По ссылке: <http://www.brokert.ru/material/pravila-mezhdunarodnyh-aviaperevozok>

**Международные правили авиаперевозок грузов**

1. Положения ВК РФ, как и авиационные законы многих государств, не дают ответа на все вопросы, возникающие в практике воздушных перевозок, поэтому, в частности, ст. 102 ВК РФ предусматривает обязанность перевозчиков соблюдать федеральные авиационные правила, относящиеся к воздушным перевозкам. До недавнего времени в России действовали Правила перевозок пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях СССР, утвержденные Приказом Министерства гражданской авиации (МГА) СССР от 16 января 1985 г. N 19. На международных линиях российские авиапредприятия руководствовались специальными Правилами международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов, утвержденными Приказом МГА СССР от 3 января 1986 г. N 1/и в части, не противоречащей принятым позднее Гражданскому и Воздушному кодексам. Правила содержали специальные разделы, посвященные перевозкам пассажиров, багажа и грузов, и по своей структуре и содержанию были близки к международным стандартам, действовавшим на момент их принятия. С октября 2007 г. вступили в силу новые Федеральные авиационные правила "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей", утвержденные Приказом Минтранса России от 28 июня 2007 г. N 82. Этим же Приказом Правила перевозок, принятые во времена существования СССР, отменены на территории Российской Федерации, но продолжают применяться в некоторых странах СНГ.
В новых Правилах объединено регулирование перевозок международных и внутренних. В них отражены некоторые новые вопросы регулирования, например, предусмотрена возможность электронного оформления договора воздушной перевозки пассажиров. Однако теперь они во многом отступают от международных стандартов, в них, в частности, отсутствуют разделы об ответственности перевозчика за нарушение условий договора воздушной перевозки, о порядке предъявления претензий и целый ряд других важных положений прежних Правил перевозок, которые по всем этим причинам не обойдены вниманием в настоящей работе.
Общие правила воздушных перевозок, имея статус федеральных авиационных правил, являются ведомственным актом, определяющим значительную часть условий договора воздушной перевозки, и поэтому должны бы рассматриваться в предыдущем параграфе. Однако в советские времена названные Правила международных и внутренних перевозок действительно существовали как правила советской авиакомпании "Аэрофлот": всей гражданской авиации, находившейся в ведении Министерства гражданской авиации СССР и выступавшей в международных воздушных сообщениях как единое и самостоятельное авиапредприятие, являвшееся согласно ст. 10 ВК СССР юридическим лицом.

С распадом советского Аэрофлота возникшие на его основе российские перевозчики в соответствии со ст. 102 ВК РФ получили право устанавливать свои правила воздушных перевозок при условии, что они не противоречат федеральным и не ухудшают уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей. Ряд российских авиаперевозчиков такие правила имеют. Другие не торопятся их принимать, пользуясь Общими правилами. В ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии" существует Руководство по воздушным перевозкам груза и почты от 11 августа 2000 г., которое содержит правила воздушных перевозок на линиях этой авиакомпании и инструкции по их применению.

2. В большинстве стран действует иная система регулирования перевозок. Там государственное вмешательство в отношения по договору воздушной перевозки, наоборот, носит фрагментарный характер и касается лишь наиболее важных прав потребителя (право при бронировании перевозки на получение полной информации о вариантах следования, компенсация причиненного пассажиру или грузовладельцу ущерба, обслуживание в случае задержек при перевозке). Зарубежные, а теперь и некоторые российские авиакомпании, выполняющие международные перевозки, самостоятельно устанавливают свои правила перевозок, но при их составлении активно используют условия перевозок пассажиров и грузов, рекомендуемые Международной ассоциацией воздушного транспорта - ИАТА: Общие условия перевозок (пассажиры и багаж) - резолюция ИАТА N 1724 и Условия перевозок грузов - резолюция ИАТА N 1601 (далее - Условия перевозок ИАТА). ИАТА - это международная неправительственная организация, членами которой является абсолютное большинство авиатранспортных предприятий. В рамках этой организации также разработаны и постоянно совершенствуются специальные правила и рекомендации по ряду других вопросов международных воздушных перевозок. В их число, например, входят Правила перевозок опасных грузов, применение которых санкционировано авиационными властями многих стран. При международных воздушных перевозках всеми авиакомпаниями применяется разработанная ИАТА единая типовая форма транспортной документации (пассажирского авиабилета и грузовой накладной). Правила и рекомендации ИАТА обычно имеют форму резолюций, принимаемых на созываемых в рамках этой организации конференциях и региональных совещаниях по условиям перевозок и тарифам. Они не обязательны к применению, однако могут рассматриваться как обычаи делового оборота (ст. 5 ГК РФ) и оказаться весьма полезными для заполнения пробелов внутреннего права и правил перевозок авиакомпаний. Условия перевозок ИАТА отражают не только накопленный опыт международных перевозок, но и, конечно же, интересы авиаперевозчиков. Последнее обстоятельство ни в коей мере не мешает их клиентуре отстаивать свои законные права в судебно-арбитражном порядке.

Тем не менее благодаря деятельности ИАТА универсальность правового режима международных авиаперевозок в значительной степени приобретает законченный характер, что способствует развитию кооперации между авиаперевозчиками при выполнении воздушно-транспортных операций, обеспечивает единообразный порядок работы авиатранспортной отрасли мировой экономики, создает немалые удобства для пассажиров и участников внешнеторгового оборота.

3. Однако деятельность ИАТА в наше время обнаружила и еще один немаловажный аспект. Практика последних десятилетий показала, что ИАТА, обобщая опыт применения международных договоров в области авиаперевозок, стала своего рода стимулятором развития и совершенствования международно-правового регулирования воздушных перевозок, причем с учетом интересов как авиакомпаний, так и их клиентуры. Достаточно напомнить о Монреальском соглашении, которое было заключено между авиакомпаниями в рамках ИАТА в 1966 г., а также о Соглашении перевозчиков ИАТА об ответственности при перевозке пассажиров и Соглашении о мерах по реализации соглашения перевозчиков ИАТА об ответственности при перевозке пассажиров, открытых для подписания авиакомпаниями соответственно в 1995 г. и 1996 г.

Первое из этих соглашений возникло в связи с тем, что уже в конце 60-х гг. прошлого столетия устарела заложенная в Варшавской конвенции концепция ответственности перевозчика за вину и установленные Конвенцией пределы ответственности оказались недостаточными для пассажирских перевозок. В связи с угрозой США денонсировать Варшавскую конвенцию многие перевозчики - члены ИАТА подписали тогда Соглашение о повышении своей ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров на маршрутах через Северную Атлантику, которое впоследствии было одобрено существовавшим в те годы Управлением гражданской авиации США. Самое неприятное заключалось в том, что это Соглашение в части установленных им оснований ответственности (объективной ответственности) не соответствовало императивным нормам Варшавской конвенции. Однако положения этого Соглашения были включены ИАТА в стандартную форму авиабилета и затем стали условием договора международной воздушной перевозки пассажиров.

В начале 1970-х гг. примеру США последовали многие страны Западной Европы, обязавшие в рамках так называемого Мальтийского соглашения своих перевозчиков повысить до 58 тыс. долл. США пределы своей ответственности в отношении каждого пассажира, обусловив этим требованием выдачу им лицензий на эксплуатацию воздушных линий.
Односторонние действия государств и перевозчиков в этом направлении хотя и отражали некоторые назревшие потребности в изменении правового регулирования, но фактически устанавливали особые режимы ответственности для определенного круга перевозчиков, на отдельных направлениях, что порождало дискриминацию в отношении отдельных категорий перевозчиков, нездоровую конкуренцию на воздушном транспорте, тормозило развитие сотрудничества и кооперации между авиакомпаниями.

Создалась угроза подмены унифицированных международно-правовых норм положениями соглашений между авиаперевозчиками, содержание которых формировалось под давлением США, и региональными договоренностями отдельных государств. Однако именно это послужило своеобразным толчком к дальнейшему совершенствованию документов Варшавской системы в рамках ИКАО путем принятия в 1971 г. Гватемальского протокола к Варшавской конвенции в отношении ответственности перед пассажирами, а затем и четырех Монреальских протоколов 1975 г., последний из которых вносил изменения в режим ответственности перевозчика за груз. Принятые протоколы успеха, правда, не имели, процесс присоединения к ним затянулся на десятилетия, а часть из них по сей день так и не вступила в силу.

Поэтому ситуация повторилась во второй половине 1990-х гг., но уже в более крупном масштабе. Последовала вереница соглашений между авиакомпаниями, заключенных в рамках Международной ассоциации авиаперевозчиков (ИАТА), региональных (Директива ЕЭС от 9 октября 1997 г. N 2027) и односторонних (Великобритания, Япония) актов государств, соответствующих действий авиакомпаний по изменению своих правил перевозок, отменявших лимиты ответственности авиаперевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров.

Справедливости ради следует заметить, что последние два соглашения авиакомпаний ИАТА (1995 и 1996 г.) носили уже глобальный и универсальный характер. Их участниками стали более 100 крупнейших авиакомпаний мира, в том числе и Аэрофлот. Они значительно повышали ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров и легли в основу режима ответственности, установленного Монреальской конвенцией 1999 г.