные условия. Другое дело, что указанные обстоятельства могут привести к вынужденной задержке, опозданию в перевозке или отмене рейсов. Но здесь уже вступают в силу иные условия ответственности перевозчика, основанные на его вине.

К обстоятельствам, освобождающим перевозчика от ответственности, вытекающим из положений Варшавской конвенции или предусмотренным российским законодательством, относится вина третьих лиц. В соответствии с п.2 ст.1079 ГК РФ владелец источника повышенной опасности не отвечает за вред, причиненный этим источником, если докажет, что источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц, которые в таких случаях и несут ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности. Такое основание освобождения перевозчика от ответственности по смыслу п.1 ст.17 и п.1 ст.21 Монреальской конвенции 1999 г. не допускается. Нет сомнений в целесообразности предусмотренного п.2 ст.1079 ГК РФ освобождения от ответственности владельца источника повышенной опасности, если такой владелец является физическим лицом. Однако в случае, если таким источником является воздушное судно, а его владелец – коммерческая организация, тем более такая, как авиатранспортная компания, которая обладает всеми необходимыми средствами, чтобы исключить доступ посторонних лиц, злоумышленников к воздушному судну, обеспечив безопасность посадки, высадки и нахождения в нем пассажиров соответствующего рейса, правила об абсолютной (до определенных пределов) ответственности такой компании, содержащиеся в Монреальской конвенции, представляются весьма оправданными и своевременными с учетом сохранения за ней права регресса к виновным лицам.

Установленные Монреальской конвенцией основания ответственности авиaperвозчика в отношении жизни и здоровья пассажиров в рамках 100 000 СПЗ значительно упрощают и урегулируют вопросы возмещения вреда, причиненного при перевозке, сводят к минимуму судебные разбирательства и споры, которые требуют значительных расходов материальных средств и времени. Расходы, связанные с наймом и работой специальных высокооплачиваемых адвокатов – специалистов в области специфических авиационных знаний при длительных судебных процессах, связанных с установлением виновности перевозчика, иногда превышают 1/3 суммы возмещения. [3] Теперь истец может обойтись услугами своего «домашнего» адвоката, поскольку ему необходимо лишь доказать и рассчитать размер причиненного вреда. Исчезает необходимость дожидаться результатов расследования авиапроисшествия. Процесс возмещения вреда, таким образом, не затягивается на долгие годы.

Характерно, что так, на наш взгляд, охраняются прежде всего интересы рядового пассажира среднего достатка, не имеющего возможности и необходимости специально страховать свою жизнь в особых размерах, так же как и нанимать специальных дорогостоящих адвокатов.

Отменяя пределы размера ответственности перевозчика за жизнь и здоровье пассажира, Монреальская конвенция (в отличие от нового российского законодательства) специально указывает, что при любом иске к перевозчику штрафы, штрафные санкции или любые другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, взысканию не подлежат (ст.29).

Здесь уместно вспомнить судебную практику США, где невысокие пределы ответственности перевозчика на международных авиалиниях, установленные Варшавской конвенцией, побуждали суды применять различные штрафные санкции в отношении него. Получили распространение иски к авиаперевозчикам о взыскании с них признаваемых «общим правом» штрафных убытков (punitivedamages) в целях увеличения сумм компенсации по гражданскому иску. Причем дополнительное взыскание таких «карательных» убытков по сумме подчас превосходили размеры реально причиненного потерпевшим ущерба. [4]

Предусмотренная новым российским воздушным законодательством выплата компенсации в размере двух миллионов рублей очень напоминает штрафную санкцию, применявшуюся судами США в условиях ограничения ответственности перевозчика. Однако по российскому закону никаких пределов ответственности перевозчика на внутренних авиалиниях нет!

3. В соответствии со ст.50 Монреальской конвенции государство-участники требуют, чтобы их перевозчики обеспечили надлежащее страхование своей ответственности, предусмотренной условиями Конвенции, а государство-участник, в которое перевозчик выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования. Осуществляя страхование своей ответственности, перевозчик становится в положение страховщика, фактически беря на себя и заботы пассажира о страховании его жизни и здоровья на время перевозки, упрощая сам процесс подготовки к ней.

Согласно Постановлению Европейского парламента и Совета Европейского Союза от 21.04.2004 №785/2004 о требованиях к страхованию авиаперевозчиков и операторов воздушных судов применительно к ответственности в отношении пассажиров минимальное страховое покрытие должно составлять 250 000 СПЗ на пассажира. Эта сумма соответствует среднестатистической сумме возмещения на одного пассажира и общей мировой практике страхования ответственности перевозчика. В переводе на рубли она более чем в пять раз превышает требования нового российского законодательства. Российские авиакомпании для получения разрешений на выполнение международных перевозок в Европу, Северную Америку, Японию страхуют свою ответственность на страховые суммы этого порядка.

Постановление Европейского Союза предусматривает, что застрахованные риски должны включать военные действия, терроризм, угон, акты саботажа, незаконный захват воздушного судна, беспорядки и волнения. Это положение обусловлено участием европейских стран в Монреальской конвенции и имеет особую важность, поскольку страховщики, как правило, исключают эти риски из страхового покрытия. С точки зрения российского законодательства (ст.1079 ГК РФ) указанные обстоятельства могут рассматриваться как обстоятельства непреодолимой силы, освобождающие перевозчика от ответственности. К сожалению, данный вопрос обойден новым российским законом, что сохраняет проблему компенсации пострадавшим пассажирам, их иждивенцам или родственникам при названных обстоятельствах.

Определяя основные условия обязательного страхования ответственности авиаперевозчиков Правила ЕС, кстати, так же как и ВК РФ, не предусматривают каких-либо твердых тарифов или ставок. Однако размер премии там определяется развитым международным страховым рынком, а управление российской экономикой в силу ряда причин, включая ее коррумпированность, пока, как известно, осуществляется в «ручном режиме» (см. выше).

4. В Монреальской конвенции (ст.28) сказано также, что в случае авиационного происшествия, вызвавшего смерть или повреждение пассажиров, перевозчик, если это предусматривается его национальным законодательством, незамедлительно производит

предварительные выплаты лицам, которые имеют право требовать компенсацию, «для удовлетворения безотлагательных экономических потребностей таких лиц». Согласно Конвенции такие предварительные выплаты не означают признание перевозчиком своей ответственности и могут идти в зачет последующих выплат перевозчика, связанных с возмещением вреда.

Правила Европейского Союза предусматривают обязанность авиаперевозчиков производить такие выплаты не позднее чем через 15 дней после установления лица, уполномоченного получить возмещение. В случае гибели пассажира размер таких выплат должен составлять не менее 15 тыс. СПЗ, или 20 тыс. евро.

Очевидно, что упомянутое п.14 ст.133 ВК РФ в новой редакции право страховщика осуществить часть страховой выплаты, соответствующую фактически определенной части причиненного вреда, до полного определения размера подлежащего возмещению вреда по своей юридической природе лишь напоминает меры, предусмотренные ст.28 Монреальской конвенции, но явно далеки от европейских стандартов.

5. Завершая сравнительный анализ нового воздушного законодательства РФ с положениями международных соглашений, коснемся ответственности перевозчика за груз и багаж, включая ручную кладь пассажиров. Пределы ответственности перевозчика за несохранность грузов на внутренних линиях приведены в соответствие с международными стандартами Варшавской и Монреальской конвенций. Что касается багажа, то режим ответственности за его несохранность по новому Закону сориентирован на устаревшую Варшавскую конвенцию и уже не отвечает новым тенденциям, закрепленным Монреальской конвенцией. Это конечно же ставит российских авиаперевозчиков в трудное положение в отношениях со своими зарубежными партнерами по бизнесу. Варшавская конвенция 1929 г. в отношении груза и зарегистрированного багажа устанавливает предел ответственности перевозчика, равный 250 франкам Пуанкаре (примерно 20 долл. США), а в отношении предметов, оставляемых пассажиром при себе, – 5000 тыс. франкам Пуанкаре (примерно 400 долл. США). В отличие от Варшавской Монреальская конвенция (п.2 ст.22) предусмотрела единый предел ответственности авиаперевозчика, равный 1000 СПЗ, в отношении всего багажа, как зарегистрированного, так и незарегистрированного, включая личные вещи пассажира. Новый подход открывает путь к переходу от весовой нормы провоза багажа к норме по количеству мест багажа. В большинстве крупных аэропортов мира 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. По этой старой системе удовлетворения претензий, связанных с повреждением, утратой багажа, используются Рекомендации ИАТА (Recommended Practice 1751) и, в частности, приложение «А» «Table of Weights», в которых устанавливается определенная усредненная норма веса предметов багажа (например: костюм мужской – 1,87 кг, пара ботинок – 1,40 кг и т.д.). Исходя из этих ставок определяется сумма компенсации, которая в общей сложности не должна превышать 20 долл. США за 1 кг веса. Новая система, на которую уже перешли ведущие авиакомпании мира, способствует упрощению процедуры оформления перевозки и удовлетворения претензий пассажиров, наиболее адекватной компенсации за причиненный при перевозке ущерб, ускоряет урегулирование претензий, устраняет трудности, которые возникают при установлении факта, был или не был зарегистрирован тот или иной предмет (например, пальто, висевшее в гардеробном отсеке, или багаж, помещавшийся на багажной полке в салоне самолета).

Установленные международными конвенциями пределы ответственности перевозчика распространяются как на случаи несохранности груза и багажа, так и на случаи просрочки их перевозки. Изменения же в ВК РФ вообще не затрагивают темы ответственности за задержку при воздушной перевозке.

По сравнению с Варшавской конвенцией и ВК РФ Монреальская конвенция предусматривает более строгую ответственность перевозчика за несохранность груза и зарегистрированного багажа. В Конвенции содержится исчерпывающий перечень оснований, освобождающих перевозчика от такой ответственности. Они преимущественно сводятся лишь к причинам, зависящим от отправителя, и свойствам или дефектам, присущим самому грузу или багажу.

Существо проблемы

Изменения в ВК РФ обусловлены действительно мизерной компенсацией, которую во многих случаях получают потерпевшие и семьи погибших в авиакатастрофах, из чего делается вывод о низком уровне гражданско-правовой ответственности авиаперевозчиков за причинение вреда жизни и здоровью наших граждан. Однако предпринятый способ решения этой проблемы в ВК РФ является наглядным примером наличия опасности проникновения в цивилистику публично-правовых начал, о которой предупреждал член-корреспондент РАН, профессор С.С. Алексеев. [5] Безусловно, недостатки действующего российского страхового и воздушного законодательства очевидны, однако за принятыми изменениями в ВК РФ просматривается отсутствие системного, цивилистического подхода к этой, возникшей далеко не сегодня юридической проблемы, нежелание понять ее истинные причины, которые, в общем, очевидны. [6]

1. Прежде всего трудно представить, чтобы потерпевший российский гражданин с низким или даже средним достатком в условиях рынка без твердых финансовых гарантий и солидной предоплаты мог воспользоваться достойным медицинским обслуживанием, дорогостоящими лекарствами и другими услугами, оплата которых подлежит компенсации в соответствии со ст.1085 ГК РФ. Список примерных ситуаций можно легко продолжить. Низкий уровень дохода основной массы населения, а проще его бедность – вот главная причина невысокого уровня компенсации пострадавшей его части, включая иждивенцев. МРОТ только с мая 2006 г. превысил сумму в 1000 руб. К тому же значительная доля зарплат и доходов выплачивается предпринимателями, работодателями незаконным или иным способом с целью ухода от налогов и соответственно не попадает в базу для исчисления размера компенсации пострадавшим.

2. Статья 1088 ГК РФ, предусматривающая порядок возмещения вреда лицам, понесшим ущерб в результате смерти кормильца, соответственно определяет перечень лиц, имеющих право предъявления требований в случае гибели пассажира при воздушной перевозке. По существу, в него включены лишь состоявшие на иждивении погибшего нетрудоспособные и не имеющие реального дохода лица. Если, например, супруга погибшего работала, она вряд ли вправе требовать компенсации утраченного содержания от воздушного перевозчика, даже если в силу незначительности своего дохода не имела реальной возможности обеспечить себя самостоятельно, пользовалась финансовой поддержкой своего супруга и наличие причиненного вреда очевидно. Ограничение российским законодательством круга лиц, имеющих право требовать возмещения имущественного вреда, лишает значительное число фактически пострадавших возможности получить справедливую компенсацию причиненных им убытков. В этом кроется вторая причина, как правило, невысокой по размеру ответственности российских авиаперевозчиков за погибших в результате катастроф их воздушных судов граждан. При всей общественной значимости предпринятой новым Законом попытки урегулирования этой проблемы следует подчеркнуть необходимость ее решения в ГК РФ в рамках общегражданского законодательства.

3. По непонятным причинам внимание в отношении рассматриваемой проблемы обращено только на воздушный транспорт. Создается впечатление, что на других видах

транспорта с аварийностью, ответственностью владельцев транспортных средств и размером возмещения ущерба все обстоит благополучно. Между тем, например, Устав железнодорожного транспорта РФ вообще не содержит положений о страховании ответственности железнодорожного перевозчика. На автомобильном транспорте Федеральный закон от 25.04.2002 №40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» предусматривает, что размер компенсационных выплат в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью нескольких потерпевших, составляет не более 240 тыс. руб. и не более 160 тыс. руб. при причинении вреда жизни или здоровью одного потерпевшего. При этом данный Закон исходит из требований возмещения убытков (ст.15 ГК РФ) без применения каких-либо штрафных санкций к перевозчику. Почему же воздушный перевозчик должен в этом вопросе подвергаться дискриминации?!

4. Важнейшее значение для определения объема ответственности воздушного перевозчика и размера компенсации потерпевшим имеет вопрос о возмещении морального вреда. По российскому законодательству ответственность за причиненный моральный вред не находится в прямой зависимости от наличия имущественного ущерба и может возлагаться как наряду с имущественной ответственностью, так и самостоятельно (п. 3 ст. 1099 ГК РФ). Очевидно, что в зависимости от конкретных обстоятельств размер компенсации морального вреда, установленный судом, может быть выше размера имущественного вреда. К сожалению, российский судья при определении размера возмещения морального вреда невольно руководствуется сложившимися в нашей стране стереотипами, связанными с невысокой оценкой человеческой жизни, низким прожиточным уровнем и доходами основной массы населения. Круг лиц, имеющих право на компенсацию морального вреда, не определен российским законодательством, и следует согласиться с мнением, что «моральный вред, возникший в связи с утратой близкого человека (супруга, отца, сына и т.п.), может быть компенсирован и тому, кто не понес в связи с его смертью имущественного вреда, т. е. не находился на его иждивении и не имел права на получение от него содержания». [7]

Выводы

При всей важности и актуальности проблемы возмещения вреда внесенные в российское воздушное законодательство изменения приняты без анализа возможных последствий для экономики и безопасности воздушного транспорта, для его пассажиров, а также страхового рынка.

Нововведения Федерального закона №331 -ФЗ в режим ответственности перевозчика за жизнь и здоровье пассажиров, а также порядок ее страхования, к сожалению, в значительной степени расходятся с принципами и традициями российского гражданского права, равно как и принятыми международным сообществом методами регулирования правоотношений, возникающих в рассматриваемой области.

ССЫЛКИ:

[1]. См.: Остроумов Н.Н. Ответственность за просрочку исполнения обязательства по перевозке на воздушном транспорте// Хозяйство и право, 2005. №12.

[2]. Базовая сумма, применяемая для исчисления платежей по гражданско-правовым обязательствам, установленных в зависимости от минимального размера оплаты труда, составляет 100 руб. (ст.5 Федерального закона от 19.06.2000 №82-ФЗ).

[3]. См.: Documents of American Bar Association. Governmental Relations Office, Washington, D.C. 1981. P. 18-19.

[4]. См.: Сенчило В.М. Ответственность авиаперевозчика при международных перевозках. Л., 1987. С. 35.

[5]. Алексеев С. С. Принципы цивилистики – ориентир для законодателя// ЭЖ-Юрист. 2004. №6.С.1.

[6]. См.: Остроумов Н.Н. Летать по-русски // ЭЖ-Юрист. 2007. №43.

[7]. Ярошенко К.Б. Обязательства вследствие причинения вреда// Гражданское право России. Обязательственное право: курс лекций. М., 2004. С. 824