

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту федерального закона "О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок"

Проект федерального закона "О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок" (далее - законопроект) подготовлен в целях реализации пункта 10 Основных мер правового регулирования в сфере реализации государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы" (приложение № 4 к государственной программе Российской Федерации "Развитие транспортной системы", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 319).

В настоящее время Российская Федерация является участницей Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, принятой в г. Варшаве 12 октября 1929 г. (далее - Варшавская конвенция).

Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 г. (далее - Монреальская конвенция) представляет собой пересмотренный вариант всех документов Варшавской системы, сформулированный в одном международном договоре, учитывающий все изменения, связанные с развитием технического прогресса и правоотношений в сфере гражданской авиации.

В настоящее время участниками Монреальской конвенции являются более 130 государств.

В отличие от Варшавской конвенции Монреальская конвенция предусматривает возможность оформления документов, необходимых для осуществления грузовых перевозок, в электронном виде.

По оценке специалистов Международной ассоциации воздушного транспорта, применение электронного документооборота привело к суммарной экономии в мировой отрасли грузовых авиаперевозок до 5 млрд. долларов ежегодно за счет снижения расходов перевозчика.

Монреальская конвенция расширяет объем и размер ответственности перевозчика перед пассажирами за вред, причиненный при выполнении воздушных перевозок.

Согласно статье 21 Монреальской конвенции перевозчик не вправе исключать или ограничивать свою ответственность перед пассажирами при

условии, что размер вреда в расчете на каждого пассажира не превышает 100 000 специальных прав заимствований (далее - СПЗ).

При этом вводятся гарантии для перевозчиков по их освобождению от ответственности в размере, превышающем 100 000 СПЗ, в случае если перевозчик докажет, что вред не был причинен из-за небрежности или другого неправильного действия (бездействия) перевозчика, или такой вред причинен по вине другого лица.

Монреальская конвенция, в отличие от Варшавской конвенции, устанавливает максимальный размер ответственности за задержку при воздушной перевозке пассажира и/или багажа в размере 4150 СПЗ.

Статья 33 Монреальской конвенции расширила возможность выбора для пассажира места предъявления иска об ответственности к перевозчику, предусмотрев право пассажира подать иск по его основному месту жительства.

Присоединение к Монреальской конвенции потребует внесения изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и нормативные правовые акты Министерства транспорта Российской Федерации, регулирующие воздушную перевозку пассажиров, багажа и грузов, а также в Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном". В связи с этим в соответствии с подпунктом "а" пункта 1 статьи 21 и подпунктом "а" пункта 1 статьи 15 Федерального закона "О международных договорах Российской Федерации" решение о присоединении к Монреальской конвенции должно быть принято в форме федерального закона.

Для государства, принявшего решение о присоединении к Монреальской конвенции, указанная конвенция вступает в силу в порядке, предусмотренном положениями пунктов 5 и 7 статьи 53 Монреальской конвенции: на шестидесятый день от даты передачи документа о присоединении на хранение в Международную организацию гражданской авиации (далее - ИКАО), выполняющую функции депозитария Монреальской конвенции.

Указанный порядок дает возможность осуществить одновременное вступление в силу Монреальской конвенции и нормативных правовых актов Российской Федерации, необходимых для ее реализации.

Круг лиц, на которых будет распространяться действие Монреальской конвенции:

юридические и физические лица, авиаперевозчики, страховые компании, органы государственной власти.

Статьей 57 Монреальской конвенции предусмотрено, что никакие оговорки к ней не допускаются, однако государство-участник в любое время может заявить путем уведомления депозитария (ИКАО) о том, что Монреальская конвенция не распространяется на:

а) международные воздушные перевозки, выполняемые непосредственно этим государством-участником в некоммерческих целях, в связи с осуществлением его функций и обязанностей в качестве суверенного государства;

б) перевозку лиц, груза и багажа, осуществляемую для военных властей, на воздушных судах, зарегистрированных в этом государстве-участнике или арендованных им, которые полностью зарезервированы этими властями или от их имени.

Монреальская конвенция является источником частного права, в связи с чем Российская Федерация при ее ратификации должна сделать оба заявления, поскольку они предполагают исключение предусмотренного Монреальской конвенцией правового режима на отношения, возникающие в государственной авиации, а именно на отношения, возникающие в области государственной авиации специального назначения (а), и на отношения, возникающие в области государственной военной авиации (б).

Таким правом в той или иной мере воспользовалось большинство государств-участников Монреальской конвенции.

Присоединение Российской Федерации к Монреальской конвенции позволит обеспечить:

гармонизацию российского законодательства с международными правовыми нормами в области международных перевозок и дальнейшую интеграцию национальной транспортной системы в международную транспортно-логистическую систему;

усиление ответственности перевозчиков перед пассажирами с одновременным повышением качества предоставляемых услуг;

устранение пробелов в правовом регулировании деятельности по международным воздушным перевозкам;

развитие конкурентной среды при осуществлении деятельности по международным воздушным перевозкам;

качественное и своевременное выполнение авиаперевозчиками обязанностей по обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей;

формирование конкурентоспособных тарифов на международные воздушные перевозки.

