

УДК 341.

## **ВОПРОСЫ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА ПЕРЕД ПАССАЖИРОМ ЗА УТЕРЮ И ПОВРЕЖДЕНИЕ БАГАЖА**

**Булатов Галым Сабитович**

[bulatov2701@gmail.com](mailto:bulatov2701@gmail.com)

докторант кафедры Международного права  
ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан  
Научный руководитель – Б. Әбдірайым

В 2019 году авиакомпании установили рекорд по перевозке пассажиров. За минувший год билеты на самолет купили 3,9 млрд. человек. Статистику приводит Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

По данным Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан аэропорты Казахстана в 2019 году обслужили 12,3 млн. пассажиров.

В аналогичном периоде 2018 года отечественными аэропортами было обслужено 11,8 млн. пассажиров. Таким образом, рост пассажиропотока в отчетном периоде составил 4,2% [1].

Это говорит о высоком уровне спроса со стороны пассажиров и, соответственно, огромном количестве возникающих правоотношений между авиакомпаниями и пассажирами.

Конечно, сегодня в условиях пандемии эти показатели упали в разы. Однако, понятно, что после окончания пандемии, возможно не сразу, но пассажиропоток придет в прежнее свое состояние.

В этой статье мы рассмотрим вопросы, которые касаются ответственности авиакомпаний (перевозчиков) за утерю (порчу) багажа при заключении договора международной авиаперевозки пассажира и, конечно, применительно к Республике Казахстан (далее – РК).

Вообще у договора авиаперевозки пассажира есть свои особенности. Это вызвано специфичностью и объемом предоставляемых услуг. К примеру, договор имеет признаки договора присоединения. Т.е. авиакомпании сами устанавливают условия договора, а пассажиры, приобретая авиабилет, заключают договор, тем самым соглашаются на его условия.

Таким образом, условия договора авиаперевозки и, соответственно, основания и размеры ответственности за утерю (порчу) багажа перед пассажирами устанавливаются перевозчиками. Они могут содержаться в правилах перевозки пассажиров, которые обычно находятся в общем доступе, и ознакомление с которыми в большинстве случаев является обязательным условием для заключения договора.

К условиям договора перевозки отсылает и Закон РК «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» (далее – Закон).

В соответствии со ст. 84 Закона, за утрату и (или) повреждение зарегистрированного багажа перевозчик возмещает ущерб, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли не по его вине, в следующих размерах:

- 1) за утрату или недостачу багажа, принятого к перевозке без объявленной стоимости, - в размере, установленном договором воздушной перевозки;
- 2) за утрату багажа, принятого к перевозке с объявленной стоимостью, - в размере объявленной стоимости [2].

Из этого следует, что если в отношении багажа заключен договор страхования, то пассажиру, в случае утери багажа, будет выплачена сумма, указанная в договоре страхования. Если же договора страхования нет, то, как уже было указано, законодатель отсылает к условиям договора перевозки.

Возникает вопрос: а где содержаться эти условия договора авиаперевозки пассажира? Эти условия содержатся в правилах перевозки пассажиров, которые устанавливает сам перевозчик.

Таким образом, национальное законодательство не предусматривает размеры ответственности авиаперевозчика за утерю или повреждение багажа.

Но Закон в части ответственности перевозчика регламентирует лишь внутренние авиарейсы. Мы же в этой статье ставим цель рассмотреть вопрос об ответственности перевозчика при заключении договора международной авиаперевозки.

На сегодняшний день подписаны и действуют два международных договора в области международных авиаперевозок:

Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 года. РК присоединилась к договору в 2001 году.

Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 года (далее – Монреальская конвенция). РК является участником договора с 2015 года.

Для государств, подписавших оба соглашения, применяется нормы Монреальской конвенции.

Рассмотрим, каким образом нормы конвенций применимы для РК.

Так гражданка РК заключила договор международной перевозки пассажира с казахстанской авиакомпанией, приобретя билет на рейс Астана-Бангкок-Астана. В соответствии с Монреальской конвенцией данный рейс является международным и подпадает под действие конвенции, не смотря на то, что на тот момент Тайланд не еще не являлся участником данного международного договора.

По прилету в Бангкок обнаружилось, что багаж пассажира был утерян.

В начале 2017 года пассажир подал на авиаперевозчика иск о возмещении стоимости утерянного зарегистрированного багажа в размере 1 595 000 тенге. Дело рассматривал Турксибский районный суд г. Алматы. Факт утери в суде был доказан. Ответчик вину признал, однако, согласился выплатить сумму в соответствии с правилами воздушных перевозок пассажиров и багажа, утвержденных перевозчиком. Эти правила утверждены в 2011 году.

Согласно правилам в случае утери зарегистрированного багажа перевозчик возмещает стоимость багажа из расчета 20 долларов США за каждый килограмм зарегистрированного багажа. И, как указано в Правилах, эти расчеты приняты в соответствии с Варшавской конвенцией.

Суд принял во внимание доводы ответчика и взыскал с перевозчика 520 долларов США (167 648 тенге, исходя из официального курса на момент вынесения решения).

Таким образом, суд частично удовлетворил требования истца.

В данном случае, не смотря на то, что суд признал нарушение прав истца и возместил стоимость утерянного багажа, некоторые вопросы вызывает сумма компенсации и мотивировочная часть решения суда.

В своем решении суд, устанавливая размер компенсации, ссылался на условия договора перевозки, т.е. Правила. С такой мотивировкой суда мы не согласны.

Считаем, что к данному рейсу применимы положения Монреальской конвенции.

Согласно ст. 1 Монреальской конвенции международной перевозкой в смысле называется всякая перевозка, при которой, согласно определению сторон, место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух государств - участников, **либо на территории одного и того же государства - участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство не является государством – участником [3].**

Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных перевозчиков, почитается образующей, с точки зрения применения Конвенции, единую перевозку, **если она рассматривалась сторонами как одна операция**, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров [3].

В нашем случае пассажир заключил договор перевозки на рейс Астана-Бангкок-Астана (одна операция). Тайланд на момент перевозки еще не являлся участником Конвенции, РК является участником с 2015 года. Таким образом, исходя из содержания п. 1 Конвенции она применима к данному договору перевозки, так как место отправления и место назначения на территории одного и того же государства – участника (РК), если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство **не является государством – участником (Тайланд).**

Т.е., если на борту самолета летят два пассажира, один из которых заключил договор на рейс Астана-Бангкок, а второй на рейс Астана-Бангкок-Астана, то в первом случае Монреальская конвенция не применяется, а ко второму договору перевозки нормы конвенции применимы.

Из этого следует, что в нашем случае Монреальская конвенция применима и, соответственно, применимы нормы, регламентирующие основание и пределы ответственности перевозчика. Последние, в свою очередь, не совпадают с нормами Правил, которые применил суд.

Так, согласно ст. 22 Монреальской конвенции в случае повреждения или утраты багажа вне зависимости от его веса ответственность перевозчика ограничивается суммой 1131 специальных прав заимствования (СПЗ) в отношении каждого пассажира [3].

СПЗ - это платёжное средство было создано МВФ в [1969 году](#) как дополнение к существующим резервным активам стран-членов. Основная цель создания: преодоление противоречия между международным характером использования и национальной природой валют. Курс СПЗ публикуется ежедневно и определяется на основе долларовой стоимости [корзины](#) из пяти ведущих валют: [доллар США](#), [евро](#), [китайский юань](#), [иена](#) и [фунт стерлингов](#).

На сегодняшний момент 1000 СПЗ составляет примерно 1600 долларов США.

Суд неправомочно ограничил ответственность перевозчика суммой в 520 долларов США, применив условия договора перевозки (Правил перевозчика).

Суд имел основания применить Монреальскую конвенцию, и взыскать с перевозчика сумму в пределах 1600 долларов США.

В данном случае может возникнуть ошибочный довод, который основан на том, что если пассажир заключает договор перевозки, то из этого следует, что он соглашается на условия этого договора, который предлагает сам перевозчик.

Однако статья 26 Конвенции прямо предусматривает, что всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же установлению предела ответственности, меньшего, чем тот, который установлен в Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, который продолжает подпадать под действие положений Конвенции [3].

Таким образом, условия договора авиаперевозки, действующие в соответствии с Правилами авиаперевозчика в части размеров возмещения стоимости утери багажа являются недействительными. И суды, рассматривая данную категорию исков должны применять нормы Монреальской конвенции.

Не смотря на тот факт, что? Как уже отмечалось, РК ратифицировала Монреальскую конвенцию еще в 2015 году, отечественные авиакомпании до сегодняшнего дня не привели свои Правила в соответствие с положениями Монреальской конвенции в части регламентации ответственности по договорам международной авиаперевозки пассажиров.

**Список использованных источников:**

1. <https://inbusiness.kz/ru/last/passazhiropotok-aeroportov-kazahstana-velichilsya-na-4-2;>
2. Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года № 339-IV «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан <http://adilet.zan.kz>;
3. Закон Республики Казахстан от 19 марта 2015 года № 297-V ЗРК «О ратификации Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок», Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан <http://adilet.zan.kz>.