

**МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ
ВОЗМЕЩЕНИЯ УЩЕРБА ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ
БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ГРАЖДАНСКИХ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

В.С. Слепенкова

Белорусский государственный университет

В статье рассматривались международные акты, регламентирующие вопросы возмещения ущерба за нарушение правил безопасности полетов и эксплуатации гражданских воздушных судов. Внесены предложения по совершенствованию законодательства Республики Беларусь.

Ключевые слова: возмещение ущерба, гражданская авиация, ответственность.

**INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF COMPENSATION
FOR DAMAGES FOR VIOLATION OF FLIGHT SAFETY
AND OPERATION RULES CIVIL AIRCRAFT**

V.S. Slepenskova

Belarusian State University

The article considered international acts regulating the issues of compensation for damage for violation of the rules of flight safety and operation of civil aircraft. Proposals have been made to improve the legislation of the Republic of Belarus.

Keywords: redress, civil aviation, responsibility.

Взаимоотношения пассажиров и авиаперевозчика, возникающие в процессе оказания услуг по транспортировке потребителя и его багажа, носят сложный и многоплановый характер. Интересы гражданина как слабой стороны в таких отношениях призвана защищать система правовых норм, обеспечивающих достижение юридического равновесия экономически мощных транспортных предприятий и граждан в качестве их контрагентов по договорам перевозки. Решение данной проблемы лежит в сфере закреплённого законодателем набора правовых средств и методов, составляющих механизм гражданско-правовой защиты, имеющий своей целью защиту нарушенных или оспоренных субъективных гражданских прав.

В настоящее время существует ряд международных актов, регламентирующих вопросы ответственности. В первую очередь Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. (далее- Варшавская конвенция), в последующем дополненной многочисленными протоколами.

Для Республики Беларусь Варшавская Конвенция вместе с Гаагским протоколом 1955 г. вступила в силу в 1963 г. Параллельно с активизацией использования гражданской авиации для целей перевозки совершенствуется нормативная правовая база, регламентирующая осуществление международных воздушных перевозок.

Так, в 1999 г. на смену режиму международных воздушных перевозок, действовавшему на основе Варшавской конвенции, в связи с принятием Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. (далее - Монреальская конвенция) пришел новый и значительно более прогрессивный режим, который, не распространяет свое действие на Республику Беларусь.

Среди ведущих позитивных нововведений Монреальской конвенции можно выделить значительно более высокий уровень обеспечения защиты интересов потребителей при международных воздушных перевозках, а также необходимость справедливой компенсации на основе принципа полного возмещения. Ключевые усовершенствования данного международного соглашения сводятся к закреплению значительно более высоких пределов ответственности воздушного перевозчика, по сравнению с Варшавской конвенцией.

Стоит отметить, что сам принцип ответственности воздушного перевозчика претерпел изменения. Так, положения Варшавской конвенции выстроены по «принципу априорной презюмированной вины перевозчика» [1, с. 578]. При этом «истец, требующий возмещения, должен доказать факт нарушения обязательства своим контрагентом, наличие и размер ущерба и причинную связь между правонарушением и ущербом» [2]. Монреальская конвенция вводит совершенно иной принцип – «принцип императивной и не зависящей от вины перевозчика ответственности» [1, с. 603–604]. Этот принцип проистекает из некоторых хронологически наиболее поздних протоколов, принятых в рамках Варшавской правовой системы и вместе с тем не обладающих внушительным числом государств-участников, что снижает их практическую значимость. Именно Монреальская конвенция, аккумулируя в числе своих положений наиболее передовые тенденции протоколов к Варшавской конвенции, устанавливает принцип абсолютной ответственности авиапервозчика (за исключением просрочки в доставке грузов).

Присоединение государства к Монреальской конвенции не обусловлено требованием о денонсации этим государством Варшавской конвенции и не означает автоматического выхода страны из числа ее участниц, поскольку не должно создавать вакуум в отношении международно-правового регулирования перевозок, осуществляемых между этим государством и государством, не ставшим пока участником новой Конвенции и сохраняющим свое участие в документах Варшавской конвенции 1929 г. Статья 55 (п. 1) Монреальской конвенции предусматривает ее преимущественную силу в отношении перевозок между государствами, участвующими в ней, перед положениями Варшавской системы. Число стран, участвующих в Варшавской конвенции и (или) изменяющих ее протоколах, практически не изменилось и, соответственно, превосходит количество участвующих в Монреальской конвенции. Однако с ростом числа участников Монреальской конвенции Варшавская конвенция постепенно фактически утрачивает свое значение.

За несохранность груза и багажа Монреальская конвенция предусматривает значительно более строгую ответственность авиаперевозчика (часто называемую объективной, независимой от вины). Документ определяет исчерпывающий перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за несохранность груза: присущий грузу дефект, качество или порок; неправильная упаковка груза лицом, иным чем перевозчик, его работники или агенты; акты войны или вооруженного конфликта; акты органов государственной власти, связанные с вывозом, ввозом или транзитом груза.

Ответственность перевозчика за несоблюдение сроков перевозки пассажира, багажа и груза до сих пор основывается на началах вины, отсутствие которой он должен доказать. Ст.19 Монреальской конвенции в отношении задержки без существенных изменений воспроизводит формулу ст. 20 Варшавской конвенции. Вина перевозчика как основание ее возникновения была и остается неизменным принципом правового режима перевозок любым видом транспорта. Этот принцип является условием повышения ответственности перевозчика за жизнь и здоровье пассажиров, несохранность багажа и груза. Такой подход обусловлен чрезвычайной сложностью организации и технологии транспортного процесса, зависимостью его от множества условий, разрешений, иных неподвластных перевозчику обстоятельств, а главное — требованиями безопасности полетов, приоритетом сохранности жизни людей. Традиционным и сохраненным Монреальской конвенцией обстоятельством, которое частично или полностью исключает ответственность авиаперевозчика как за причинение вреда жизни и здоровью пассажира, несохранность груза, так и за просрочку (задержку) в их доставке, является вина лица, требующего возмещения, т. е.

отправителя, получателя или пассажира. Последние лишаются права на возмещение вреда в той степени, в какой суд, применяя норму внутреннего права, признает, что их «небрежность, неправильное действие или бездействие» способствовали причинению вреда. Какие-либо иные основания освобождения перевозчика от ответственности недопустимы. Это положение вытекает из ст. 26 Монреальской конвенции.

Монреальской конвенцией (ст. 24) предусмотрен достаточно совершенный механизм периодического пересмотра установленных ею пределов ответственности воздушного перевозчика с учетом коэффициента инфляции, что позволяет в будущем избежать процессов эрозии, которые были свойственны Варшавской системе в части, касающейся адекватности установленных пределов уровня цен и стоимости жизни (требовались согласование и принятие дополнительных протоколов к Конвенции, созыв дипломатических конференций и т. п.). Положения ст. 24 Монреальской конвенции распространяются и на упоминавшийся порог требований к перевозчику в связи со смертью или телесным повреждением пассажира. Так, суммы пределов (порога) ответственности, установленные в ст. 21, 22 и 23, пересматриваются ИКАО, выполняющей функцию депозитария Монреальской конвенции, каждые пять лет (последний пересмотр был в 2019 году).

Монреальская конвенция допускает при оформлении перевозок применение электронно-вычислительных устройств. Согласно Монреальской конвенции несоблюдение правил в отношении документации, отсутствие, недостатки, утрата билета, авиагрузовой накладной или квитанции на груз не лишают перевозчика права ссылаться на правила Конвенции, ограничивающие его ответственность и освобождающие от нее. [3] Прежде по Варшавской конвенции, Гаагскому протоколу 1955 г., если перевозчик принял груз без составления накладной, а пассажира — без билета, или если они не содержат уведомления об ограничении ответственности перевозчика, последний лишался права ссылаться на них [4]. Варшавская конвенция предусматривает лишение перевозчика указанного права и во многих других случаях несоблюдения правил оформления перевозочного документа. Перевозчик в добровольном порядке может оговорить, что в отношении договора перевозки применяются более высокие пределы ответственности, чем предусмотренные в Конвенции, либо никакие пределы ответственности не применяются. Согласно положениям Монреальской конвенции перевозчик вправе сам отказаться от любых предусмотренных в ней средств защиты. Введение электронной формы перевозочной документации позволяет перевозчикам полноценно участвовать в кооперации с иностранными авиакомпаниями на международном рынке авиаперевозок, экономить вре-

мя и средства, связанные с оформлением транспортной документации, не опасаясь быть привлеченным к неограниченной ответственности.

На основании всего вышеизложенного, предлагаем ратифицировать Монреальскую конвенцию 1999 года. Национальное законодательство Республики Беларусь, в случае принятия рассматриваемой конвенции, позволило бы защищать права пассажиров, как более «слабой» стороны, более эффективно.

Тем самым было бы значительно легче перенимать зарубежный опыт в вопросах возмещения ответственности пассажирам. В качестве положительной динамики в вопросах возмещения ущерба, с связи с принятием Монреальской конвенцией, необходимо изучить опыт Российской Федерации, которая ратифицировала Монреальскую конвенцию в 2017 году.

Библиографический список

1. Холопов, К. В. Международное частное транспортное право / К. В. Холопов. – Москва : Статут, 2010. – 700 с.
2. Сигал, К. Ю. Ответственность перевозчика по Варшавской и Монреальской конвенции об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок: сравнительно-правовой анализ / К. Ю. Сигал // Научно-практическая конференция : сборник докладов / Университет ГА. – Спб. : 2013 – с. 93–96.
3. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок // Консультант Плюс: Беларусь. Технология Проф. [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». - Минск, 2022.
4. Конвенция для унификации правил, касающихся международных воздушных перевозок// Консультант Плюс: Беларусь. Технология Проф. [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». - Минск, 2022.