

Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Montreal, 28 May 1999

Мария Вуд, Клайд & Ко

Ратификация конвенции Другими Странами/ Ratification by Other States.....

Монреальская Конвенция v Местного Законодательства/ Montreal Regime v Domestic Law



В своем докладе я расскажу о том, как происходила ратификация Монреальской Конвенции в других странах, а также приведу несколько примеров возникновения спорных ситуаций между существующими нормами права в местном законодательстве и положений Монреальской Конвенции. На примерах двух стран, я бы хотела обратить внимание, какие изменения они вносили в существующее местное законодательство, а также необходимость приведения в соответствие с Конвенцией действующего права.

The Montreal Convention 1999 (4 November 2003)

1. Purposive Construction – Protection of Consumer Rights/ Целевое назначение – Защита прав Потребителей.

Находясь у источников развития авиационной индустрии, одной из целей подписания Варшавской Конвенции 1929 - была защита авиаперевозчика, а именно создание благоприятных условий для развития воздушного транспорта. Монреальская Конвенция 1999, хотя и не отличается существенно от Варшавской, основной своей целью видит защиту прав потребителя, что непосредственно влияет на интерпретацию ее положений.

2. Designed to define situation in which compensation is available/ Устанавливает ситуации в которых возможна компенсация.

Конвенция не является правом в прямом понимании этого слова. Возникшие споры, так или иначе, будут всегда рассматриваться в суде по месту подачи жалобы и согласно существующего местного законодательства. Конвенция только оговаривает ситуации, в которых возможна компенсация.

3. Not designed to provide remedy against carrier to enable ALL losses to be compensated. / Это не средство правовой защиты, которое дает возможность получить возмещение ВСЕХ убытков от перевозчика.

Конвенция защищает авиаперевозчика от необходимости угодить любому малейшему недовольству со стороны пассажира, лимитируя ситуации, в которых возможна компенсация.

4. Balance between interests of the Parties – Carriers surrender their freedom to limit or exclude liability in damages in exchange for the conditions and limits on claims set by the Convention. /Баланс интересов Сторон состоит в том, что Перевозчики отказываются от права ограничивать или исключать свою ответственность в обмен на условия и лимиты установленные Конвенцией.

В данном случае речь об отказе от права на "возражение" или другими словами "право защищаться" в отношении возникшей ситуации. Такие условия принимаются перевозчиком в целях оперативного (а в результате финансово выгодного) урегулирования претензий (

например по багажу или незначительным телесным повреждениям). Но это ни в коем случае не означает, что в случае гибели пассажира, минимальный обязательный платеж пассажиру составляет 100,000 СПВ (в данный момент 113,000). Это только означает, что если сумма иска (возмещения ущерба) будет равна или меньше 113,000, авиаперевозчик не будет выдвигать аргументы в свою защиту. Но сумма к выплате должна быть той, какая она есть - если меньше 113,000 СПВ - то меньше (50,000; 80,000 и т.д).

5. Domestic courts are not free to provide a remedy according to their own law./ Местные суды должны учитывать требования Конвенции, а не назначать компенсацию предусмотренную местным правом.

Суды принявшие претензию на рассмотрение должны придерживаться положений Конвенции, но они вправе определять "порядок" действия предписаний Конвенции, согласно местного законодательства. Например, при расчете срока исковой давности 2 года, суды вправе использовать "порядок исчисления" , предусмотренный местным правом (и при останавливать его, например).

РАТИФИКАЦИЯ ДРУГИМИ СТРАНАМИ.

Украина и Австралия, обе страны ратифицировали Конвенцию в 2009 году. Украина имеет кодифицированную систему права, Австралия - прецедентное право.

Основные изменения, в связи с понятием Конвенции Украиной, были сделаны и внесены в "Правила Перевозки Пассажиров и багажа" 2012г. в документ были внесены все, необходимые и отсутствующие в местном праве, разделы Монреальской Конвенции в отношении лимитов предоставления защиты по ответственности - 113,000 СПВ, а также требования по компенсации в отношении задержки рейса и потери багажа. Гражданский Кодекс Украины предусматривает "полную" ответственность в случае гибели ли телесных повреждений во время перевозки, включая моральный вред. Поэтому, по сути, никаких изменений в отношении ответственности перевозчика за вред причиненный пассажиру (жизни или здоровью) Конвенция не принесла в Украинское законодательство.

Правила обязательного страхования гражданской ответственности авиаперевозчика от 12.10.2002 устанавливает требования по покупке страхового покрытия авиакомпаниями, а именно, на внутренних перевозках - остаются прежние 20,000 \$ США, на международных перевозках сумма увеличилась до СПВ 113,000.

Австралия, изначально не использовали лимиты по предоставления защиты предусмотренных Варшавской Конвенцией. Ответственность перед пассажирами на внутренних рейсах составляла 500,00 австралийских \$, а на международных 260,000 СПВ. Изменения в законодательство были внесены путем дополнения в Акт о Гражданской Авиации 1988 года, а также Акт о дополнениях Авиационного законодательства (Ответственность и Страхование) 2012. Австралия увеличила лимиты ответственности на внутренних перевозках до 725,000 австралийских долларов, и уменьшила лимиты согласно Монреальской Конвенции на международных.

UKRAINE

Воздушный Кодекс/ Air Code, 19.05.11

Гражданский Кодекс/ Civil Code 16.01.2003/ammended 06.11.12

Правила Перевозки Пассажиров и Багажа (28.12.2012) (General Conditions of Carriage for passengers and baggage)

Advance payment/ Предварительная выплата -15 days,

Задержка / Delay



AUSTRALIA

Civil Aviation Liability Act 1959

Domestic - \$500,000/ International-SDR 260,000

Increased domestic Limits -Увеличила лимиты ответственности на внутренних перевозках

Proven damages rather than exemplary (art.29 MC- not recoverable) Подтвержденные убытки, а карательные (не возмещаются по ст.29 МК)

Non-voidable insurance (since 1996) неоспоримое страховое покрытие (с 1996)



Pre-emption/ Преимущественное право

Art. 29 “in the carriage of passengers, baggage and cargo any action for damages, however founded, whether under this Convention orotherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liabilities are set out in this Convention In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.»

Статья 29 «При перевозке пассажиров, багажа и груза любой иск об ответственности, независимо от его основания, будь-то на основании настоящей Конвенции.....или на любом другом основании, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и такими пределами ответственности, которые предусмотрены настоящей Конвенцией. При любом таком иске штрафы, штрафные санкции или любые другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, не подлежат взысканию».

Статья 29, (бывшая ст. 24 Варшавской Конвенции) изначально была создана для защиты перевозчика от подачи пассажирами исковых требований, не предусмотренных Конвенцией. Пассажирам было выгодно, чтобы их иски рассматривались (в некоторых ситуациях) согласно местного законодательства или в определенных юрисдикциях, что не было возможно по Конвенции. Монреальская Конвенция, в ст. 29 предусматривает возможность заявления и рассмотрения требования, не установленного Конвенцией, но ограничивая объем вознаграждения нормами и пределами, предусмотренными Конвенцией.

Delay/Cancellations – Задержка и Отмена

Rodriguez v Air France (Paris-Vigo (Spain))

Regulation (EC) 261/2004 (Compensation and assistance to passengers.....denial boarding, cancellation or long delay) – Регламент (ЕС) – Компенсация и помощь пассажирам при недопуске на борт самолета, отмене или долгой задержке рейса

Art.12 of the Regulation permit «further compensation» - дополнительная компенсация

Art. 22(1) Montreal Convention – limit of liability

Ст.22 (1) Монреальской Конвенции- лимит



Данный случай иллюстрирует как суд разрешает спор если ситуация регламентируется нормами ЕС и Монреальской Конвенции одновременно.

Поднявшись в воздух, самолет совершил вынужденную посадку и через 5 минут вернулся в аэропорт. Пассажирам не было предоставлено соответствующей помощи, предусмотренной, в данной ситуации, Правом ЕС. Иски были поданы за дополнительные расходы, связанные с проживанием, хранением багажа и транзитным транспортом. Пассажиры требовали компенсации (единоразовый, фиксированный платеж), предусмотренной правом ЕС. Авиакомпания выдвигала аргументы, что ситуация должна рассматриваться согласно Монреальской Конвенции.

Delay/Cancellations – Задержка и Отмена (2)

Convention is not a shield from Consumer Protection – Конвенция это не щит против Прав Потребителя

IATA v Department of Transport (2006) (пересмотр судебной практики)

Identical/individual (одинаковые/индивидуальные)

«standardised and immediate assistance» – стандартизированная и моментальная помощь....

Ссылаясь на аналогичное судопроизводство (IATA против Департамента Транспорта), суд пришел к следующему выводу. Компенсация предусмотренная Правом ЕС, относится к случаям, когда ситуация, в которой оказались пассажиры (например задержки рейса) будет "одинакова" для каждого пассажира. На этот случай и предусмотрена (Европейским правом) "стандартная" компенсация. Однако, если ущерб, нанесенный задержкой рейса, оказался "различным" для каждого из пассажиров (как в данном случае, у кого-то расходы были на гостиницу, у кого-то на транспорт), то факт наличия "стандартной компенсации" по Европейскому праву, а также того, что перевозка регулируется Конвенцией - не лишает пассажира на право дальнейшего требования. Суд присудил помимо "стандартной" компенсации, дополнительную компенсацию согласно Права ЕС, независимо от того, что данная перевозка регулировалась Монреальской Конвенцией.

Disabled /Инвалиды и люди пожилого возраста.... (1)

Scott v Thomas Cook Tour Operators - “injury to feelings”

East Midlands (UK)- Zante (Greece)

12.09. 2008 – booking (резервация)

22.09.2008– рейс в/flight to Zante

29.09.2008 – обратный рейс/flight to UK



В данном случае, суд отказал в компенсации предусмотренной местным правом, т.к выдвигаемое требование не было предусмотрено Конвенцией.

Пассажиру на инвалидном кресле, во время резервации по телефону, попросил, торбы ему обеспечили посадочное место рядом с его супругой. Авиакомпания пообещала обеспечить данное требование (при возможности и наличии мест). Первый рейс прошел без происшествий, но к сожалению на обратном пути, пассажиру уже в аэропорту сообщили, что мест рядом нет. Дополнительно к этому, при по грузе пассажира, его уронили на кресле, что с его слов, доставило ему множество неудобств и неприятных ощущений.

Disabled /Инвалиды и люди пожилого возраста....(2)

1. Civil Aviation Regulations 2007 S1 2007/1895 (UK Disability Regulations) Access to Air Travel for Disabled Persons and Persons with Reduced Mobility/ Регламент о Передвижении Инвалидов Воздушным Транспортом

2. Regulation/Регламент (EC) 1107/2006

(EC Disability Regulation)

V

3. Council Regulation (EC) 2027/97 (Carrier liability in the event of accident /amended by Regulation (EC) 889/2002 (the amending EC Montreal Regulation) - incorporated MC into EU Law.

Ответственность Перевозчика/ввел в действие

Монреальскую Конвенцию



Международная перевозка регламентировалась Монреальской Конвенцией. Также пассажир жаловался на нарушение прав согласно Права ЕС.

Disabled People /Инвалиды и люди пожилого возраста....(3)

Scott v Thomas Cook Tour Operators - “injury to feelings” «ущемление чувств»

Что просил : Damages Montreal Regulation, art 3(1) v art 29

Reg.9 (UK) “compensation” компенсация

Reg.10 (EC)

Чего добился/ Result:

- (a) Declaration under EC Disability Regulation (Декларация)
- (b) No damages by reference to Montreal Convention.....

Монреальская Конвенция не предусматривает возмещение.....

But for MC 1999, judge would have awarded £ 2,500...for “injury to feelings”



Суд вынес решение о признании (Декларация) нарушения права согласно законодательства Европы о правах людей с ограниченной возможностью передвижения, однако отказал в компенсации, предусмотренной местным законодательством , т. к подобная компенсация (ущемление чувств) не предусмотрена Монреальской Конвенцией.

Суд также отметил, что законодательство о защите прав инвалидов, не носит карательный эффект, а создано в целях предоставления возможности передвигаться.

Baggage (1) Art. 3(3) v 22(2)



Recital 3 Montreal Convention / Констатирующая часть, 3 параграф Монреальской Конвенции

“.....Conventionensuring protection of the interests of consumers” – Обеспечение прав защиты потребителей.....

1.08.2008г, Барселона – Париж (1.08.08, Barcelona-Paris)

Муж, жена и 2 несовершеннолетних детей (2 adults+2 kids)

2 чемодана/ 2 suitcases

EUR 4,400 = SDR 1000 x 4

Этот случай иллюстрирует, как суд истолковал положения Конвенции. Семья из 4 человек зарегистрировала 2 чемодана, которые были потеряны в процессе перевозки. Спор возник в отношении интерпретации понятия багажной бирки и компенсации предусмотренной на " пассажира".....

Baggage (2) Art. 3(3) v 22(2)

Espada Sanchez & Others v Iberia Airlines

Art. 17 (2,4) “the carrier is liable fordamage to checked baggage.....during any period within which the checked baggage was in charge of the carrier”. «перевозчик отвечает за.....вред.....утеризарегистрированного багажа.....во время периода, в течение которого, зарегистрированный багаж находился под охраной перевозчика.»

art. 22(2) “.....liability of the carrier in the case of ...loss is limited to SDR 1000 for each passenger.....” «Ответственность перевозчика в случае....утраты.....ограничивается СПВ 1000 в отношении каждого пассажира.....»

art. 3(3) “ Carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage”. (Перевозчик предоставляет пассажиру багажную идентификационную бирку.....»



Baggage (3)

Art. 3(3) v 22(2)

Венская Конвенция о Правах Международных Договоров (26.05.1969) в силе с 27.01.1980 (СССР участвует с 29.04.1986) – customary international law, Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969

“.....is to be interpreted....in accordance with the ordinary meaning to be given to its terms...in a light of object and purpose...” Толкование необходимо производить..... Согласно с обычным значением термина.....в учетом целей и задач»

Art.3(1) Regulation 2027/97 – Liability of Community Carrier govern by ALL provisions of MC relevant to liability.... Ответственность Перевозчика Евросоюза регулируется ВСЕМИ статьями относящимися к вопросу ответственности.

Суд пришел к выводу что интерпретация должна быть согласно " прямого значения слов" , багажная бирка служит для идентификация багажа, а не для подтверждения количества багажа на одного пассажира. После нескольких судебных апелляций семья, которой изначально было отказано, получила компенсацию за утерянный багаж " на каждого пассажира". Важным аргументом также было и то, что вероятность наличия вещей всех четырех пассажиров в каждом из чемоданов (если это семья и двое детей) - очень велика. Вероятно суд бы не пришел к подобному решению, если бы путешествовали например двое коллег и утверждали, что их вещи находились в одном (утерянном) чемодане.

Психические расстройства /Mental Injury (1)

Art. 17 “ The carrier is liable for damagebodily injury of a passengerthat the accident which caused....or injury took place on board the aircraft.....”.

Explanatory note to the Protocol : “....decided not to include an express reference to recovery of “ mental injury” with intention that the definition of “bodily injury” would continue to evolve.....” “....it had been agreed that mental injury would include not only mental injury associated with or resulting from bodily injury, but....independent mental injury....which significantly impaired the health...”

В Пояснении к Протоколу говорится: «решили не вписывать «психические расстройства» в определение "телесное повреждение" дав возможность понятию ***** развиваться...» «...было решено что под понятие психическое расстройство будет подразумеваться не только то, которое было получено в результате физической травмы...при условии что оно существенно влияет на здоровье»

Mental anguish (душевные/психические страдания/мучения)

3 вида страданий/ 3 types of suffering :

Боль в теле/Physical Pain

Эмоциональная боль/Emotional suffering

Психическое мучение/Mental anguish

Во время обсуждения ст.17 в Монреале, представители разных стран обсуждали будут ли включены в определение "телесное повреждение" психические расстройства. Настаивали на включении "степени тяжести", но в итоге пришли к решению, что психические расстройства будут входить в понятие. Прописывать это не стали, дав возможность странам толковать и "развивать" это понятие в местном законодательстве... Российская делегация в процессе обсуждения высказала мнение, что психические травмы, так или иначе существуют в законодательстве России и компенсируются в случае, если они выражены как "вред здоровью" даже независимо от тяжести.

Психические страдания /Mental Anguish (2)

Mental Anguish – fright, feeling of distress, anxiety, mental sensation of pain.....

Психическое Страдание – испуг, чувство беспокойства, тревога, душевная боль....

- Отличается от физической
- Distinguished from physical pain
- Naturally flow from the incident
- Естественное состояние после
- случившегося



Попытки получить компенсацию за различные психические расстройства неоднократно были предприняты, однако при отсутствии связи с физической травмой, они все пока являются безуспешными.

Различные психические переживания вызванные ожиданием события (боязнь катастрофы) или иные психические расстройства (бессонница) ,не связанные с физической травмой, не компенсируются.

Психические страдания /Mental Anguish (3)

Joe J. Katin v Air France/KLM

22 Апреля/April 2008, Даллас – Кейптаун (Dallas- Cape Town)

Сломал коронку – broke the crown on tooth “03”

US\$ 1,280 – cost of replacing his crown

Mental anguish damages (annoyance, inability to enjoy his vocation) не мог полноценно отдыхать



Пассажир сломал коронку на борту самолета во время еды салата из лобстера. Вернувшись домой, он обратился к врачу который поставил ему новую коронку и никаких проблем с зубом у него в дальнейшем не было.

Помимо жалобы о возмещении расходов на зубного врача и стоимости коронки, он также жаловался на испорченное настроение, невозможность полноценно отдыхать и фотографироваться. В время допроса в суде пассажир пояснил, что он постоянно думал о зубе и не мог жевать и употреблять холодное и горячее. Суд принял решение в пользу пассажира, признав возможным компенсировать за психическое расстройство в данном случае, т. к. расстройство было непосредственно связано с физической болью.