

**ПРАВОВОЙ СТАТУС СТОРОН ДОГОВОРА ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ Пассажира
В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ:
СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ**

Попов Александр Дмитриевич

Магистрант,

Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева,

г. Нур-Султан, Республика Казахстан.

E-mail: a.popov1996@mail.ru

Капсальямова Сауле Серикпаевна

Кандидат юридических наук,

Доцент кафедры теории и истории государства и права, конституционного права,

Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева,

г. Нур-Султан, Республика Казахстан.

E-mail: berkut_kapsalyam@mail.ru

**THE LEGAL STATUS OF THE PARTIES TO A PASSENGER AIR TRANSPORTATION
AGREEMENT IN THE RUSSIAN FEDERATION AND THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN:
COMPARATIVE LEGAL ASPECT**

Popov Aleksandr Dmitrievich

Graduate student,

Eurasian National University of L.N. Gumilyov,

Nur-Sultan, Republic of Kazakhstan.

E-mail: a.popov1996@mail.ru

Kapsalyamova Saule Serikpaevna

PhD in Law, Associate Professor

Department of Theory and history of state and law, Constitutional law,

Eurasian National University of L.N. Gumilyov,

Nur-Sultan, Republic of Kazakhstan.

E-mail: berkut_kapsalyam@mail.ru

АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрен правовой статус сторон договора воздушной перевозки пассажира в правовых системах Российской Федерации и Республики Казахстан при помощи метода сравнительного правоведения. Главные различия заключаются в размерах компенсации авиаперевозчиков. Для преодоления различий необходимо привести эти размеры в соответствие с Монреальской Конвенцией о воздушных перевозках 1999 года.

ABSTRACT

The article discusses the legal status of the parties to a passenger air transportation agreement in the legal systems of the Russian Federation and the Republic of Kazakhstan using the comparative law method. The main differences are in the amount of compensation of air carriers. To overcome the differences, these dimensions must be brought into line with the 1999 Montreal Convention on Air Transport.

Ключевые слова: Воздушная перевозка; пассажир; Российская Федерация; Республика Казахстан; авиаперевозчик.

Keywords: Air transportation; passenger; Russian Federation; Republic of Kazakhstan; air carrier.

Воздушные перевозки традиционно являются одной из самых актуальных тем в юридической науке. Как справедливо заметил Н.Н. Остроумов, «воздушный транспорт представляет собой важнейший связующий элемент современной мировой экономики и мирового сообщества, поскольку он обеспечивает перемещение грузов и пассажиров с наибольшей скоростью практически в любую точку земного шара» [10]. Наиболее активно в настоящее время исследуются такие юридические особенности воздушных перевозок, как возврат проездной платы [11], правовой режим воздушных перевозок согласно Монреальской Конвенции [10], особенности договора воздушной перевозки в деятельности военных организаций [9], правовое регулирование международных воздушных перевозок [8] и другие. Данная работа посвящена сравнительному анализу правового статуса сторон договора воздушной перевозки пассажира в Республике Казахстан и Российской Федерации.

Прежде чем переходить к внутреннему законодательству двух государств, регламентирующему договор воздушной перевозки, считаем нужным определить круг международно-правовых актов данной области. К таковым следует, в частности, отнести две Конвенции о воздушных перевозках: Варшавскую Конвенцию 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок и Монреальскую Конвенцию 1999 года для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок.

Как Казахстан, так и Российская Федерация ратифицировали каждую из них: Россия сделала это 20 августа 1934 года [1] и 22 июня 2017 года соответственно [2]. Казахстан, в свою очередь распространил положения этих документов на свою территорию 30 августа 2002 года и 2 июля 2015 года. Что интересно, Казахстаном, в отличие от России, была ратифицирована не сама Варшавская Конвенция, а лишь Гаагский протокол, вносящий поправки в некоторые статьи Конвенции, в то время как Россия ратифицировала, помимо конвенции, и сам протокол 25 марта 1957 года. Вместе с тем, после ратификации обоими государствами Монреальской Конвенции, именно она стала играть решающую роль в правовом регулировании воздушных перевозок между Россией и Казахстаном на международно-правовом уровне. Данное положение закреплено в самой Монреальской Конвенции (статья 55):

«Настоящая Конвенция имеет преимущественную силу перед любыми правилами, применяемыми к международной воздушной перевозке: 1. между государствами - участниками настоящей Конвенции в силу совместного участия этих государств в: а) Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года (в дальнейшем именуется Варшавской конвенцией); б) Протоколе об изменении Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929» [3]. В Конституциях России и Казахстана закреплены правовые нормы, позволяющие включить различные международно-правовые акты в свои правовые системы. Так, часть 4 статьи 15 Конституции Российской Федерации от 12 декабря 1993 года гласит, что «общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора» [4]. Конституция Республики Казахстан от 30 августа 1995 года (статья 4) содержит следующие формулировки: «Действующим правом в Республике Казахстан являются нормы Конституции, соответствующих ей законов, иных нормативных правовых актов, международных договорных и иных обязательств Республики. Международные договоры, ратифицированные Республикой, имеют приоритет перед ее законами. Порядок и условия действия на территории Республики Казахстан международных договоров,

участником которых является Казахстан, определяются законодательством Республики» [5]. Кроме того, в обеих Конституциях закреплены соответствующие правовые конструкции относительно суверенитета государства. В Конституции Российской Федерации закреплено, что суверенитет России распространяется на всю ее территорию (статья 4) [4]. Конституция Республики Казахстан содержит в своем составе аналогичную правовую норму (статья 2) [5].

Основным внутренним нормативно-правовым актом Российской Федерации, регулирующим воздушные перевозки, является Воздушный Кодекс РФ от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ (ред. от 03.08.2018; с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018). Закон закрепляет 3 вида воздушных перевозок: внутренние, международные и коммерческие. Первые имеют место в случаях, когда пункты отправления, назначения, а также любые промежуточные пункты посадок расположены соответственно на территории России, вторые будут выполняться, когда пункт отправления или назначения расположены на территории двух государств, либо пункты отправления и назначения расположены в одном и том же государстве, но в ходе полета предусмотрена промежуточная посадка на территории другого государства. К коммерческой же воздушной перевозке следует относить любую воздушную перевозку, предоставляемую за плату (статья 101) [6]. Само определение воздушной перевозки Воздушный кодекс РФ не содержит, в отличие от Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года №339-IV «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.08.2019 г.)», определяющего воздушную перевозку как «деятельность физических и юридических лиц по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправлений воздушными судами» (статья 1) [7]. В законе также содержатся определения международной и коммерческой воздушных перевозок, схожие с определениями российского законодательства, при этом понятие внутренней воздушной перевозки данный закон не содержит.

По российскому законодательству, согласно договору воздушной перевозки пассажира, «перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае сдачи пассажиром воздушного судна багажа обязуется доставить багаж в пункт назначения и выдать пассажиру воздушного судна или уполномоченному им на получение багажа лицу». Отдельной статьи, регламентирующей права и обязанности пассажира как стороны договора воздушной перевозки, в Воздушном Кодексе России нет, но их можно найти в тексте документа. Так, у пассажира есть право «заключить с перевозчиком договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о возврате провозной платы либо ее невозврате при расторжении договора» [6]. Кроме того, в законе закрепляются: право отдельных категорий граждан на льготный проезд воздушным транспортом; право бесплатного провоза багажа и ручной клади в пределах установленной нормы, бесплатного провоза при международных перевозках ребенка в возрасте до 2 лет без предоставления ему отдельного места; а также бесплатного пользования услугами комнат отдыха, комнат матери и ребенка, местом в гостинице при перерыве в воздушной перевозке по вине перевозчика или при вынужденной задержке воздушного судна при отправке и (или) в полете. Как известно, право одного не существует без обязанности другого, то есть права пассажира есть по сути обязанности перевозчика. И наоборот. Прав авиаперевозчика в воздушном кодексе прописано сравнительно немного, в сравнении с количеством прав пассажира. К первым следует относить возможность устанавливать свои правила воздушных перевозок, которые тем не менее, «не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров» [6].

В законе Республики Казахстан четко прописаны права и обязанности пассажира по договору воздушной перевозки (при этом нет самого определения договора, аналогичного российскому) (статья 77): пассажир имеет право на приобретение билета по любому действующему маршруту авиаперевозок и получить место согласно этому билету, право на бесплатный провоз багажа и ручной клади в пределах установленных норм, право

на получение услуг, предусмотренных законодательством Республики при отмене или задержке рейса, а также право на иные права, закрепленные в законодательстве. Помимо прочего, в законе прописано право отказа пассажира от полета и получить обратно внесенную за перевозку плату. Обязанностей у пассажира несколько: соблюдать правила перевозок пассажиров и грузов, не создавать действий, создающих угрозу безопасности полета и воздушного судна, не препятствовать выполнению авиационным персоналом своих служебных обязанностей, а также иные обязанности, предусмотренные законами Казахстана. Отдельная статья, регламентирующая права и обязанности перевозчика, в законе отсутствует, тем не менее часть обязанностей можно найти в статье о коммерческих воздушных перевозках: авиакомпания «обеспечивает предоставление пассажирам исправного воздушного судна надлежащего типа, квалифицированного летного экипажа, безопасности перевозки и иных услуг в соответствии с законодательством, составляет документы о причинах несохранности багажа (коммерческий акт, акт общей формы и иные документы) по требованию пассажира, при предъявлении им перевозочных документов в случае нарушения договора [7]».

Ответственность в сфере воздушных перевозок выделена в законе в отдельную главу. В ней прописана ответственность авиаперевозчика в следующих случаях: причинение вреда жизни и здоровью пассажира во время воздушной перевозки, утрата, недостача или повреждение багажа, груза и находящихся при пассажире вещей, отмена или задержка рейса. Статьи, регламентирующей ответственность авиапассажира в законе нет, однако, анализируя нормативно-правовой акт, можно понять, что она наступит при невыполнении пассажиром своих обязанностей по договору воздушной перевозки [7]. Воздушный кодекс Российской Федерации содержит аналогичные по смыслу правовые конструкции, закрепленные в главе 17. Вместе с тем, в отличие от казахстанского закона, в российском содержится единственная норма об ответственности пассажира за «нарушение таможенных, валютных, санитарных, карантинных и иных правил» [6]. Что касается размера ответственности авиаперевозчика, то в обоих законах он определен достаточно четко: по законодательству Казахстана за утрату или недостачу багажа без объявленной ценности перевозчик возмещает ущерб согласно договору перевозки, а с объявленной ценностью — согласно его стоимости; за порчу багажа — в размере суммы понижения стоимости багажа либо его полной стоимости. При утрате, недостаче или порче находящихся при пассажире во время полета вещей перевозчик выплачивает сумму, на которую понизилась стоимость вещей. Следует заметить, что обязанность перевозчика выплачивать ущерб возникает лишь при невозможности доказать, что порча, недостача или утрата багажа или личных вещей пассажира произошли не по вине перевозчика. Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира во время перевозки при внутренних полетах определяется Гражданским Кодексом Казахстана, а при международных — различными международными договорами [7].

Положения Воздушного Кодекса РФ об ответственности авиаперевозчика схожи по смыслу с нормами закона Республики Казахстан, тем не менее, различия между ними есть: в российском законе максимальная сумма денежной компенсации пассажиру за причинение вреда его здоровью составляет 2 миллиона рублей, при выплате компенсации за утрату, недостачу или порчу багажа без объявленной ценности следует исходить из того, что компенсация складывается из расчета не менее 600 рублей за каждый килограмм багажа. В случае утраты, недостачи или порчи ручной клади компенсация определяется ее стоимостью. Если определить стоимость невозможно, то компенсация не может быть больше 11 тысяч рублей. Кроме того, «перевозчик имеет право заключать соглашения с пассажирами о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными настоящим Кодексом или международными договорами» [6]. В законе Казахстана отсутствует аналогичная правовая норма.

Вместе с тем, в Монреальской Конвенции закреплены следующие размеры компенсации

авиаперевозчика: за смерть или телесное повреждение пассажира — не более 100000 специальных прав заимствования (СПЗ) (8776860 российских рублей или 53778790.831051 казахстанских тенге) [12], при задержке перевозки — не более 4150 СПЗ на 1 пассажира (364239.69 рублей или 2231819.8194886 тенге), за уничтожение, утерю, повреждение или задержку багажа — не более 1000 СПЗ на 1 пассажира [3] (87768.6 рублей или 537787.90831051 тенге) [3].

Подводя итоги работы приходим к следующим выводам: договор воздушной перевозки пассажира в Российской Федерации и Республике Казахстан регулируется специальными нормативно-правовыми актами, в которых установлен правовой статус сторон договора — пассажира и перевозчика — Воздушный Кодекс РФ от 19 марта 1997 года №60-ФЗ (ред. от 03.08.2018; с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018) и Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года №339-IV «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.08.2019 г.). Правовые конструкции обоих законов, закрепляющие правовой статус участников договора во многом схожи. Отличия заключаются, главным образом, в размере ответственности авиаперевозчика, при этом размер компенсаций авиаперевозчика за смерть или причинение вреда, а также утерю или повреждение багажа, установленный Монреальской Конвенцией, выше того, что зафиксирован во внутригосударственных нормативно-правовых актах Российской Федерации и Республики Казахстан.

Список литературы

1. Лист участников Варшавской конвенции 1929 года. ИКАО. Официальный сайт. [Электронный ресурс]- [Сайт] url:https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf (дата обращения: 13.10.2019)
2. Лист участников Монреальской конвенции 1999 года. ИКАО. Официальный сайт. [Электронный ресурс]- [Сайт] url:https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf (дата обращения: 13.10.2019)
3. Монреальская Конвенция 1999 года для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок.//ИАТА.Официальный сайт. [Электронный ресурс]- [Сайт] url:<https://www.iata.org/policy/consumer-rah-rights/Documents/mc99-full-text.pdf> (дата обращения:14.10.2019)
4. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ)// Собрание законодательства РФ, 04.08.2014, № 31, ст. 4398.
5. Конституция Республики Казахстан от 30 августа 1995 года (принята на республиканском референдуме 30 августа 1995 года) (с изменениями и дополнениями по состоянию на 23.03.2019 г.) \ \ Online zakon.kz. Правовой портал. [Электронный ресурс] - [Сайт] url:https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1005029#pos=5;-227 (дата обращения: 14.10.2019)
6. Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997 № 60-ФЗ// Собрание законодательства РФ, 24.03.1997, № 12, ст. 1383.
7. Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года №339-IV «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.08.2019г.)// Online zakon.kz. Правовой портал. [Электронный ресурс] — [Сайт] url: https://online.zakon.kz/document/?doc_id=30789893#pos=275;-40 (дата обращения: 14.10.2019)
8. Иглин А.В. Особенности правового регулирования международных воздушных перевозок // Научный вестник УВАУ ГА(И). 2017. № 9. С. 41-46.
9. Моисеев Д.В. Особенности договора воздушной перевозки в деятельности военных организаций// Военное право. 2017. № 6 (46). С. 126-130.
10. Остроумов Н.Н. Правовой режим международных воздушных перевозок. Монография // СПС КонсультантПлюс
11. Хлуднев Е.И. О некоторых вопросах возврата провозной платы по договору воздушной перевозки// В сборнике: Наука, образование и инновации; сборник статей международной научно-практической конференции. 2016. С. 123-125.
12. Allcalc. Конвертер специальных прав заимствования. [Электронный ресурс] — [Сайт] url: <https://allcalc.ru/converter/xdr-ruble> (дата обращения: 14.10.2019)