

УДК/UDC 341

Ответственность перевозчика по договору международной перевозки пассажиров и багажа

Боронэ Анастасия Александровна

студентка юридического факультета

Кубанский государственный аграрный университет им. И. Т. Трубилина

г. Краснодар, Россия

e-mail: law_zz@mail.ru

Аннотация

В настоящей статье автором проводится анализ отдельных положений Конвенций для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавской конвенции 1929 года и Монреальской конвенции 1999 года) в рамках ответственности авиаперевозчика перед пассажиром. В связи с особой значимостью авиаперевозок, а также присоединением России к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, принятой в Монреале, автором проводится теоретическая оценка положений указанной Конвенции, связанных с ответственностью перевозчика перед пассажиром за причинение вреда жизни и здоровью, а также за несохранность груза или багажа. Указанные вопросы занимают центральное место в работе, поскольку имеют принципиальное значение и существенно отличаются от положений принятой ранее Варшавской конвенции. При анализе отдельных положений Монреальской конвенции автор приходит к выводу об установлении абсолютной ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира в случаях, когда размер предъявленных требований не превышает 113 100 СПЗ. Монреальская конвенция не только ужесточила ответственность перевозчика за несохранность груза или багажа, но и закрепила исчерпывающий перечень обстоятельств, которые освобождают перевозчика от ответственности.

Ключевые слова: ответственность перевозчика, международная воздушная перевозка, причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, авиаперевозки.

Liability of the Carrier Under the Contract of International Carriage of Passengers and Baggage

Borone Anastasiya Aleksandrovna
student of the Faculty of Law
Kuban State Agrarian University
Krasnodar, Russia
E-mail: law_zz@mail.ru

Abstract

In this article, the author analyses several the provisions of the Conventions for the Unification of Certain Rules of International Air Transport (the Warsaw Convention of 1929 and the Montreal Convention of 1999) in the framework of the responsibility of the air carrier to the passenger. Due to the special importance of air transportation, as well as Russia's accession to the Convention for the Unification of Certain Rules of International Air Transport, adopted in Montreal, the author provides a theoretical assessment of the provisions of this Convention related to the carrier's liability to the passenger for causing harm to life and health, as well as for the non-safety of cargo or baggage. These issues are central to the work, as they are of fundamental importance and differ significantly from the provisions of the previously adopted Warsaw Convention. In the analysis of certain provisions of the Montreal Convention, the author comes to the conclusion that the absolute liability of the carrier for causing harm to the life and health of the passenger in cases where the size of the claims does not exceed 113,100 SDR. The Montreal Convention not only tightened the carrier's liability for non-preservation of cargo or baggage, but also provided an exhaustive list of circumstances that exempt the carrier from liability.

Key words: carrier's liability, international air transportation, causing harm to life and health of passengers, air transportation.

Распространение международных авиаперевозок повлекло необходимость регламентирования режима воздушного пространства и собственно возникновения публичного международного воздушного права, а закрепление гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами, грузовладельцами и третьими лицами — возникновения частного международного воздушного права. В настоящее время право-

вой режим воздушных международных перевозок осуществляется двумя международными соглашениями — Варшавской и Монреальской конвенциями.

Необходимо отметить, что до 2017 года в РФ правовое воздействие на международные воздушные перевозки осуществлялось Варшавской конвенцией 1929 года, которая ограничивала ответственность перевозчика, исходя из традиционной политики приоритета интересов перевозчика над интересами пассажиров. Конвенция 1929 года устанавливала ответственность перевозчика за причинение вреда здоровью и жизни пассажиров, несохранность багажа и груза и ограничивала ее суммой сто двадцать пять тысяч франков [1].

Развитие международного воздушного транспорта требовало значительных изменений в Варшавской конвенции в сторону повышения ответственности перевозчиков, в связи с чем на протяжении долгого периода времени Варшавская конвенция постоянно подвергалась пересмотру, что преобразовало ее в сложнейшую систему многочисленных актов, не все из которых вступили в законную силу. Данная ситуация вызывала большое количество затруднений, поскольку воздушная перевозка базировалась уже не на унифицированных нормах международного права, а на сложившихся условиях договора перевозки.

Решением указанной проблемы стало принятие в 1999 году Монреальской конвенции, имеющей универсальный характер [2]. Конвенцией устанавливался режим неограниченной абсолютной ответственности перевозчика за причинение вреда здоровью и жизни пассажиров и объективная ответственность за несохранность груза и багажа. 03.04.2017 года был принят ФЗ № 52-ФЗ о присоединении РФ к Монреальской конвенции. [3].

Монреальскую конвенцию можно расценивать как важнейшее достижение в области регулирования международных воздушных перевозок. Получив широкое международное признание, правовые нормы Монреальской конвенции становятся ориентиром для дальнейшего развития правового регулирования перевозок не только воздушным транспортом,

но и другими его видами. В отличие от Варшавской конвенции, Монреальская конвенция не закрепляет пределов ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира. Конвенцией установлена абсолютная ответственность перевозчика в случае, если размер причиненного вреда не превышает 113 100 специальных прав заимствования (СПЗ) [4]. В части требований, которые превышают указанную сумму, перевозчик освобождается от ответственности, если он докажет свою невиновность в причинении вреда.

За несохранность груза или багажа Монреальской конвенцией также предусмотрена более строгая ответственность авиаперевозчика. Установлен исчерпывающий перечень обстоятельств, которые освобождают перевозчика от ответственности за несохранность груза, среди которых: присущие грузу дефекты, качество или порок, неправильная упаковка груза иным лицом, чем перевозчик, и другие.

Таким образом, Монреальская конвенция закладывает общую концепцию строгой ответственности авиаперевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, грузу и багажу. Тем самым Конвенция ориентирует перевозчика на развитие системы авиационной безопасности и повышение безопасности полетов и является важнейшим шагом к эффективной защите интересов пассажиров и укреплению доверия к авиаперевозчикам.

Список литературы

1. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 12.10.1929) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс».

2. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28.05.1999) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс».

3. О присоединении российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок: Федеральный закон от 03.04.2017 №52-ФЗ // Справочно-правовая система «Консультант Плюс».

4. Остроумов Н. Н. Монреальская конвенция о международных воздушных перевозках как составная часть правовой системы России // Журнал Российского права. 2017. № 9 (249). С. 108–118.