

Выгодянский А.В. Современные тенденции в сфере правового регулирования воздушных перевозок пассажиров и грузов // Цивилизация знаний: инновационный переход к обществу высоких технологий: Труды Девятой Международной научной конференции Москва, 25-26 апреля 2008 г. В 2-х ч. Ч. II. – М.:РосНОУ. – с. 486-489.

Исторически договор перевозки как отдельный вид обязательств выделился из договора подряда и обрел свою самостоятельность в системе обязательственного права европейских стран только в связи с бурным развитием товарных отношений, когда сформировались крупные предприятия, специализирующиеся исключительно на осуществлении перевозок, с целым рядом атрибутов, присущих этой отрасли экономики, связанных с организацией производственного процесса, его безопасностью и особым режимом ответственности [1, С.28].

Появление перевозок, как самостоятельного вида экономической деятельности, потребовало создания новой законодательной базы, которая бы урегулировала данный вид деятельности, установила четкие правила поведения ее участников, определила их права и обязанности, определила случаи и порядок наложения ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по заключенным договорам перевозки, а также обязательств вследствие причинения вреда пассажирам и грузоотправителям.

Традиционно общие правила, регулирующие договор перевозки, устанавливаются гражданским законодательством, а специфика и особенности осуществления перевозок отдельными видами транспорта устанавливаются законодательными актами, относящимися к транспортному законодательству.

Не является исключением и Российская Федерация, где основополагающим источником гражданского законодательства является Гражданский кодекс РФ [2], который сконцентрировал в отдельной главе 40 “Перевозка” нормы, регулирующие основные положения о договоре перевозки пассажиров, багажа и грузов, особенности перевозки транспортом общего пользования, обязательства по подаче транспортных средств, погрузке и выгрузке груза, гражданско-правовую ответственность перевозчика и грузоотправителя, особенности предъявления претензий и исков и т.д.

Вместе с тем Гражданский кодекс РФ не подменяет собой законодательные акты, регулирующие отношения на транспорте, поскольку п.2 ст.784 ГК РФ устанавливает, что общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Таким образом, Гражданский кодекс РФ лишь в самом общем виде регулирует отношения, связанные с перевозкой пассажиров и грузов, отдавая подробное регулирование данных правоотношений на откуп транспортному законодательству. Сфера же воздушных перевозок в России регулируется воздушным законодательством Российской Федерации.

Основным законодательным актом, относящимся к воздушному законодательству и регулирующим осуществление воздушных перевозок, является Воздушный кодекс РФ, введенный в действие с 1 апреля 1997 года [3].

Согласно статье 2 Воздушного кодекса РФ воздушное законодательство РФ помимо самого воздушного кодекса включает в себя также иные федеральные законы, указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, федеральные правила использования воздушного пространства, федеральные авиационные правила, а также принимаемые в соответствии с ними иные нормативно-правовые акты Российской Федерации.

С помощью данных нормативно-правовых актов обеспечивается как общее регулирование правоотношений, на законодательном уровне, так и более подробное их регулирование на уровне подзаконных нормативно-правовых актов.

В настоящее время, спустя почти десять лет, после принятия Воздушного кодекса РФ на смену ранее действовавшим нормативно-правовым актам советского периода пришли новые Федеральные авиационные правила “Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей”, утвержденные приказом Минтранса России от 28 июня 2007 г. №82 [4].

Данные федеральные авиационные правила заменили собой устаревшие “Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях Союза ССР” (утверждены приказом МГА СССР от 16 января 1985 года №19) [5] и “Правила международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов” (утверждены приказом МГА СССР от 3 января 1986 года №1/И) [6].

Данные федеральные авиационные правила были разработаны с учетом положений Воздушного кодекса РФ и современных тенденций в области правового регулирования внутренних и международных воздушных перевозок. Их принятие означает дальнейшее стремление России привести свое национальное воздушное законодательство в соответствие с нормами общепринятых международных соглашений, посвященных воздушным перевозкам.

Новые федеральные авиационные правила направлены, в том числе и на совершенствование обслуживания пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей. К примеру, в новых правилах в полной мере раскрыт принцип, закрепленный в Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, принятой в 1929 году в Варшаве (в редакции Протокола от 28.09.1955, далее – Варшавская конвенция) [7] о том, что утрата или неправильность оформления билета не влияют ни на существование, ни на действительность договора воздушной перевозки.

Согласно п.3.1.1. ранее действовавших Правил перевозок пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях Союза ССР предписывалось, что “пассажир, не предъявивший билет, к перевозке не допускается. Утраченные билеты не возобновляются, дубликаты не выдаются и уплаченные за билет деньги не возвращаются”.

Теперь же в соответствии со п.69 новых федеральных авиационных правил, если билет был объявлен пассажиром, утраченным либо неправильно оформлен или поврежден, то перевозчик обязан немедленно принять все зависящие от него меры для установления факта заключения договора воздушной перевозки пассажира.

Если будет установлено, что договор воздушной перевозки действительно был заключен, то перевозчик обязан принять пассажира к перевозке в соответствии с условиями заключенного договора воздушной перевозки с соответствующим оформлением билета.

Кроме этого новые федеральные авиационные правила устанавливают обязанность перевозчика предоставлять пассажирам и грузоотправителям полную и достоверную информацию об условиях воздушной перевозки на всех ее этапах и определяют требования к обслуживанию пассажиров в аэропорту и на борту воздушного судна.

Данными правилами также обеспечена дополнительная защита прав и интересов пассажиров в случае задержки и отмены рейса. Причем перевозчик обязан организовать в данной ситуации предоставление дополнительных услуг пассажирам (таких как бесплатное питание, размещение в гостинице и т.д.) вне зависимости от того, какой это рейс регулярный или чартерный, а также вне зависимости от причины задержки.

К примеру, данное обслуживание должно производиться даже в случае задержки рейса из-за неблагоприятных метеорологических условий, то есть обстоятельств, за которые перевозчик не несет ответственности.

Другой не менее важной тенденцией, свидетельствующей о попытках модернизации российского воздушного законодательства является определение порядка заключения договора воздушной перевозки пассажира с использованием т.н. “электронного билета”, то есть перевозочного документа, оформление которого происходило в электронном виде с использованием автоматизированной информационной системы оформления воздушных перевозок.

Статья 105 Воздушного кодекса РФ (в ред. ФЗ от 01.12.2007 №314-ФЗ) предусматривает, что билет, багажная квитанция, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, могут быть оформлены в электронном виде с размещением информации об условиях договора воздушной перевозки в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок.

При использовании электронного перевозочного документа вместо выдачи билета по требованию пассажира перевозчиком или лицом, заключившим договор с перевозчиком, выдается заверенная выписка из автоматизированной системы, содержащая условия соответствующего договора воздушной перевозки.

Для учета воздушных перевозок пассажиров перевозчиком или его представителем ведется реестр перевозочных документов в электронном виде или на бумажном носителе, который должен содержать сведения о плате за воздушные перевозки пассажиров, багажа и маршрутах воздушных перевозок пассажиров, багажа с указанием пунктом отправления и назначения.

Форма электронного пассажирского билета и багажной квитанции, а также перечень содержащихся в них сведений, были установлены приказом Минтранса РФ от 8 января 2006 г. №134 [8].

Переход к электронному способу заключения договоров воздушной перевозки пассажира, по мнению ученых, влечет значительную экономическую выгоду. В мировом масштабе количество воздушных перевозок, осуществляемых с помощью электронных билетов, достигает 12% от общего числа пассажирских воздушных перевозок, а в США данный показатель достигает почти 100%. Электронное оформление значительно упрощает процедуру бронирования и покупки авиабилетов, делает ее более доступной для широкой публики. К примеру, не выходя из дома или офиса, теперь можно через Интернет заказать и купить билет на международные рейсы многих авиакомпаний [9]. Еще одной тенденцией связанной с приведением действующего воздушного законодательства в соответствие с международными нормами является внесение изменений в главу XVII Воздушного кодекса РФ, определяющую, в том числе, размеры ответственности авиаперевозчика за причинение им вреда жизни, здоровью и имуществу пассажира.

До недавнего времени размер ответственности за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни и здоровью пассажира, определялся только правилами главы 59 “Обязательства вследствие причинения вреда” Гражданского кодекса РФ, в связи с чем большие трудности вызывало определение и доказывание конкретного размера ущерба, подлежащего компенсации авиаперевозчиком.

Теперь же, после внесения изменений и дополнений в соответствующие статьи Воздушного кодекса РФ, ситуация изменилась. В случае причинения при совершении воздушной перевозки вреда жизни пассажира, авиаперевозчик должен выплатить компенсацию в размере двух миллионов рублей в счет возмещения причиненного вреда.

Аналогичные правила предусмотрены и для возмещения вреда, причиненного здоровью пассажира. В соответствии с ними перевозчик обязан выплатить

компенсацию в сумме, определяемой из характера и степени тяжести повреждения здоровья, в соответствии с нормативами, установленными Правительством РФ, но в пределах двух миллионов рублей.

К сожалению, пункт 1.2 статьи 117 Воздушного кодекса РФ, определяющий порядок возмещения вреда, причиненного здоровью пассажира, вступает в силу лишь с 1 января 2010 г. До вступления данных положений в силу ответственность за подобный вред определяется исключительно правилами главы 59 Гражданского кодекса РФ.

В случае если определенный в соответствии с нормами гражданского законодательства размер возмещения вреда превышает размер выплаченной компенсации, перевозчик должен будет возместить этот вред, в части превышающей сумму компенсации.

Необходимо заметить, что установленный в настоящее время размер компенсации все еще является недостаточным по сравнению с суммами, предусмотренными общепринятыми международными соглашениями.

Если ранее упомянутой Варшавской конвенцией (в редакции Протокола от 28.09.1955) размер ответственности авиаперевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира ограничен суммой примерно 20000 долларов, то другая, более современная Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, заключенная в Монреале 28 мая 1999 г. [10, С. 382-403], предусматривает предельный размер такой ответственности уже в 135000 долларов США за каждого пассажира вне зависимости от вины перевозчика [10, С. 204].

К сожалению, Российская Федерация в данной конвенции не участвует.

Еще в 1965 году США, отказавшиеся ратифицировать Гаагский протокол под тем предлогом, что установленный данным протоколом предел ответственности слишком низок, фактически вынудили авиапредприятия, совершающие полеты в США, подписать Монреальское соглашение 1965 г.

Данное соглашение предусматривало повышение предела ответственности перевозчика в случае смерти или телесного повреждения, причиненного пассажиру при международной воздушной перевозке с пунктом назначения, транзита или отправления в США до 75000 долларов США, включая судебные издержки, или до 58000 долларов США, исключая судебные издержки [11, С. 96].

На сегодняшний день американские авиакомпании, после внесения последних изменений в воздушное законодательство США, должны будут выплачивать компенсацию за каждого погибшего при совершении воздушной перевозке пассажира уже в размере 3 миллионов долларов США.

Исходя из вышеперечисленных данных, необходимо и в дальнейшем постепенно повышать размер выплачиваемых российскими авиаперевозчиками компенсаций в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажиров.

Заканчивая данную статью, хотелось бы отметить, что установление в новой редакции Воздушного кодекса РФ правил об обязательности выплаты предварительной компенсации перевозчиком за причиненный им вред, несомненно, усилит защиту законных прав и интересов пассажиров и их близких.

ССЫЛКИ:

- [1]. *Остроумов Н.* Правовой режим воздушных перевозок // Закон. 1997. № 8. С. 28-31.
- [2]. Гражданский кодекс Российской Федерации. Части первая, вторая, третья и четвертая. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2007. – 544 с.
- [3]. Воздушный кодекс Российской Федерации // Собрание законодательства РФ 1997. №12. Ст.1383, 1999. №28. Ст.3483, 2004. №35. Ст.3607, 2004. № 45. Ст.4377, 2005. №13, Ст.1078, 2006. №30, Ст.3290, 2006. №30, Ст.3291, 2007. №1 (1 ч.), Ст.29, 2007. №27, Ст.3213, 2007, №46, Ст.5554, 2007. №49. Ст.6075, 2007. №50, Ст.6245.

- [4]. Приказ Минтранса РФ “Об утверждении Федеральных авиационных правил “Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей” от 28.06.2007 №82 // Российская газета. 2007. №225.
- [5]. Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях Союза ССР: Утверждены приказом Министерства гражданской авиации СССР от 16.01.1985 №19 // Закон. 1997. №8. С.33-67.
- [6]. Правила международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов: Утверждены приказом Министерства гражданской авиации СССР от 03.01.1986 №1/И // Закон. 1997. №8. С.68-89.
- [7]. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. (в редакции Протокола от 28.09.1955) // Международные воздушные сообщения Союза ССР. Сборник документов. Том 3., М.: Транспорт, 1970. С.89-124.
- [8]. Приказ Минтранса РФ “Об установлении формы электронного пассажирского билета и багажной квитанции в гражданской авиации” от 8. 11.2006 № 134 // Российская газета. 2007. № 22
- [9]. *Бордунов В.Д., Елисеев Б. П.* Электронный билет – новая форма заключения договора международной воздушной перевозки. М.: КонсультантПлюс, 2006.
- [10]. *Бордунов В.Д.*, Международное воздушное право. Учебное пособие. – М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2007 – 464 с.
- [11]. *Грязнов В.* Международно-правовое регулирование воздушных перевозок // Закон. 1997. №8. С.90-96.