

СОЦИАЛЬНАЯ ЦЕННОСТЬ ГРАЖДАНСКОГО И СЕМЕЙНОГО ПРАВА

К. В. ГОФМАН,

студентка ИГиП

ТюмГУ,

специальность «Юриспруденция»,

Научный руководитель:

И. В. ТОРДИЯ

доцент кафедры

гражданского права и процесса,

ИГиП ТюмГУ,

кандидат юридических наук

ПРОБЛЕМА ВОЗМЕЩЕНИЯ ВРЕДА ЖЕРТВАМ АВИАКАТАСТРОФ

С пугающей периодичностью происходят авиационные трагедии, уносящие множество жизней: молодых, активных людей, полных жизненной энергии; детей, у которых жизнь только начиналась и все было впереди; пожилых людей, аккумулирующих в себе большие знания и опыт. Запутанным и неосвещенным остается вопрос законодательного регулирования возмещения вреда жертвам авиакатастроф. Российское законодательство при детальном анализе отвечает на вопросы, как возместить вред и кто является ответчиком, но на главный вопрос – сколько выплачивать, ответа нет. Между тем еще в 30-е годы прошлого века в США и Англии было замечено: когда растут суммы возмещения вреда, связанного с гибелью человека в авиакатастрофе, рынок на это отвечает вложением средств в безопасность и качество техобслуживания, модернизацию. Выгоднее летать на хороших самолетах, нежели платить за гибель человека. До тех пор, пока в России несовершенен институт возмещения вреда пострадавшим, парк самолетов будет устаревшим.

В развитых странах родственники пострадавших в авиакатастрофах выигрывают иски и получают крупные суммы компенсаций. Методики расчета законодательно закреплены и подтверждены практикой судопроизводства. О чем осведомлены как пассажиры, так и авиаперевозчики, и в случае причинения вреда выплаты осуществляются добровольно с заключением мирового соглашения. Однако в России подобная практика пока отсутствует.

До сих пор родственникам погибших в авиакатастрофах в нашей стране приходилось довольствоваться материальной помощью от государства и страховыми выплатами. Да и эти деньги либо были мизерными, либо не выплачивались вовсе.¹

Анализ судебной практики свидетельствует о том, что уровень доверия граждан к российским судам не слишком высок. Возникает вопрос: почему судебный механизм защиты не является особенно эффективным? Для того чтобы разобраться, рассмотрим российское законодательство в части возмещения вреда пострадавшим от авиакатастроф.

Гражданский кодекс РФ предусматривает ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира.² Данная норма является отсылочной к правилам главы 59 этого же Кодекса, если законом или договором перевозки не предусмотрена повышенная ответственность перевозчика (ст. 800 ГК РФ).

Воздушный кодекс РФ также регламентирует ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна, которая также отсылает к главе 59 ГК РФ, если законом или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер ответственности перевозчика.³ Законодательно закреплено, что перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного жизни пассажира воздушного судна, в сумме 2 миллиона рублей, однако анализ судебной практики показывает, что реально подобные размеры компенсаций не применяются. Ответственность перевозчика может определяться международными договорами Российской Федерации. Законодателем дано определение воздушной перевозки пассажира, которая включает в себя период с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра для посадки на воздушное судно и до момента, когда

¹ См.: И.Л. Трунов. Возмещение вреда пострадавшим от авиакатастроф// СПС «КонсультантПлюс».

² См.:Гражданский кодекс Российской Федерации от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ по состоянию на 9 апреля 2009 г.// СЗ РФ. 29.01.1996. № 5. Ст 410. - Далее – ГК РФ.

³ См.:Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ по состоянию на 30 декабря 2008 г.// СЗ РФ. 24.03.1997. № 12. Ст. 1383.- Далее – ВК РФ.

пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром (ст. 117 ВК РФ).

Ответственность авиаперевозчика подпадает под ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, в соответствии с которой юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, и т.п.) обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

При причинении вреда здоровью – увечья или ином повреждении здоровья возмещению подлежит утраченный потерпевшим заработок (доход), который гражданин имел либо определенно мог иметь.

В случае смерти потерпевшего (кормильца) право на возмещение вреда имеют лица, состоявшие на иждивении умершего и ставшие нетрудоспособными в течение пяти лет после его смерти (ст. 1088 ГК РФ).

Кроме возмещения вреда, причиненного жизни и здоровью потерпевших, лица, ответственные за вред, вызванный смертью потерпевшего, обязаны возместить необходимые расходы на погребение лицу, понесшему эти расходы. Пособие на погребение, полученное гражданами, понесшими эти расходы, в счет возмещения вреда не засчитывается.

Из чего же складываются компенсационные выплаты? В России не существует официально признанной и хоть сколько-нибудь адекватной методики определения стоимости человеческой жизни, в то время как она просто необходима для расчетов компенсаций и материальной помощи жертвам катастроф. Правительство нашей страны оценивает стоимость человеческой жизни дешевле стоимости элитного щенка. Судьи при определении размера компенсационных выплат рассматривают человека как орудие производства. Это указывает на то, что по существу оценивается не человек как таковой, а его экономические возможности. Однако принятие такого подхода привело бы к выводу, что смерть пожилых людей приносит

обществу чистую пользу. Однако люди живут не для того, чтобы производить материальные блага; они производят материальные блага для того, чтобы жить. И они не хотят погибать от несчастных случаев не потому, что беспокоятся об ущербе, который будет нанесен государству, а просто потому, что хотят жить, причем как можно дольше (по крайней мере, подавляющее большинство людей).¹ Как же выразить в рублях желание жить?

Первые практически применимые методики расчета ценности жизни человека, подвергаемого риску гибели, изложены еще в 1963 и 1965 годах.² Путем исследования экономического и физически опасного (безопасного) поведения людей в дорожном движении в США и Великобритании было установлено, что среднестатистический участник дорожного движения оценивает свою жизнь примерно в 6 раз выше дисконтированной зарплаты, которую он мог заработать за всю свою жизнь.³ Власти этих стран осознали, что если при обеспечении безопасности людей ориентироваться на экономическую оценку жизни человека как на орудие труда, то безопасность людей не будет соответствовать общему достигнутому уровню развития общества, и они сами и их семьи рано или поздно могут стать жертвами такой политики с последующей преждевременной смертью от болезней или гибелью при несчастных случаях. В настоящее время Министерство транспорта США повысило условную оценку стоимости человеческой жизни. Эта сумма последний раз изменялась в 1997 году. Тогда жизнь "условного" американца оценили в 2,7 млн. долларов. Теперь же с поправкой на инфляцию стоимость человеческой жизни возросла до 3 млн. долларов.

Бесспорно, что причинение вреда жизни и здоровью, потеря близких людей влечет причинение морального вреда (физических или нравственных

¹ См.: И.Л. Трунов, Л.К. Айвар, Г.Х. Харисов. Эквивалент стоимости человеческой жизни. // Право и политика. 2006. № 10. С. 121-122.

² См.: Carlson I.W. Valuation of Live Saving: doctoral dissertation; Harvard University. Cambridge, 1963; Fromm G. Civil Aviation Expenditures. Dorman R. (ed)// Measuring Benefits of Government Investments. Washington, Brookings, 1965.

³ См.: Melinek S.I. A method of evaluating human life for economic purposes// Fire Research Note. 1974. № 1009. P. 29-30.

страданий), поэтому суд может возложить на нарушителя обязанность денежной компенсации указанного вреда.

При определении размеров компенсации морального вреда суд принимает во внимание степень вины нарушителя и иные заслуживающие внимания обстоятельства. Суд должен также учитывать характер и степень физических и нравственных страданий, связанных с индивидуальными особенностями лица, которому причинен вред, и фактическими обстоятельствами.

Компенсация морального вреда осуществляется в денежной форме с учетом требований разумности и справедливости. Все учитываемые показатели носят оценочный характер, что на практике приводит к неопределенности и субъективизму в принятии решений.

К международным воздушным перевозкам применяется Варшавская конвенция 1929 г.¹ Под международной воздушной перевозкой понимается всякая перевозка, при которой место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеется или нет перерыв в перевозке или перегрузке, расположены на территории двух Договаривающихся Государств либо на территории одной и той же Договаривающейся Стороны, если остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство не является участником Конвенции (п. 2 ст. 1). Основополагающий комплекс документов, регламентирующих ответственность авиаперевозчиков при международной воздушной перевозке, именуется Варшавской системой, которая включает помимо самой Варшавской конвенции Гаагский протокол 1955 г., Гватемальский протокол 1971 г. и четыре Монреальских протокола 1975 г., а также Конвенцию, дополняющую Варшавскую конвенцию, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору, подписанную в Гвадалахаре 18 сентября 1961 г.²

¹ См.: Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. VIII. – М., 1935. С. 326-339.

² Указанные материалы см. в СПС «КонсультантПлюс».

Варшавская конвенция применяется к международной перевозке пассажиров, багажа и грузов, опосредованной заключением договора между сторонами. В связи с этим встает важный вопрос о том, кто является субъектом данного договора и, следовательно, кто должен нести ответственность в случае причинения вреда. Варшавская конвенция не содержит определения перевозчика и оставила неурегулированным вопрос осуществления международных воздушных перевозок лицом, не являющимся стороной договора. В соответствии со ст. 28 Варшавской конвенции иск об ответственности должен быть возбужден по выбору истца в суде по месту жительства перевозчика, по месту нахождения главного управления его предприятия или по месту, где он имеет контору, посредством которой был заключен договор, либо в суде места назначения.

Статья 22 в редакции Гаагского протокола от 28.09.1955 гласит:

1. При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой в двести пятьдесят тысяч франков. Однако посредством особого соглашения перевозчик и пассажир могут установить и более высокий предел ответственности. (На основании Положения ЦБ РФ N 286-П от 18.04.2006 250 тысяч франков равно 38112,25 евро.)

В международной практике воздушных перевозок в настоящее время действует новая Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 г.).¹ Но Россия в ней не участвует. Глава III регламентирует ответственность авиаперевозчика и степень компенсации вреда в отношении вреда, причиненного согласно пункту 1 статьи 17 (ст. 17 "Смерть и телесное повреждение пассажиров"): 1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, только при условии, что происшествие, которое явилось причиной смерти или повреждения, произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке и не превышающего 100000 специальных прав заимствования на каждого пассажира (по курсу ЦБ РФ

¹ См.: Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок.//СПС «КонсультантПлюс».

117146 евро), перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность.

Международной организацией гражданской авиации (ИКАО - Монреаль - Канада) разработан инструктивный материал по оказанию помощи пострадавшим в авиационных катастрофах и их семьям, детально регламентирующий правила, программы и порядок действий оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях, способы привлечения дополнительных ресурсов, гуманитарной ответственности по обеспечению надлежащей помощи.

Из вышеперечисленных норм следует, что ответственность возлагается на авиаперевозчика вне зависимости от вины последнего. Пострадавшим нет необходимости искать, доказывать причину катастрофы. Правда, необходимо отметить отдельно регламентируемые случаи авиатеррористических актов, где возмещение вреда осуществляется в соответствии с ФЗ "О противодействии терроризму".¹

Авиаперевозчик возмещает вред в полном объеме и получает право регрессных требований к виновному. Авиакомпания должна обращаться в суд и доказывать, по чьей вине произошла та или иная трагедия, взыскивая свои убытки и выплаченные компенсации, если сама авиакомпания не является виновной в причинении вреда.

Определение суммы возмещения вреда, связанного с гибелью человека, в российском законодательстве не регламентировано, судебная практика принятия решений основывается на принципах разумности и справедливости, исходя из смысла постановлений Пленума Верховного Суда России. Разработки ученых на тему определения стоимости жизни человека не используются, цифры берутся с "потолка" каждым судьей в отдельности в зависимости от настроения и внутреннего убеждения.

Учитывая международный опыт и научные разработки, сделанные в России,² для определения компенсационных выплат и проведения технико-экономических расчетов в различных отраслях хозяйства целесообразно в качестве базовой использовать значение оценки стоимости жизни, равной 300 тыс. долл. США.

¹ См.: Федеральный закон от 06.03.2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму»// СЗ РФ. 13.03.2006. № 11. Ст. 1146.

² См.: И.Л. Трунов, Л.К. Трунова, А.А. Востросаблин. Экономический эквивалент человеческой жизни.// Вестник РАЕН. 2004. № 4. С. 34.

Для устранения пробелов законодательного регулирования, упорядочения гражданского оборота, приведения в соответствие с международными стандартами российских нормативно-правовых актов представляется необходимым ратифицировать Монреальскую конвенцию, регламентирующую возмещение вреда при международных авиаперевозках, а также законодательно закрепить методики расчета возмещения вреда, причиненного жизни и здоровью человека.

В судебной практике сегодняшнего дня имеет смысл в части обоснования цифр возмещения вреда использовать заключения ученых, специализирующихся на оценке экономического эквивалента стоимости жизни человека.

А.Г. ИВАНОВА

*Студентка ИГиП, ТюмГУ
специальность «Юриспруденция»
Научный руководитель:*

И.В. ТОРДИЯ

*доцент кафедры гражданского права и процесса
ИГиП ТюмГУ,
кандидат юридических наук*

ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКОВ ПРИНЯТИЯ НАСЛЕДСТВА В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

“Nos omne mortis” - что в переводе с латыни означает “все мы смертны”, и это неоспоримый научно доказанный факт, помимо всего прочего, очень важный и с точки зрения юриспруденции. Ведь именно факт смерти любого человека будет порождать наследственные правоотношения, права и обязанности наследников и в некоторых случаях и других лиц. Но, помимо этого, данное событие может порождать и множество проблем для правоприменителей, в частности нотариусов. Одна из проблем связана со сроками принятия наследства в российском законодательстве. Но для того, чтобы говорить о данной проблеме, необходимо рассмотреть регулировании сроков принятия наследства в законодательстве РФ в целом.

“В гражданском праве сроки являются одной из существенных характеристик наследственных отношений, которые в отличие от вещных, личных неимущественных, корпоративных и большей части обязательственных