

Доклад
«Основные положения, которые вносятся в законодательство РФ
в связи с присоединением России к Монреальской конвенции
и позиция Авиакомпаний».

Наталья Котова, Трансаэро.

27 февраля 2014г.

5 Международная Конференция РААКС. Москва.

Мой доклад призван проинформировать Вас о процессе присоединения России к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 года.

В настоящее время проект федерального закона о присоединении России к Монреальской конвенции подготовлен и в ближайшие дни будет внесен в Правительство для его последующего представления в Государственную Думу.

Согласно российскому законодательству, а именно ст. 15 Конституции РФ и ст. 3 Воздушного кодекса РФ (далее- ВК) общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора.

Таким образом, присоединение РФ к конвенции означает, что она:

во-первых, будет подлежать безусловному применению на территории РФ;

- а во- вторых, имеет приоритет над российскими нормативными актами, т.е. если в российском законодательстве и Монреальской конвенции содержат различные нормы – применению подлежат нормы Монреальской конвенции.

Таким образом, основным документом обеспечивающим реализацию положений Монреальской конвенции будет являться федеральный закон о присоединении РФ к Монреальской конвенции.

При этом Минтранс России подготовлен еще один законопроект на эту тему.

Это проект федерального закона «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в связи с присоединением Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 года», который предлагаю рассмотреть более подробно.

Сразу хочу определить о каком проекте идет речь - проект обсуждаемый в прошлом году на сегодняшний день не актуален

В настоящее время МТ подготовлен концептуально иной проект.

Какова же концепция данного законопроекта?

Во- первых, проект призван дополнить или изменить российское законодательство для того, что бы реализовать нормы Монреальской конвенции.

При этом необходимо отметить, что большинство норм Монреальской конвенции имеют прямое действие. В связи с чем переписывать их в ВК не требуется.

Такое дублирование является излишним, поскольку согласно КРФ и ВК международный договор, к которому присоединилась РФ, становится частью ее правовой системы и действует напрямую.

Более того, переписывание норм Монреаля в ВК может нанести значительный вред.

Дело в том, что язык изложения, стилистика Монреальской конвенции отлична от стилистики, в которой должны излагаться российские законы.

Т.е. дословное включение норм Монреаля в ВК невозможно.

Поэтому для того, что бы переписать нормы Монреаля в ВК нужно будет перефразировать каждую норму, что может привести к коллизиям, связанным с различным толкованием положений Монреальской конвенции и ВК.

Поэтому проект о внесении изменений в ВК не содержит норм Монреаля, имеющих прямое действие.

Проектом предусмотрено:

а) изменение только тех статей ВК, которые регулируют именно международную перевозку и не соответствуют Монреальской конвенции;

Изменения обеспечивают соответствие норм ВК Монреальской конвенции.

б) дополнение положениями, которые согласно Монреальской конвенции должны быть определены национальным законодательством.

Таких норм совсем не много и мы их сейчас рассмотрим.

Второе, концептуальное положение законопроекта это сфера его действия.

т.е. будет ли распространяться Монреальская конвенция только на международную перевозку или же и внутреннюю перевозку тоже.

Согласно законопроекту Монреаль будет распространяться только на международные перевозки.

У многих возникает вопрос почему

Отвечаю

Во-первых, потому что самой Монреальской конвенцией (ст. 1) установлено, что она применяется исключительно к международным перевозкам, определение которых также содержится в Монреальской конвенции.

А во-вторых,

Действующее правовое регулирование – Варшавская конвенция и ВК предусматривают отдельное правовое регулирование для внутренних и для международных перевозок, не распространяя Варшавскую конвенцию на внутренние перевозки.

Присоединение к Монреальской конвенции не изменяют действующего положения вещей, также не распространяя Монреаль на внутренние перевозки.

Таким образом, структура правоотношений в области ответственности авиакомпаний и авиастрахования остается прежней. Международные перевозки будут регулироваться Монреальской конвенцией и, в части неурегулированной ей – ВК, а внутренние перевозки – ВК.

Это основные концептуальные положения законопроекта.

Теперь предлагаю рассмотреть подробнее его основные положения.

Это:

1) введение понятия электронной грузовой накладной и определение ее правового статуса в целях реализации положений Монреальской конвенции о возможности оформления грузовых перевозок электронными документами;

2) Статьи 126 и 127 ВК устанавливает различные сроки предъявления претензии к перевозчику отдельно для внутренних и для международных воздушных перевозок.

При этом установленные сроки предъявления претензии к перевозчику при международных перевозках не совсем соответствуют Монреальской конвенции.

В этой связи законопроектом вносятся изменения в ВК в части уточнения сроков предъявления претензий при международной перевозке в случае повреждении багажа, груза, просрочки его доставки или утраты;

3) Согласно статье 35 Монреальской конвенции «1. Иск об ответственности должен быть возбужден, под страхом утраты права на иск, в течение двух лет с момента прибытия по назначению или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть или с момента остановки перевозки.

2. Порядок исчисления этого срока **определяется законом суда, в котором вчинен иск».**

При этом ВК определяет порядок исчисления срока исковой давности только для грузовых перевозок, который исчисляется с момента соблюдения претензионного порядка.

По перевозкам багажа такой порядок не установлен.

Кроме того в ВК в отличие от Монреальской конвенции не предусматривает обязательного предъявления пассажиром претензии перевозчику в связи с неисправностями багажа, до обращения в суд.

Таким образом специальные сроки исковой давности по багажа отсутствуют в российском законодательстве, а общий срок исковой давности согласно ст. 196 ГК составляет 3 года.

В этой связи проектом ВК дополняется:

- положением о сроке исковой давности, который в отличии от общего срока исковой давности, установленного ГК, составляет не 3, а 2 года,

- порядке исчисления этого срока исковой давности

- и введением обязательного претензионного порядка при международных перевозках багажа.

4) Ну и еще одно изменение, предусмотренное законопроектом. Это период воздушной перевозки, который необходим для определения наличия ответственности перевозчика за вред причиненный здоровью или жизни пассажира.

Согласно Монреальской конвенции период ответственности перевозчика за жизнь и здоровье пассажира ограничивается периодом нахождения пассажира на борту ВС и его посадке/ высадке и ВС.

При этом ст. 117 ВК определяет период ответственности перевозчика по иному.

Согласно ВК Статья 117 ВК этот период включает в себя период с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром, т.е. за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира при его нахождении в аэровокзале, т.е. на территории, подконтрольной оператору аэропорта, ответственность несет перевозчик.

В общем-то можно говорить о том, что нормы международного договора имеют приоритет над национальным законодательством и поэтому несмотря на противоречие норм ВК Монреальской конвенции при международных перевозках период ответственности перевозчика должен определяться в соответствии с Монреалем.

Тем не менее, поскольку в ВК вносятся изменения такое противоречие необходимо устранить.

В этой связи для приведения ВК в соответствие с Монреальской конвенцией в ВК вносятся изменения, касающиеся периода ответственности перевозчика.

Однако здесь есть один нюанс.

Проект предполагает изменение в ВК периода ответственности перевозчика не только для международных перевозок, но и для внутренних тоже.

Вопрос определения периода ответственности перевозчика при внутренних перевозках обсуждался в течении нескольких лет

Данная норма ВК была корректной во времена принятия ВК – 97 год, когда существовали объединенные авиотряды (аэропорт и авиакомпания).

Однако в настоящее время операторы аэропорта и авиакомпании это разные юридические лица. В этой связи данная норма ВК является устаревшей, не соответствующей реалиям современного времени.

Я думаю, что ни у кого не вызывает сомнения необходимость корректировки этой нормы для разграничения ответственности между оператором аэропорта и перевозчиком не только при международных перевозках, но и при внутренних.

ВАРШАВА Статья 17.

Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти, ранения или всякого другого телесного повреждения, понесенного пассажиром, если несчастный случай, причинивший вред, произошел на борту воздушного судна или во время всяких операций при посадке и высадке.

МОНРЕАЛЬ Статья 17.

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, только при условии, что происшествие, которое явилось причиной смерти или повреждения, произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке.

Проект ничего не говорит о размере ответственности перевозчика, поскольку российское законодательство уже содержит нормы, обеспечивающие реализацию положений Монреаля

Возникает вопрос какова же будет разница между размером ответственности за причинение вреда при внутренних и международных перевозках, принимая во внимание, что нормы Монреаля о размере ответственности распространяется только на международные перевозки.

Статья 21. Компенсация в случае смерти или телесного повреждения пассажиров

1. В отношении вреда, причиненного согласно [пункту 1 статьи 17](#) и не превышающего 100 000 специальных прав заимствования на каждого пассажира, перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность.

2. Перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный согласно [пункту 1 статьи 17](#), в той мере, в какой вред превышает на каждого пассажира 100 000 специальных прав заимствования, если перевозчик докажет, что:

а) такой вред не был причинен из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия перевозчика, или его служащих,

или агентов; или

б) такой вред причинен исключительно из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия третьей стороны.

Согласно ст. 21 Монреальской конвенции установлены два уровня ответственности

Первый уровень 113 000 СПЗ или порядка 6 млн руб (чуть больше) - независимо от наличия вины перевозчика.

Т.е. не сумма выплачиваемая пассажиру, а сумма в пределах которой перевозчик несет ответственность.

Сумма, которая должна быть выплачена пассажиру равна размеру причиненного вреда, а размер причиненного вреда определяется по правилам национального законодательства.

В России это ст. 117 ВК и глава 59 ГК.

Согласно ст. 117 ВК безусловная компенсация вреда, т.е. без доказывания пассажиром размера причиненного вреда, составляет 2 млн. рублей.

При этом если пассажир докажет, что ему причинен вред в большем размере, то вред подлежит возмещению в полном объеме.

Правила определения размера вреда согласно ГК зависят от заработка потерпевшего и расходов связанных с повреждением здоровья (при причинении вреда здоровью) либо количества лиц, находящихся у него на иждивении (в случае причинения вреда жизни).

Исходя из того, что согласно Монреальской конвенции в пределах 6, 1 млн руб. перевозчик не может ограничивать свою ответственность, получаем, что при международной перевозке – минимальная ответственность без доказывания пассажиром размера причиненного ему вреда составит 2 млн. руб, т.е. **также как и при внутренней.**

Теперь рассмотрим два возможных варианта развития событий:

1) Если пассажир доказывает больший размер вреда, **но менее 113 000 СПЗ** т.е. 6, 1 млн руб., то должна будет быть выплачена эта большая сумма. То же самое будет и при внутренней перевозке, т.к. по российскому законодательству вред должен быть возмещен в полном объеме. (ст. 1064 ГК)

При этом при внутренней перевозке если перевозчик докажет, что вред причинен вследствие не непреодолимой силы или умысла потерпевшего. (ст. 1079 ГК). То будет освобожден от ответственности полностью. Тогда как при международной перевозке согласно Монреальской конвенции в пределах этой суммы (6, 1 млн) перевозчик не вправе ограничивать свою ответственность

В этом состоит разница в ответственности по размерам вреда, не превышающим 6,1 млн руб.

При этом естественно страховое возмещение, т.е. сумма выплачиваемая страховщиком будет зависеть от суммы договора страхования. Если она не покрывает всего ущерба, то непокрытую страхованием сумму должен будет выплатить перевозчик.

2) Если пассажир доказывает причиненный ему вред в размере **более 113 000 СПЗ** т.е., 6,1 млн руб., то разница будет заключаться в следующем.

ГК и Монреалем установлены разные основания освобождения перевозчика от ответственности.

Как при внутренней, так и при международной перевозке ограничение размера ответственности перевозчика не предусмотрено. Согласно ст. 1064 ГК – вред подлежит возмещению в полном объеме независимо от его размера.

По Монреальской – также вред возмещается в полном объеме, но в зависимости от размера вреда установлены основания от освобождения от ответственности.

Согласно Монреалю перевозчик освобождается от ответственности в сумме свыше 113 000 СПЗ 6, 1 млн руб. если докажет, что вред возник не из-за его небрежности или другого неправильного действия, или бездействия, либо докажет, что вред возник вследствие небрежности или другого неправильного действия или бездействия 3-его лица.

Таким образом при размере доказанного вреда свыше 113 000 СПЗ (6,1 млн руб):

- по внутренней перевозке перевозчик будет нести ответственность даже в отсутствии своей вины. Только при наличии обстоятельств непреодолимой силы или умысла потерпевшего будет освобожден от ответственности. При этом освобожден полностью, а не только в размере свыше 6,1 млн. руб.

- при международной перевозке – при отсутствии своей вины не будет нести ответственности, но только в размере, превышающем 113 000 СПЗ.

Но и в заключении отмечу, что данный законопроект в настоящее время проходит процедуру согласования с федеральными органами исполнительной власти. И после завершения установленных процедур будет внесен в Правительство для его последующего представления в Государственную Думу.