

**ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА В  
СОВРЕМЕННОМ ВОЗДУШНОМ ПРАВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
Ильченко М.А.<sup>1</sup>, Ким А.В.<sup>2</sup>, Нечаева О.В.<sup>3</sup> Email: Pchenko653@scientifictext.ru

<sup>1</sup>Ильченко Максим Александрович – курсант;

<sup>2</sup>Ким Александр Вадимович – курсант;

<sup>3</sup>Нечаева Ольга Владимировна - кандидат юридических наук, доцент,  
кафедра лётной эксплуатации и безопасности полетов, факультет лётной эксплуатации и управления воздушным движением,

Ульяновский институт гражданской авиации им. Главного маршала авиации Б.П. Бугаева,  
г. Ульяновск

**Аннотация:** в данной статье рассматриваются особенности гражданско-правовой ответственности перевозчика в соответствии с нормами современного воздушного права. В частности, рассмотрены отдельные статьи и положения Варшавской конвенции, протоколы, дополняющие ее, а также статьи и положения Монреальской конвенции. Проведено сравнение статей рассматриваемых концепций. На основании анализа актуальной ситуации выдвинуты предложения по устранению обнаруженных проблем в современном российском воздушном праве в части несоответствия международным нормам права.

**Ключевые слова:** авиационная безопасность, авиaperевозки, гражданско-правовая ответственность, международное воздушное право.

**CIVIL LIABILITY OF THE CARRIER IN MODERN AIR LAW OF THE RUSSIAN  
FEDERATION**

Pchenko M.A.<sup>1</sup>, Kim A.V.<sup>2</sup>, Nechaeva O.V.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Pchenko Maksim Aleksandrovich - Cadet;

<sup>2</sup>Kim Aleksandr Vadimovich – Cadet;

<sup>3</sup>Nechaeva Olga Vladimirovna - PhD in Law, Associate Professor,

DEPARTMENT OF FLIGHT OPERATIONS AND FLIGHT SAFETY, FACULTY OF FLIGHT OPERATIONS AND AIR  
TRAFFIC CONTROL,

ULYANOVSK INSTITUTE OF CIVIL AVIATION NAMED AFTER AIR CHIEF MARSHAL B.P. BUGAEVA,  
ULYANOVSK

**Abstract:** this article discusses the features of civil liability of the carrier in accordance with the norms of modern air law. In particular, certain articles and provisions of the Warsaw Convention, protocols complementing it, as well as articles and provisions of the Montreal Convention were considered. There is a comparison of articles of the concepts under consideration in the article. Based on an analysis of the current situation, suggestions were made to eliminate the problems found in modern Russian air law in terms of non-compliance with international legal norms.

**Keywords:** aviation security, air transportation, civil liability, international air law.

УДК 34.096

Современное общество представляет собой динамичную структуру, подверженную высокой мобильности. Множество людей вынуждено совершать поездки различного назначения и дальности ежедневно. В современном мире наибольший объем пассажирских перевозок приходится на воздушный транспорт, который статистически признан наиболее безопасным. Тем не менее, использование данного вида транспорта сопряжено с определенным риском. Это выдвигает на первый план проблему необходимости привлечения российских авиaperевозчиков к гражданско-правовой ответственности.

Актуальность рассмотрения данной проблемы заключается в возможности определения необходимых путей изменения национального законодательства Российской Федерации для достижения его соответствия международным стандартам.

В основу методологии исследования положены такие методы как: диалектический, формально-юридический, сравнительно-правовой, методы анализа и синтеза.

На протяжении длительного времени контроль над деятельностью перевозчиков осуществлялся в соответствии с Варшавской конвенцией 1929г., которая регулировала порядок перемещения грузов и пассажиров к месту назначения, правила составления транспортной документации, ответственность воздушного перевозчика за несохранность жизни и здоровья пассажиров, багажа и грузов и порядок предъявления требований к нему. Так, в статьях 17 и 18 регламентируется ответственность перевозчика в случае получения пассажиром физического вреда или порчи его имущества. Ответственность в данном случае устанавливается в рамках ста двадцати пяти тысяч франков (примерно \$22275) в отношении

каждого пассажира и двухсот пятидесяти тысяч франков (примерно \$44550) на каждый килограмм багажа согласно статье 22. Это говорит об ограниченном характере ответственности перевозчика. Статья 22 также позволяет увеличивать предел ответственности по обоюдной договоренности между перевозчиком и пассажиром, но устанавливать ее меньшей, чем указано в Конвенции, запрещено статьей 23. В то же время следует отметить, что статьи 20 и 21 освобождают перевозчика от ответственности, если он докажет, что им были предприняты все возможные меры или он не имел возможности их принять. Таким образом, ответственность была субъективной [2].

С увеличением экономической стабильности авиакомпаний и усилением роли авиаперевозок, а также возросшей безопасностью полетов возникла необходимость в повышении ответственности воздушного перевозчика. Для этой цели в последующие, после принятия Конвенции, годы были приняты протоколы, дополняющие Варшавскую конвенцию. В целом конвенция претерпела следующие изменения:

1. Гаагский протокол 1955 г. повысил предел ответственности перевозчика за жизнь и здоровье пассажира, установленный Варшавской конвенцией, в 2 раза [7].

2. Гватемальский протокол 1971 г. увеличил предел ответственности перевозчика за жизнь и здоровье пассажира еще в 6 раз и установил объективную ответственность перевозчика за несохранность багажа и причинение вреда жизни и здоровью пассажиров. Был предусмотрен единый предел ответственности за просрочку и несохранность доставки ручной клади и багажа. Однако он не вступил в силу.

3. Гватемальский протокол не касался перевозки грузов, поэтому в 1975 г. был подписан Монреальский протокол № 4. В нем объективной стала ответственность перевозчика за несохранность груза. Остальные Монреальские протоколы переводят из золотых франков в единицы специальных прав заимствования Международного валютного фонда суммы пределов, установленные Варшавской конвенцией и последующими протоколами.

4. Гвадалахарская конвенция 1961 г. позволила перевозчику, фактически осуществляющему перевозку, но не заключившему на нее договор, ссылаться на ограничения ответственности и условия, установленные документами Варшавской системы.

Вышеуказанное свидетельствует, что Варшавской конвенцией был установлен протекционизм в отношении компаний, осуществляющих международные перевозки, что было оправдано на начальном этапе формирования гражданской авиации. Уровень ответственности перевозчика за жизнь и здоровье пассажиров был незначительным. Многие годы Варшавская конвенция подвергалась пересмотру с целью увеличения ответственности авиаперевозчика за ненадлежащее исполнение или неисполнение собственных обязательств по договору международной воздушной перевозки. В завершение данного процесса была подписана Монреальская конвенция 1999 г., заменившая еще действующую Варшавскую систему.

Закрепленная в Варшавской конвенции концепция ответственности воздушного перевозчика перестала отвечать существующему уровню развития и надежности воздушного транспорта международного назначения, что послужило главной причиной создания Монреальской конвенции. Приоритеты в регулировании ответственности авиаперевозчика сместились в сторону обеспечения твердых гарантий наиболее полного возмещения вреда потерпевшим при авиационных происшествиях, что и привело к возникновению нового правового режима международных воздушных перевозок, предлагаемого Монреальской конвенцией.

Существенным преимуществом Монреальской конвенции 1999 г. является то, что она решает основные возникшие вопросы в области правового регулирования воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов международного назначения в едином тексте, тем самым отвечая различным интересам, сталкивающимся в этой области. Статьи Монреальской конвенции более конкретизированы относительно статей Варшавской конвенции касаясь случаев, признаваемых причинением вреда имуществу. Так же статья 21 регламентирует компенсацию на каждого пассажира в случае смерти или телесного повреждения в пределах 100 тыс. специальных прав заимствования (примерно \$139980). При этом авиаперевозчик не может ограничить или исключить собственную ответственность. Наоборот, он может нести ответственность сверх этой суммы в случае, если не докажет отсутствие небрежности или бездействия персонала при причинении вреда.

Итак, НТП, развитие воздушного транспорта, увеличившиеся требования к безопасности его использования привели к необходимости увеличения объема ответственности перевозчика и ее более четкой регламентации. Монреальская конвенция создавалась для обеспечения твердых правовых гарантий и уровня возмещения вреда, адекватных полученному ущербу, лицам, пострадавшим в результате авиационных происшествий, сформировать единый и понятный правовой режим ответственности воздушных перевозчиков за задержку, несохранность грузов, багажа при их транспортировке на международных линиях.

Россия длительное время отказывалась от присоединения к Монреальской конвенции. Это сказывалось на конкурентоспособности, авторитете и международном престиже российских авиакомпаний на рынке воздушных перевозок. В связи с этим, руководители некоторых российских

авиакомпаний, заботясь о престиже своих организаций, самостоятельно составили и подписали в 1996 г. соглашение ИАТА, тем самым самостоятельно взяв на себя ответственность, установленную позднее Монреальской конвенцией. Эта ответственность заключалась в принятии на себя обязательств по компенсации причиненного пассажирам вреда в адекватном размере. Данный шаг являлся необходимым в связи с устареванием Варшавской конвенции, а также необходимостью унификации международно-правовых норм и защиты интересов авиапассажиров. В связи с этим был принят Федеральный закон от 3 апреля 2017 г. № 52-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» (Монреальская конвенция 1999 г.) [5]. Таким образом, принятие данных нормативных документов и соответственно снятие ограничений с ответственности авиаперевозчика позволяет потерпевшему сконцентрироваться на подсчете и доказательстве размера ущерба, который действительно был причинен в процессе перевозки.

Впоследствии при установлении виновных в авиапроисшествии и истинных причин его возникновения первые могут быть привлечены к процессу в ходе судебного разбирательства. Возместив потерпевшим причиненный ущерб, авиакомпании-перевозчики или их страховщики, получают возможность урегулировать свои убытки в порядке регресса (суброгации). Это право предоставляется организациям статьей 37 Монреальской конвенции [5].

Роль национального внутреннего права повышается в связи с отсутствием в Монреальской конвенции пределов ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров при воздушных перевозках международного назначения, в том числе положений, осуществляющих регулирование порядка определения объема ответственности перевозчика и размера компенсации. Ст. 800 ГК РФ, ст. 117 ВЗК РФ декларируют, что при авиаперевозке ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира будет определена в соответствии с положениями гл. 59 ГК РФ [1]. Получим, что исчисление убытков, размера причиненного жизни и здоровью гражданина вреда осуществляется по правилам ст. 1085—1091 ГК РФ и никакими пределами не ограничивается [2]. Отраженные в законодательстве некоторых стран пределы ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров для перелетов на внутренних авиалиниях устанавливаются в основном в соответствии с документами Варшавской системы или при распространении последних на внутренние перевозки.

В отличие от Варшавской, Монреальская конвенция предусматривает в статье 24 механизм, позволяющий осуществлять периодический пересмотр установленных ею пределов ответственности авиаперевозчика с учетом коэффициента инфляции. Этот факт способствует созданию условий, позволяющих в последующих периодах избегать процессов эрозии, свойственных Варшавской системе: по адекватности установленных пределов, уровню цен и стоимости жизни (требовались согласование и принятие дополнительных протоколов к Конвенции, созыв дипломатических конференций и т. п.).

Указанные в статье 24 Монреальской конвенции положения распространяются и на порог требований к перевозчику (100 тыс. СПЗ), связанный со смертью или телесным повреждением. Так, установленные статьями 21, 22 и 23 суммы пределов ответственности пересматриваются ИКАО, которая каждые 5 лет выполняет функцию депозитария Монреальской конвенции, с учетом осуществления первого пересмотра спустя 5 лет после вступления Конвенции в силу. Для данного пересмотра также применяется коэффициент инфляции, значение которого соответствует совокупным темпам инфляции за период с предыдущего смотра или с момента вступления Конвенции в силу для первого пересмотра.

По результатам пересмотра подводят итоги. При превышении коэффициентом инфляции значения 10% ИКАО информирует страны-участники Конвенции об изменении пределов ответственности. Оно вступает в силу спустя 6 месяцев после уведомления о нем участников Конвенции. Если государства-участники в течении трех месяцев заявят о несогласии (большинство), то изменение не вступит в силу и депозитарий (ИКАО) отдает данный вопрос на рассмотрение государств-участников.

Перевозка попадает под действие Конвенций в случае наличия договора, предусматривающего соответствующие пункты отправления, назначения и остановки. Чтобы воздушная перевозка была признана международной, не требуется фактического перемещения пассажира или груза за границу. В этом случае достаточно заключения договора международной воздушной перевозки. При этом сама перевозка международного назначения может быть прекращена в стране отправления в случае болезни пассажира, принятого к перевозке, вынуждающей осуществить возврат в пункт отправления или осуществить вынужденную посадку, или авиационного происшествия.

Чтобы договор по перевозке груза попал под действие Конвенций, необходимо, чтобы страна отправления перевозки и страна ее назначения являлись участниками соответствующей Конвенции. В случае, если хотя бы одно из государств не является участником Конвенции, ни одна из Конвенций не будет распространяться на перевозку.

После рассмотрения данного материала, мы решили предложить следующее, для решения поставленной проблемы:

1. Осуществить пересмотр Воздушного Кодекса Российской Федерации в части статей 117, 118 для устранения разногласий Кодекса и Монреальской конвенцией в определении размера и степени ответственности перевозчика;

2. Создать необходимую законодательную базу, позволяющую осуществить контроль над авиаперевозчиками в части осуществления ими внесения определенных сумм страховых взносов, позволяющих в последствии компенсировать пассажирам необходимые суммы.

В целом, можно сказать, что международное воздушное право в части гражданско-правовой ответственности перевозчиков претерпевает постоянные изменения. Это позволяет урегулировать процесс взаимодействия пассажиров и перевозчиков и сократить их затраты на выяснение причин получения вреда и степени ответственности перевозчика. Присоединение Российской Федерации к Монреальской конвенции позволило увеличить конкурентоспособность гражданского воздушного флота на рынке авиаперевозок и исключить возможные случаи противоречий в судебных разбирательствах, связанные с необходимостью применения Монреальской конвенции странами, не подписавшими ее.

#### *Список литературы / References*

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018).
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 29.07.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2018).
3. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (заключена в г. Варшаве 12.10.1929).
4. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (заключена в г. Монреале 28.05.1999).
5. *Остроумов Н.Н.* Монреальская конвенция о международных воздушных перевозках как составная часть правовой системы России // Журнал российского права, 2017. № 9.
6. *Остроумов Н.Н.* Правовой режим международных воздушных перевозок. М.: Издательство «Статус», 2015. 395 с.
7. Протокол о поправках к конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанный в г. Варшаве 12 октября 1929 г. (Гаагский протокол от 28.09.1955).