

РЕФЕРАТ

Т Е М А:

“Международные воздушные перевозки”

**Студента 4 курса
юридического факультета**

Million

dollar

boy

МОСКВА

2009 ГОД

Международные договоры Российской Федерации

Основу системы международных договоров, регулирующих воздушные перевозки, образуют положения Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. (Чикагская конвенция). Частью Конвенции является Устав Международной организации гражданской авиации (ИКАО) — специализированного учреждения ООН. В восемнадцати приложениях к Конвенции, а также в издаваемых ИКАО документах предусматриваются международные авиационные регламенты — стандарты, рекомендуемая практика, процедуры.

Российская Федерация участвует в более чем 130 двусторонних международных договорах о воздушном сообщении. Этими договорами, базирующимися на правилах Чикагской конвенции, определяются коммерческие права сотрудничающих государств при осуществлении воздушных перевозок пассажиров, багажа, груза и почты, которые (права) реализуются назначенными государствами авиапредприятиями (фактическими пользователями прав) в соответствии с заключаемыми ими коммерческими соглашениями. “Пакет” таких прав включает семь так называемых “свобод воздуха”, охватывающих транзитные перевозки, перевозки между государствами — партнерами по соглашению, перевозки из государства, участвующего в соглашении, в третьи страны¹.

Примером регламентации права полетов и перевозок на Двусторонней основе является ст. 3 Соглашения между Правительством РФ и Правительством Словацкой Республики о воздушном сообщении 1995 г.² В соответствии с этим Соглашением авиапредприятие, назначенное каждой Договаривающейся Стороной, будет пользоваться при эксплуатации договорной линии по установленному маршруту следующими правами: а) совершать пролет территории другой Договаривающейся Стороны без посадки; б) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями в пунктах, названных в приложении к Соглашению; в) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, названных в приложении к Соглашению, с целью погрузки и (или) выгрузки пассажиров, почты и груза международного следования.

Предоставление авиапредприятиям Сторон таких прав не может рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, почту и груз для их перевозки между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или на условиях аренды.

Условия широкого, охватывающего различные регионы сотрудничества в области воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов определяются Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г. (Варшавская конвенция 1929 г.). В 1955 году Варшавская конвенция была изменена Гаагским протоколом, в последующем дополнена Гвадалахарской конвенцией 1961 г., Гватемальским протоколом 1971 г. и Монреальскими протоколами (№ 1—4) 1975 г.

¹ В. Грязнов. «Международно-правовое регулирование воздушных перевозок» // Закон. 1997. № 8.

² Бюллетень международных договоров. 1997. № 6.

Российская Федерация в Гватемальском протоколе и Монреальских протоколах, предусмотревших повышение пределов ответственности перевозчика независимо от его вины, не участвует.

В Варшавской конвенции (здесь и далее имеется в виду Конвенция, измененная Гаагским протоколом) под международной перевозкой понимается любая перевозка, при которой место отправления и место назначения (вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка) расположены либо на территории двух государств — участников Конвенции, либо на территории одного и того же государства-участника, если остановка предусмотрена на территории другого государства, даже когда это последнее не является участником Конвенции. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства-участника, не рассматривается как международная в смысле Конвенции.

Перевозка может осуществляться несколькими последовательно действующими перевозчиками. Такая перевозка считается единой, если она рассматривается как одна операция, вне зависимости от того, оформлена ли она одним договором или рядом договоров. Перевозка такого рода не утрачивает свой международный характер лишь потому, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства.

Конвенция не применяется к перевозке почтовой корреспонденции и почтовых посылок.

В Конвенции устанавливаются единые требования, предъявляемые к реквизитам перевозочных документов (проездного билета, багажной квитанции, авиагрузовой накладной), порядку их выдачи, последствиям отсутствия, неправильности в оформлении, утери.

Центральное место в Конвенции занимают правила об ответственности перевозчика. Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший в случаях:

- смерти, ранения или любого другого телесного повреждения пассажира, если несчастный случай, в результате которого причинен вред, произошел на борту воздушного судна или во время операций по посадке и высадке;

- уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или груза, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки;

- опоздания при воздушной перевозке пассажиров, багажа, грузов. Перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что он принял все необходимые меры, чтобы избежать вреда, или что такие меры ему было невозможно принять. Но в случае, если перевозчик докажет, что вина лица, потерпевшего вред, была причиной вреда или способствовала ему, суд может в соответствии со своим законом устранить или ограничить ответственность перевозчика.

Конвенция ограничивает ответственность перевозчика за вред, причиненный пассажиру, багажу, грузу, ручной клади.

Варшавской конвенцией 1929 г. пределы ответственности перевозчика были определены в размере 125 000 французских золотых франков за каждого пассажира, 250 французских золотых франков за 1 кг груза или багажа и 5000 французских золотых франков за вещи, находящиеся при пассажире. Гаагой протокол удвоил предельные

размеры ответственности в отношении пассажира (250 000 французских золотых франков).

Закон суда, в который предъявлен иск, может устанавливать возмещение в виде периодических платежей. В этом случае эквивалентная капитализированная сумма платежей не должна превышать 250 000 французских золотых франков. Перевозчик и пассажир, заключив особое соглашение, могут установить и более высокий предел ответственности.

Всякая оговорка, ведущая к освобождению перевозчика от ответственности или к установлению предела ответственности меньшего, чем тот, который установлен в Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность оговорки не влечет за собой недействительности самого договора.

Пределы ответственности не подлежат применению, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или упущения перевозчика, совершенных с намерением причинить вред или носивших опрометчивый характер с сознанием того, что в результате такого действия (упущения) возможно причинение вреда.

Иск об ответственности должен быть возбужден в пределах территории одного из государств — участников Конвенции по выбору истца — в суде по месту жительства перевозчика, по месту нахождения главного управления его предприятия, по месту, где перевозчик имеет контору, посредством которой был заключен договор, или в суде места назначения. Конвенция определяет срок, в течение которого подлежит возбуждению иск об ответственности: в течение двух лет с момента прибытия воздушного судна по назначению, или со дня, когда воздушное судно должно было прибыть, или с момента остановки перевозки. Порядок исчисления срока определяется законом суда, в который предъявлен иск.

Немногочисленные коллизионные нормы, содержащиеся в Конвенции, отсылают к закону суда: для решения вопросов о возможности установления возмещения в виде периодических платежей, о присуждении истцу понесенных им судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, о порядке исчисления срока, по истечении которого истец утрачивает право на иск. Не решаются в Конвенции вопросы, относящиеся к порядку определения размера возмещения, кругу лиц, имеющих право на возмещение в случае гибели пассажира.

Монреальское соглашение 1966 г., подписанное авиакомпаниями, совершающими полеты в США, повысило предел ответственности перевозчика в случае смерти или телесного повреждения пассажира при международной перевозке осуществляемой на авиалиниях, проходящих через США, до 75 000 долларов США, включая судебные издержки, или до 58 000 долларов США, если судебные издержки возмещаются особо. В Соглашении предусмотрена объективная ответственность перевозчика.

В 1971 г. Гватемальским протоколом предел ответственности перевозчика перед пассажиром увеличен в шесть раз по сравнению с Гаагским протоколом (до 1,5 млн. французских золотых франков). Гватемальский протокол допускает последующее увеличение этого предела через каждые пять лет и вносит ряд изменений в Варшавскую конвенцию (регламентация ответственности перевозчика за причинение вреда здоровью пассажира независимо от вины; независимо от вины строится и ответственность

перевозчика за несохранность багажа). Протокол не набрал необходимого количества ратификаций и не вступил в силу.

В Монреальских протоколах (№ 1—4.) 1975 г. размеры ответственности перевозчика выражаются в СПЗ. Предел ответственности перевозчика за пассажира составляет в Протоколе № 1 — 8300 СПЗ, Протоколе № 2 — 16 600 СПЗ, Протоколе № 3 — 100 000 СПЗ; предел ответственности за 1 кг груза составляет согласно протоколам № 1, 3, 4—17 СПЗ³.

Гвадалахарская конвенция, в которой участвует Российская Федерация, распространила действие Варшавской конвенции и Гаагского протокола на международные перевозки, выполняемые фактическим перевозчиком (а не перевозчиком по договору).

Воздушный кодекс Российской Федерации и вопросы международных воздушных перевозок

Воздушный кодекс РФ определяет международную воздушную перевозку как перевозку, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены:

- соответственно на территориях двух государств;
- на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства.

Это определение основывается на положениях Варшавской конвенции 1929 г.

Перевозчик несет ответственность перед пассажиром воздушного судна и грузовладельцем в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, международными договорами РФ, а также договором воздушной перевозки пассажира, договором воздушной перевозки груза или договором воздушной перевозки почты. Ответственность перевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, определяется в соответствии с правилами главы 59 Гражданского кодекса РФ (“Обязательства вследствие причинения вреда”), если законом или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер ответственности перевозчика, а также международными договорами РФ.

За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, при международных воздушных перевозках перевозчик несет ответственность в соответствии с международными договорами РФ.

Перевозчику предоставляется право заключать соглашения с пассажирами, грузоотправителями или грузополучателями о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными Воздушным кодексом РФ или международными договорами РФ.

Владелец воздушного судна за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу пассажира воздушного судна при воздушной перевозке, а также за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при воздушной перевозке, несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством РФ, если иное не предусмотрено международным договором РФ.

³ В. Грязнов. «Международно-правовое регулирование воздушных перевозок» // Закон. 1997. № 8

Воздушный кодекс предусматривает обязательное страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами. При выполнении полетов и авиационных работ в воздушном пространстве Российской Федерации минимальная страховая сумма устанавливается в размере не менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом на момент заключения договора страхования, за каждый килограмм максимального взлетного веса воздушного судна. При выполнении международных полетов и авиационных работ в воздушном пространстве иностранных государств минимальный размер страховой суммы устанавливается в соответствии с законодательством соответствующего иностранного государства.

Установлены следующие размеры страховых сумм при обязательном страховании ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна: по договору страхования жизни и здоровья пассажира — не менее тысячи минимальных размеров оплаты труда; по договору страхования багажа — не менее двух минимальных размеров оплаты труда; по договору страхования вещей, находящихся при пассажире, — не менее десяти минимальных размеров оплаты труда.

Страхование ответственности перевозчика перед пассажирами воздушного судна, выполняющего международный полет в том числе ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, а также вещей, находящихся при пассажирах, является обязательным. Размер страховой суммы не должен быть менее размера, предусмотренного международными договорами РФ или законодательством соответствующего иностранного государства.

Иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность в области гражданской авиации в порядке, установленном законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации.

Воздушным кодексом РФ (ст. 63) предусматриваются следующие требования, подлежащие выполнению при осуществлении этой деятельности:

1) международные воздушные перевозки и (или) авиационные работы выполняются при условии получения соответствующих лицензий;

2) названные предприятия, агентства и предприниматели не имеют права: а) принимать на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок на территорию иностранного государства или перевозить их на территорию Российской Федерации с территории иностранного государства, если иное не предусмотрено международным договором РФ или выдаваемыми в порядке, установленном Правительством РФ, разовыми разрешениями специально уполномоченного органа в области гражданской авиации; б) принимать на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок в пределах территории Российской Федерации без разрешений специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, выдаваемых в порядке, установленном Правительством РФ.

Иностранные авиационные предприятия могут открывать свои представительства на территории Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации и (или) международными договорами РФ.