

Правительство РФ готовится внести в Госдуму законопроект о ратификации Монреальской конвенции (МК), регулирующей международные авиаперевозки. Замминистра Минтранса РФ Валерий Окулов в одном из недавних телевыступлений сообщил, что законопроект о ратификации документа может быть внесен в Госдуму уже в весеннюю сессию. Минтранс как разработчик документа рассчитывает, что ратификация может состояться летом этого года.

Как сообщил агентству «Интерфакс-АФИ» первый заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту Михаил Брячак, он убежден, что «конвенция будет парламентом одобрена, нужные изменения – внесены». Депутат заявил: «Абсолютно уверен, что это произойдет в ближайшее время. Ратификация МК будет способствовать повышению эффективности обеспечения безопасности в области авиаперевозок в РФ».

«После ратификации международной конвенции в области перевозок государству-участнику дается время на приведение в соответствие с ней национального законодательства», – добавил депутат.

Монреальская международная конвенция 1999 года регулирует вопросы ответственности авиаперевозчиков перед пассажирами. Впервые она была ратифицирована 13 странами в 2003 году, в настоящее время насчитывается свыше 100 стран, присоединившихся к ней.

«В 1990-е годы стала очевидной необходимость существенного пересмотра правил и лимитов Варшавской системы. Одновременно было запущено два параллельных процесса: подготовка новой международной конвенции, которую мы теперь знаем как МК 1999, и принятие в рамках ИАТА соглашения авиаперевозчиков об одностороннем частичном отказе от применения лимитов Варшавской конвенции (IATA Inter-carrier Agreement). То есть еще до принятия МК многие перевозчики в добровольном порядке приняли на себя обязательство использовать приблизительно те же нормы, которые впоследствии вошли в МК», – пояснил агентству заместитель генерального директора компании «АльфаСтрахование» Илья Кабачник.

«Среди перевозчиков, подписавших это соглашение, действительно, были многие ведущие международные перевозчики. Вступление в силу МК в 2003 году сделало

соглашение ИАТА в целом неактуальным. Я не располагаю информацией, кто из российских авиакомпаний, кроме «Аэрофлота», подписывал соглашение ИАТА. В любом случае сказать, что большинство российских перевозчиков участвовали в соглашении, было бы неверно», – отметил он.

МК развила и продолжила положения предшествующей – Варшавской системы, которая существует параллельно с МК.

«По сути, МК заменяет 6 различных правовых документов Варшавской системы и восстанавливает единство и единообразие правил международных воздушных перевозок», – сообщил агентству первый зампред правления компании «СОГАЗ» Николай Галушин.

Монреальская конвенция направлена на повышение ответственности авиаперевозчиков за предоставляемые ими услуги по перевозке пассажиров и грузов и, соответственно, качества воздушных перевозок в соответствии с международными стандартами, а также устанавливает меры воздействия за несоблюдение стандартов, прав потребителей авиационных услуг.

И.Кабачник отметил, что «Россия не была в числе инициаторов подписания конвенции 1999 года, и поэтому не была в числе первых стран, подписавших новую конвенцию. Не совсем корректно говорить про 10 лет: в мае 1999 года конвенция была принята и открыта для подписания государствами – членами ИКАО, но вступила в силу после подписания тринадцатью государствами; это произошло в ноябре 2003 года».

По его словам, «Россия, до сих пор не присоединившаяся к конвенции, находится в числе меньшинства стран мира. К Монреальской конвенции 1999 года уже много лет назад, в частности, присоединились и США, и все страны Евросоюза, и многие страны бывшего Советского Союза, в том числе Украина».

Таким образом, пока Россия является участницей Варшавской конвенции (ВК) об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. «Эта конвенция претерпела несколько попыток ее улучшения, однако многие поправки не вступили в силу. В результате возникла так называемая Варшавская система, – отметил

Н.Галушин. – Нормы Варшавской конвенции давно устарели, и в реальной ситуации выплат на ее условиях в настоящее время практически не производится».

Н.Галушин считает, что «наличие одновременно двух действующих конвенций в области международных перевозок порождает для российских пассажиров ряд неприятных последствий. В билетах и правилах авиакомпаний пассажиры четко делятся на «варшавских» и «монреальских», и в них указывается, что компенсация в случае авиапроисшествий будет разная, что ведет российских пассажиров к откровенной дискриминации их прав при участии в международных авиаперевозках. Необходимость модернизации и консолидации документов назрела давно, и ряд принятых в последнее время законодательных актов РФ требуют корректировки в условиях современного развития рынка международных воздушных перевозок».

Семикратный рост пределов ответственности за жизнь

Варшавская система устанавливает предельную величину ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни (смерть) или здоровью пассажира (телесное повреждение пассажира), в размере \$20 тыс. Ответственность за груз (без объявленной ценности) ограничивается суммой также \$20 тыс., а за багаж, в том числе незарегистрированный (вещи, находящиеся при пассажире), ограничивается суммой \$20 за 1 кг.

Монреальской конвенцией была расширена ответственность перевозчика, определились новые приоритеты, которые отсутствовали в Варшавской конвенции. Теперь главными являются права и интересы пассажиров, а не перевозчиков, как это следует из старой конвенции.

Документ повышает ответственность перевозчиков, в частности, экипажей, лимиты ответственности на одного пассажира и устанавливает дополнительные условия, облегчающие получение компенсации. Авиаперевозчики могут разделить риски ответственности со страховщиками, однако было бы неверным считать, что МК регулирует вопросы страхования, подчеркнул И.Кабачник. «Единственная статья, упоминающая страхование – статья 50 конвенции, которая гласит, что государства-участники должны требовать от своих перевозчиков наличия страхования, обеспечивающего их ответственность. При этом МК не устанавливает никаких гарантированных выплат в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажира. Минимальная гарантированная выплата по МК равна нулю, – отметил он. – Размер

причиненного вреда должен доказать потерпевший – в соответствии с действующими нормами гражданского права в соответствующей юрисдикции. МК никак регламентирует порядок расчета суммы причиненного вреда».

«Монреальская конвенция безусловных норм выплат не устанавливает», – согласился Н.Галушин из СОГАЗа. По его словам, «в целом положения МК направлены на повышение ответственности авиаперевозчиков за предоставляемые ими услуги по перевозке пассажиров и грузов, вводит меры за несоблюдение международных стандартов перевозок, ответственность за несоблюдение прав потребителей авиационных услуг».

При этом международный правовой акт вводит двухуровневую ответственность для авиаперевозчиков. «Пределы ответственности по МК в отношении 1-го уровня предполагают, что перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность», – уточнил Н.Галушин.

Ответственность 1-го уровня в том числе определяется за вред, причиненный жизни (смерть) или здоровью пассажира (телесное повреждение), не превышает 100 тыс. SDR (около 4,8 млн рублей); ущерб грузу (без объявленной ценности) ограничивается суммой 17 SDR (около 816 рублей) за 1 кг; за ущерб багажу, в том числе незарегистрированному (вещи, находящиеся при пассажире) ответственность ограничивается суммой 1 тыс. SDR (48 тыс. рублей) на каждого пассажира.

Ответственность 2-го уровня по МК основана на презумпции вины перевозчика. Она ничем не ограничена, кроме размера причиненного вреда, предусматривает необходимость установления пределов ответственности перевозчика в судебном порядке. Так, на усмотрение судов остаются решения о компенсациях за боль и страдания близких в связи с утратой в авиакатастрофе родственников. При этом такие возмещения конвенцией включены в общее понятие ущерба жизни и здоровью пострадавших.

«Монреальская конвенция говорит о правах государства-участника, в которое перевозчик выполняет полеты. Это государство вправе проверить наличие защиты у перевозчика. Пассажира не должны вообще интересоваться лимиты страхования – это всего лишь средство авиаперевозчика защитить свои финансовые интересы», – убежден представитель СОГАЗа.

Конвенция «устанавливает требование об обязательном страховании, согласно которому авиаперевозчики должны представлять доказательство наличия договоров страхования, гарантирующих компенсации, а также возможность обеспечения ущерба без необходимости длительного судебного процесса», – уточнил Н.Галушин.

Монреальская конвенция не предусматривает возможность присоединения участника к ней «в усеченной форме», с какими-либо изъятиями. Все условия конвенции, устанавливающей ответственность при международных авиаперевозках, вступают в силу после ее ратификации.

«При этом правила, касающиеся внутренних перевозок, устанавливаются каждым государством самостоятельно. В настоящее время безусловная норма выплат родственникам погибших в авиакатастрофах по Воздушному кодексу РФ установлена в размере 2 млн рублей», – отметил первый зампред правления СОГАЗа.

После подписания Монреальской конвенции ее условия имеют преимущественную силу перед любыми правилами, применяемыми к международной перевозке. Страна, подписавшая ранее (до ратификации МК) Варшавскую конвенцию, не обязана ее денонсировать (отказываться от участия), ее условия автоматически перестают действовать. Однако для пассажиров, совершающих перелет к нам из страны, не ратифицировавшей МК, при определении ответственности перевозчика может применяться Варшавская конвенция.

Присоединение к МК потребует изменений в Воздушный кодекс

Скорее всего, после присоединения Российской Федерации к МК возникнет необходимость в приведении воздушного законодательства РФ в соответствие с нормами конвенции, внесения в законодательство ряда изменений и дополнений, считают эксперты.

По сравнению с Варшавской конвенцией МК вводит некоторые понятия, которые не использовались ранее: перевозка, осуществляемая несколькими последовательными

перевозчиками; «индивидуальный перевозочный документ»; «уполномоченный орган»; ряд других; уточняет некоторые права грузоотправителя и грузополучателя.

МК, кроме двухуровневой системы ответственности перед пассажиром, пределов ответственности 1-го уровня за вред здоровью и имуществу, устанавливает ответственность за просрочку исполнения обязательств по договору воздушной перевозки. Документ упрощает механизм получения компенсации, определяет пределы ответственности перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза, определяется срок исковой давности в пределах двух лет с момента прибытия по назначению или со дня, когда воздушное судно должно было прибыть, или с момента остановки перевозки.

Национальная система защиты пассажиров в РФ имеет преимущества

Если абстрагироваться от размера установленной ответственности, сравнение принципов МК с нормами российского законодательства на эту тему говорит о высоком уровне российской национальной системы, считает И.Кабачник. «В России ответственность перевозчика не лимитирована, то есть перевозчик должен возместить вред в полном размере, каким бы ни был этот размер. В МК перевозчик обязан возместить вред в полном объеме, но если доказанная (обоснованная) сумма требования не превышает 100 тыс. SDR, и не может каким бы то ни было образом исключить или ограничить свою ответственность. Сверх суммы в 100 тыс. SDR перевозчик не обязан нести ответственность за причинение вреда, если докажет, что вред был причинен не в результате небрежности, нарушений или упущений перевозчика, его служащих и агентов, или если докажет, что вред причинен исключительно в результате небрежности, нарушений или упущений третьего лица, – сказал представитель «АльфаСтрахования». – Законы России гарантируют в случае смерти пассажира выплату в размере 2,025 млн рублей на одного погибшего. В случае причинения вреда здоровью также существует шкала выплат. Доказывать размер причиненного вреда в пределах этой суммы не требуется. МК не устанавливает никакой минимальной гарантированной выплаты. В любом случае размер причиненного вреда должен быть доказан».

Закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами (ФЗ-67) устанавливает право и обязанность перевозчика производить предварительные выплаты для покрытия неотложных нужд потерпевших в размере 100 тыс. рублей. Между тем МК устанавливает обязанность перевозчиков производить предварительные выплаты для покрытия неотложных нужд потерпевших в том случае, если это

предусмотрено законами государства-участника.

Из всего изложенного очевидно, что «законодательство России в большей степени, чем какие-либо международные соглашения, защищает права пассажиров в случае причинения им вреда при воздушной перевозке», полагает И.Кабачник.

Российский закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами на всех видах транспорта, кроме метрополитена, действует в РФ с 1 января 2012 года и позволяет, в частности, авиаперевозчикам руководствоваться положениями международных конвенций, если их условия защиты пассажиров превосходят сформулированные национальным законодательством требования. Таким образом, большинство российских авиаперевозчиков страхуют ответственность в соответствии с международными требованиями, то есть с большими, чем 2 млн рублей, лимитами по рискам ущерба жизни и здоровью пассажиров.

По данным, предоставленным агентству «Интерфакс-АФИ» Национальным союзом страховщиков ответственности (НССО), в автоматизированной системе союза содержится информация о 48 договорах страхования ответственности перевозчиков воздушным транспортом вне зависимости от типа перевозки.

Количество перевезенных пассажиров по этим договорам превышает 2,7 млн человек. Начисленная по этим договорам премия составила 24,2 млн рублей. По этим договорам застрахованы почти 1 тыс. пассажирских воздушных судов, в том числе 362 самолета. Средняя премия на одного пассажира составила 8,05 рубля, средняя премия на 1 договор – 185,3 тыс. рублей. Также по закону об ОСГОП застрахована ответственность авиаперевозчиков, эксплуатирующих 626 вертолетов, заключено 43 договора. Начисленная премия по этим договорам составила 16,1 млн рублей, количество перевезенных пассажиров – свыше 1,7 млн, средняя премия на пассажира – 9,2 рублей, премия на один договор – 193 тыс. рублей.

Не заметят перемен «продвинутые» авиаперевозчики

По мнению заместителя министра транспорта РФ В.Окулова, для большинства крупных российских авиаперевозчиков ничего не изменится после присоединения к МК. «В

настоящее время многие из них заключают договоры страхования пассажиров на суммы, превышающие требования МК», сказал он, выступая недавно по телевидению. «Перемены ждут тех, кто использует положения ответственности по Варшавской системе», – сказал замглавы Минтранса. По данным российских страховых компаний, компания «Аэрофлот – российские авиалинии» начала ориентироваться на нормы МК добровольно еще с 2003 года.

В СОГАЗе подтверждают тезис замминистра транспорта: все авиакомпании, осуществляющие международные перевозки, выполняют их на основании правил полетов в страны Евросоюза (регламент ЕС от 9 октября 1997 года №2027/97 об ответственности воздушного перевозчика в случае происшествий) или в другие государства, выставляющие высокие требования, превышающие лимиты Варшавской конвенции, пояснили в компании.

«Для европейских стран требование по лимиту страхования ответственности на одного пассажира составляет в настоящее время 250 тыс. SDR, – сказал Н.Галушин. – Такие требования выставляют Турция, Египет и Болгария. В Индии достаточно меньшего лимита. При этом к чартерным авиарейсам применяются те же требования. Как только Россия подпишет конвенцию, лимиты на всех международных направлениях будут соответствовать требованиям государств, на территорию которых будут осуществляться полеты, но не меньше лимитов МК».

«Большинство перевозчиков на международных авиалиниях уже давно были вынуждены заключать свои договоры на перевозку в соответствии с требованиями стран, на территорию которых они осуществляют полеты. Лимиты ответственности по пассажирам, грузу и багажу в договорах страхования этих перевозчиков либо соответствуют нормам МК, либо их превышают. Для таких перевозчиков договоры страхования не изменятся. Тарифы и расходы тоже останутся прежними», – сделал вывод страховщик.

С другой стороны, ратификация МК может затронуть авиакомпании, осуществляющие перевозки в некоторые страны Азии, Африки, Латинской Америки, где государствами не были установлены особые лимиты, или они были существенно меньше. Понятно, что после ратификации Россией МК этим перевозчикам придется увеличивать лимиты до требований конвенции. Хотя при выполнении работ по контракту в пределах одного государства (например, Гвинея) лимиты МК не потребуются, но при попытке пересечь границу (Гвинея – Сьерра-Леоне) действие МК вступает в силу.

МК дает право пассажирам судиться с авиаперевозчиком по месту своего проживания. «В статье 33 МК (Юрисдикция) обозначены 5 пунктов, где по выбору истца (в пределах территории одного из государств – участников) может быть подан иск. В том числе это может быть сделано либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту его основного коммерческого предприятия либо по месту, где перевозчик имеет коммерческое предприятие, при условии, что этим подразделением заключен договор перевозки (продан билет), либо в суде места назначения перевозки», – сообщил представитель СОГАЗа.

Это значит, что обратиться с иском на территории, например, США, где продает билеты российская авиакомпания, может только постоянно проживающее лицо либо лицо, подолгу в этой стране пребывающее, подчеркнул И.Кабачник.

Он опроверг предположение о том, что пострадавший россиянин может судиться с авиаперевозчиком в любой стране, где у того есть представительства, например, в США.

«МК расширяет права истца в части выбора места предъявления иска в случае смерти или телесного повреждения, добавляя возможность предъявить иск в стране своего постоянного или основного проживания, если это государство – участник конвенции, даже если перевозка, в ходе которой был причинен вред, осуществлялась между другими государствами. Для этого должно быть выполнено условие: перевозчик (ответчик) выполняет полеты в эту страну либо непосредственно, либо через постоянно действующее коммерческое соглашение с другими перевозчиками, и у перевозчика есть в этой стране коммерческое представительство (офис), опять же либо собственное, либо через постоянно действующее соглашение с другим перевозчиком. Да, пострадавшие при международной перевозке в любом регионе резиденты США смогут подать иск к «Аэрофлоту» на территории США. Но это не значит, что любой потерпевший может по своему выбору подать иск в любой стране, где у перевозчика есть коммерческое представительство», – уточнил заместитель генерального директора СК «АльфаСтрахование».

Команды Канады и Польши на одном поле

Образно говоря, авиационные державы и разделены на «команды» участников

Варшавской и Монреальской конвенций. И это не просто юридический нюанс для желающих знать пределы защиты, например, пассажиров на международных авиарейсах.

«Монреальская конвенция 1999 года, так же как Варшавская конвенция 1929 года, которую она заменяет собой, – обе регулируют международные воздушные перевозки. Однако нужно понимать, что если пассажир приобрел, к примеру, билет Пермь – Москва – Варшава, то тем самым он заключил с авиакомпанией договор международной воздушной перевозки. И взаимоотношения пассажира и авиакомпании при перелете Пермь – Москва будут регулироваться Монреальской конвенцией», – объяснил И.Кабачник.

«В конвенции нет понятия «рейса» или «полета», а есть понятие «воздушной перевозки» и «договора воздушной перевозки». При обсуждении таких юридических документов важно использовать корректную терминологию. Иначе путаница неминуема», – добавил он.

По его словам, «международной воздушной перевозкой» в терминах конвенции является любая перевозка, при которой оговоренный пункт отправления и пункт назначения находятся, соответственно, на территории двух государств – участников конвенции; а также перевозка, при которой оговоренный пункт отправления и пункт назначения находятся на территории одного государства-участника конвенции, но предусмотрена промежуточная остановка за пределами этого государства, даже если это государство не является участником конвенции».

Представитель «АльфаСтрахования» привел пример: «Другими словами, когда Россия присоединится к конвенции, любой ваш билет из России за границу «туда и обратно» будет регулироваться МК. Билет «только туда» будет регулироваться МК только в том случае, если пункт назначения или промежуточная посадка (если она есть) находится на территории другого государства-участника».

«Варшавская конвенция не отменена, – подчеркнул заместитель гендиректора «АльфаСтрахования». – Сегодня ваш полет между Россией и Узбекистаном, а также между Россией и Украиной регулируется Варшавской конвенцией (мы говорим про билет в одну сторону). После присоединения России полет на Украину будет регулироваться МК, а полет в Узбекистан – по-прежнему Варшавской конвенцией, до тех пор, пока

Узбекистан не присоединится тоже к МК».

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» подготовлен в целях реализации основ государственной политики РФ в области авиационной деятельности на период до 2020 года, утвержденных президентом РФ в 2012 году.

Источник: [Финмаркет](#) , 07.02.14