

О вступлении в силу в Украине Монреальской Конвенции 1999 года для унификации некоторых правил международных авиаперевозок

6 мая 2009 года в Украине вступила в силу Монреальская Конвенция 1999 года для унификации некоторых правил международных авиаперевозок. Таким образом, с 6 мая 2009 положения данной конвенции будут применяться к международным авиаперевозкам и в нашей стране.

Существовавшая система: Варшавская Система

Конвенция для унификации некоторых правил международных авиаперевозок (Варшавская Конвенция), принятая в столице Польши 12 октября 1929г., устанавливала единую систему ответственности авиаперевозчиков стран-членов в те времена, когда рынок пассажирских и грузовых авиаперевозок только начинал развиваться, и с тех пор семь раз подвергалась изменениям и поправкам. Данные изменения в итоге и создали то, что называется Варшавской Системой, в которой правила, регулирующие ответственность международных перевозчиков зависят от имплементации Варшавской Конвенции, принятой странами назначения и отправления.

Варшавская Система:

- Обязывает перевозчиков выдавать пассажирам билеты;
- Требуется, чтобы перевозчики выдавали багажные квитанции на зарегистрированный багаж;
- Устанавливает срок исковой давности - 2 года (т.е. срок, в течение которого может быть подан иск к перевозчику); и
- Ограничивает материальную ответственность перевозчика в пределах максимум:
 - § 250 тыс франков или 16 600 СДР¹ (что соответствует на сегодня 24 920,92 доллара США) за вред, причиненный личности;
 - § 17 у.е. в валюте МВФ за 1 килограмм зарегистрированного багажа или груза;
 - § 5 тыс франков или 332 СДР (что соответствует на сегодня 498,42 доллара США) за ручную кладь пассажира.

Суд имеет право принять решение о компенсации судебных издержек истца, если перевозчик в течение 6 месяцев с момента нанесения ущерба (или, по крайней мере, за 6 месяцев до начала судебного процесса) не сделал ему предложение, которое могло бы покрыть такие издержки.

Сегодняшняя система: Монреальская Конвенция

Монреальская Конвенция применяется только к международным перевозкам в странах отправления и назначения, ее ратифицировавших. Если страны назначения и отправления не являются участниками Конвенции, ответственность перевозчика по-прежнему определяется положениями Варшавской Системы.

Принципиальные изменения, которые повлечет за собой реализация принципов Монреальской Конвенции, относятся главным образом к ответственности перевозчика за личный ущерб или смерть пассажиров.

Монреальская Конвенция также предписывает ограничения на возмещение убытков за повреждение или утрату багажа, а также убытков, связанных с задержкой прибытия пассажира, багажа или груза.

Личный ущерб или смерть пассажира при авиаперевозке

В зависимости от того, какие именно изменения были приняты в странах отправления или прибытия, ответственность перевозчика за личный ущерб или смерть пассажира в результате несчастного случая на борту или во время посадки или высадки варьируется в пределах от 10 тыс долларов США (максимальный размер, установленный в 1929г.) до 260 СДР, что по нынешнему курсу соответствует примерно 390 328,00 долларов США.

Согласно Монреальской Конвенции к перевозчикам применяется двухуровневая система

¹ СДР – особые права заимствования, специальная расчетная единица, установленная МВФ, курс которой рассчитывается на основании корзины валют и определяется ежедневно.

ответственности в зависимости от того, связан ли перевозчик обязательством полностью возместить материальный ущерб вне зависимости от наличия собственной вины (несет абсолютную ответственность), или основан на невозможности перевозчика доказать отсутствие своей вины. Стоит отметить, что «потолок» суммы возмещения убытков в соответствии с Варшавской Системой поднят, если материальная ответственность явилась следствием вины перевозчика.

В случаях личного ущерба или смерти Монреальская Конвенция предусматривает:

- В случаях абсолютной ответственности с учетом возможных вычетов по причине неосторожности пострадавшего, сума иска за личный ущерб или смерть может составлять до 100 тыс СДР (что соответствует на сегодня 150 126 долларов США) без приведения доказательств вины перевозчика. Это является первым уровнем Монреальской Конвенции;
- В случаях нанесения личного ущерба или случаях смерти, если перевозчик не может доказать, что ущерб не был результатом его собственной халатности или противоправных действий, или что ущерб явился результатом халатности или противоправных действий третьей стороны, ограничений для суммы возмещения не предусмотрено. Это является вторым уровнем ответственности по Монреальской Конвенции. Здесь только сам перевозчик может доказать отсутствие своей вины.

Возмещение убытков за утерю или повреждение груза или багажа

Монреальская Конвенция ограничивает ответственность перевозчика за уничтожение, утерю, повреждение или задержку доставки багажа в размере 1 тыс СДР (около 1 501,26 долларов США), если только пассажир не заявил о своем особом интересе относительно багажа и не уплатил дополнительную сумму. Ответственность перевозчика за груз ограничивается 17 СДР (около 25,52 долларов США) за кг, при условии, что не было заявлено об особом интересе и не была внесена дополнительная оплата.

За убытки, связанные с задержкой доставки пассажиров, багажа или груза в случае, если перевозчик не может доказать, что он принял все меры, или же, наоборот, никакие меры было принять невозможно, чтобы избежать нанесения ущерба, ответственность перевозчика ограничивается 4 150 СДР (около 6 230,23 долларов США).

Прочие изменения

Монреальская Конвенция также предусматривает дополнительную юрисдикцию, в которой могут подаваться иски о возмещении ущерба:

- Суд в государстве, резидентом которого является перевозчик;
- Суд в государстве, в котором перевозчик осуществляет свою основную деятельность;
- Суд в государстве, в котором был приобретен билет, или заключен договор, и в котором перевозчик имеет представительство;
- Суд в государстве – стране назначения пассажира.

Монреальская Конвенция позволяет, чтобы иск о возмещении убытков за личный ущерб или смерть был подан на территории государства - места постоянного проживания пассажира, если перевозчик в этом государстве имеет свое представительство, и государства, в котором перевозчик осуществляет транспортировку пассажиров.

Кроме того, в Монреальской Конвенции оговаривается, что предписанные ею пределы материальной ответственности должны пересматриваться каждые пять лет и корректироваться с учетом инфляции.

И последнее. Для удобства пассажиров и облегчения документооборота при грузоперевозках Монреальская Конвенция позволяет использование электронных билетов и авианакладных.

Заключение

На сегодняшний день Монреальскую Конвенцию ратифицировали 90 стран.

Монреальская Конвенция имеет своей целью усовершенствовать и консолидировать Варшавскую Систему, гарантировать защиту интересов пассажиров в отношении компенсации ущерба, а также способствовать развитию международных авиаперевозок и обеспечению непрерывного пассажиро- и грузопотока.



Анна Цират, к.ю.н., партнер юридической фирмы «Юрвнешсервис»
Email: A.Tsirat@jvs.com.ua
www.jvs.com.ua

Все общие вопросы, предложения и комментарии, связанные с сервисом DevelAWpment™, Вы можете направлять нам на электронный адрес: DevelAWpment@jvs.com.ua

По всем вопросам правового характера обращайтесь, пожалуйста, к автору статьи, чье имя и контактная информация указаны под основным текстом Рассылки.

Copyright © Jurvenshservice Law Firm 2008. Все права защищены. При цитировании, копировании и ином воспроизводстве информации, содержащейся в тексте Рассылки, ссылка на «Юрвнешсервис» обязательна.

ОТКАЗ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ:

Данная Рассылка предназначена исключительно для информационных целей и не может считаться профессиональной юридической или экономической консультацией. Пожалуйста, обратите внимание, что каждый выпуск Рассылки относится исключительно к правовым событиям и/или законодательным изменениям, имеющим место и/или остающимся в силе на дату Рассылки, и не может быть использован для толкования иных событий и изменений, прошедших, настоящих или будущих, кроме тех, которые в нем указаны.