

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/kursovaya-rabota/71817>

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: Право

Введение 3

Глава 1. Общая характеристика источников правового регулирования воздушной перевозки пассажиров 5

1.1. Международные источники 5

1.2 Национальные источники 12

Глава 2. Виды Международных пассажирских авиаперевозок пассажиров 24

2.1 Регулярные международные авиаперевозки 24

2.2 Чартерные международные авиаперевозки 29

Глава 3. Правовые проблемы международных авиаперевозок пассажиров и пути их решения.....34

3.1. Обзор судебной практики.....34

3.2 Пути решения проблем в правовом регулировании международных авиаперевозок пассажиров.....39

Заключение 42

Библиографический список 44

Введение

Актуальность темы работы обусловлена тем, что невозможно переоценить значимость перевозок пассажиров, продиктованную совокупностью технического прогресса, территориальными масштабами и увеличением потребности граждан в более удобном и организованном перемещении с помощью транспорта.

Воздушный транспорт является одной из наиболее быстро развивающихся отраслей мировой экономики и с каждым годом занимает все более прочные позиции в общемировой транспортной системе.

Объектом данной работы являются общественные отношения, возникающие в связи с международными воздушными перевозками пассажиров.

Предметом работы являются нормы действующего законодательства, регламентирующие международные воздушные перевозки пассажиров, практика их применения, а так же научная литература по теме работы.

Целью настоящей работы является изучение правового регулирования международных воздушных перевозок пассажиров.

Задачами работы ставится:

- рассмотреть международные источники, регламентирующие международные воздушные перевозки;
- исследовать национальные источники;
- изучить правовое регулирование регулярных международных перевозок;
- проанализировать правовое регулирование чартерных международных авиаперевозок.

Методология исследования складывается из общенаучных и специально-научных методов, которые были использованы при проведении исследования в рамках настоящей работы. Общенаучные методы:

диалектический и метод логического анализа. Специально-научные методы: метод правового анализа, метод сравнительно-правового анализа, метод анализа материалов правоприменительной практики.

Эмпирическая основа исследования включает в себя виды источников, выделенных по критериям общности происхождения, содержания и назначения текста.

Работа состоит из введения, двух глав, заключения и библиографического списка.

Глава 1. Общая характеристика источников правового регулирования воздушной перевозки пассажиров

1.1. Международные источники

20 августа 2017 г. для России вступил в силу новый правовой режим международных воздушных перевозок, установленный Конвенцией [1] для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, принятой в Монреале 28 мая 1999 г. (далее - Монреальская конвенция), - долгожданное и очень важное изменение в правовой системе нашей страны. Согласно п. 7 ст. 53 Конвенции она вступает в силу для государств на шестидесятый день после сдачи депозитарию на хранение документа о присоединении - в

нашем случае таковым является Федеральный закон от 03.04.2017 N 52-ФЗ [9].

Депозитарием в соответствии с п. 5 той же статьи Конвенции является Международная организация гражданской авиации (ИКАО). По сообщению Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации), 22 июня 2017 г. генеральный секретарь ИКАО своим уведомлением официально подтвердил «принятие ИКАО как депозитария Монреальской конвенции 1999 года на хранение ратификационной грамоты о присоединении Российской Федерации к настоящей Конвенции».

Ранее правовой режим международных воздушных перевозок в России определяла Конвенция [2] для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, заключенная в Варшаве 12 октября 1929 г. (далее - Варшавская конвенция). Она серьезно ограничивала ответственность воздушного перевозчика, исходя из традиционной и оправданной на заре развития транспорта политики протекционизма в отношении перевозчиков, приоритета их интересов над интересами транспортной клиентуры.

То же самое можно сказать и о действующих правовых режимах международных перевозок пассажиров, багажа и грузов на всех остальных видах транспорта: все они устанавливают виновную ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, несохранность груза и багажа и, как правило, ограничивают ее невысокими денежными суммами, выраженными сейчас в специальных правах заимствования (СПЗ) Международного валютного фонда (МВФ), а ранее - в условных единицах с золотым содержанием.

В частности, по Варшавской конвенции максимальная граница возмещения вреда, причиненного жизни и здоровью пассажира, составляла 8 300 СПЗ или 125 тыс. франков Пуанкаре (250 тыс. франков Пуанкаре - в редакции Гаагского протокола от 28.09.1955 [4] к Конвенции, т.е. около 20 тыс. долл.); за каждый килограмм груза и багажа предел ответственности перевозчика равнялся 250 франкам Пуанкаре или 17 СПЗ (примерно 20 долл.), а за всю ручную кладь пассажира - 332 СПЗ (400 долл.).

Установленный Монреальской конвенцией правовой режим международных воздушных перевозок является уникальным на транспорте и по сути революционным. Вместе с тем в средствах массовой информации, в юридической литературе, а подчас и в документах государственных органов часто можно встретить подходы и утверждения, искажающие содержание не только нового, но и старого правового режима международных воздушных перевозок, продолжающего действовать на определенных маршрутах, что, в свою очередь, негативно отражается на правоприменительной практике российских судов.

По вопросам, не урегулированным Варшавской или Монреальской конвенциями, применяется национальное право, определяемое на основании коллизионных норм. Зачастую правила перевозчиков (например, авиакомпаний "Lufthansa", "KLM" ("Королевские голландские авиалинии"), "Air France") не определяют право, применимое к договору международной перевозки пассажиров. Более того, применение соответствующих правил перевозчиков рассчитано на множество юрисдикций.

В частности, термин "конвенция" согласно общим условиям перевозки указанных авиакомпаний означает применимость положений Варшавской, Гвадалахарской [3], Монреальской конвенций. Очевидно, что перечисленные конвенции должны применяться в зависимости от участия в них соответствующих стран, в которых расположены пункты отправления и назначения пассажира, указанные в договоре перевозки. Правила перевозки некоторых иностранных авиакомпаний прямо указывают на то, что они были составлены согласно Монреальской конвенции и действующему европейскому законодательству [22. С. 99].

Поскольку правила иностранных перевозчиков (являющиеся частью договора перевозки) не содержат положений о применимом праве, то в соответствии с п. 2 ст. 1211 ГК РФ к договору перевозки применяется право перевозчика (т.е. право Германии, Нидерландов, Франции и т.д.). При этом стоит учитывать правило п. 3 ст. 1186 ГК Российской Федерации. И поскольку договор международной воздушной перевозки пассажиров из России за границу и в обратном направлении регулируется Варшавской конвенцией, то обращение к применимому национальному праву по вопросам, урегулированным Варшавской конвенцией, исключено.

Надо сказать, что Монреальская конвенция, в отличие от Варшавской, не предусматривает каких-либо пределов ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира. В этом аспекте торжествует принцип полного возмещения причиненного вреда, действующий и в российском праве (п. 1 ст. 1064 Гражданского кодекса РФ [7]). Казалось бы, все просто.

Однако ознакомимся с информацией Роспотребнадзора от 05.04.2017: согласно ей «размер компенсации в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажира по действующему Воздушному кодексу РФ [8] не может составлять более 2 млн руб.». Однако такое утверждение явно не соответствует п. 1 ст. 1064 ГК РФ. Действительно, в соответствии с п. 1.1 ст. 117 Воздушного кодекса (ВК) РФ перевозчик обязан обеспечить

выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни пассажира воздушного судна, гражданам, имеющим право на возмещение вреда в случае смерти кормильца в соответствии с гражданским законодательством, при отсутствии таких граждан - родителям, супругу, детям умершего пассажира воздушного судна, а в случае смерти пассажира воздушного судна, не имевшего самостоятельного дохода, - гражданам, у которых он находился на иждивении, в сумме 2 млн руб.

Однако эта сумма не является пределом ответственности перевозчика. Такое ошибочное представление нередко встречается и в юридической литературе. На самом деле речь идет о своеобразной зачетной неустойке, которая подлежит выплате перевозчиком и освобождает потерпевших от необходимости доказывать размер причиненного вреда.

Эта сумма может стать предельной, если не доказано наличие превышающего ее ущерба, но по своей сути она таковой не является. Согласно п. 1.3 той же статьи ВК РФ в случае, если определенный в соответствии с гражданским законодательством размер возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, превышает размер компенсации в счет возмещения вреда, выплата указанной компенсации не освобождает перевозчика от возмещения такого вреда в части, превышающей сумму произведенной компенсации.

Размер ответственности перевозчика за задержку при перевозке пассажиров ограничивается Монреальской конвенцией суммой в 4 150 СПЗ либо 62,5 тыс. франков Пуанкаре на каждого пассажира. Пределы ответственности для государств - членов МВФ устанавливаются в СПЗ, для остальных государств - во франках Пуанкаре.

Варшавская конвенция специального предела ответственности перевозчика за задержку не устанавливала, и в силу общей формулировки п. 1 ст. 22 («При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой в 125 тыс. франков» (250 тыс. золотых франков Пуанкаре в редакции Гаагского протокола к Конвенции, т.е., повторим, около 20 тыс. долл.)) в судебной практике возникала неопределенность относительно возможности применения этого предела к случаям задержки при перевозке.

Наверное, надо согласиться, что 20 тыс. долл. за задержку при перевозке каждого пассажира - сумма явно непомерная, даже с учетом инфляции и падения реальной стоимости валют. Эта неопределенность теперь устранена Монреальской конвенцией.

Согласно информации от 05.04.2017 «если по нормам Воздушного кодекса РФ ответственность компании за ущерб из-за задержки рейса составляет 1 875 руб. за каждый час задержки (но не более 50% от стоимости билета), то по новым правилам компенсация будет ограничиваться не половиной стоимости билета, а суммой в 332 тыс. руб. [4 150 СПЗ]».

С целью выявления истины нужно сделать несколько замечаний. Действительно, ст. 19 Варшавской конвенции предусматривает, что «перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие опоздания при воздушной перевозке пассажиров, багажа или това

Библиографический список

1. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Заключена в г. Монреале 28.05.1999 // Собрание законодательства РФ, N 37, 11.09.2017.
2. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Заключена в г. Варшаве 12.10.1929 // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами, Вып. VIII, - М., 1935, с. 326 - 339.
3. Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору. Заключена в г. Гвадалахаре 18.09.1961 // Ведомости ВС СССР, 15.02.1984, N 7, ст. 113.
4. Протокол относительно изменения Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года. Подписан в г. Гааге 28.09.1955 // Ведомости ВС СССР. 20 апреля 1957 г. N 8. Ст. 217.
5. Регламент N 261/2004 Европейского парламента и Совета Европейского Союза «Об установлении общих правил в области компенсации и содействия пассажирам в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки авиарейса и об отмене Регламента (ЕЭС) N 295/91» // СПС «КонсультантПлюс».
6. Конституция РФ (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ).

7. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 29.01.1996, N 5, ст. 410.
8. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 24.03.1997, N 12, ст. 1383.
9. Федеральный закон от 03.04.2017 N 52-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» // Собрание законодательства РФ, 10.04.2017, N 15 (Часть I), ст. 2127.
10. Федеральный закон от 04.05.2011 N 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» // Собрание законодательства РФ, 09.05.2011, N 19, ст. 2716.
11. Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 «О защите прав потребителей» // Собрание законодательства РФ, 15.01.1996, N 3, ст. 140.
12. Постановление Правительства РФ от 05.05.2012 N 457 «О лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» // Собрание законодательства РФ, 14.05.2012, N 20, ст. 2555.
13. Постановление Правительства РФ от 22.07.2009 N 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах» // «Собрание законодательства РФ», 27.07.2009, N 30, ст. 3836.
14. Приказ Минтранса России от 07.05.2015 N 162 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по допуску перевозчиков, имеющих соответствующие лицензии, к выполнению международных воздушных перевозок пассажиров и (или) грузов» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>.
15. Воздушный кодекс СССР: утв. Указом Президиума ВС СССР от 11.05.1983 N 9275-X // Ведомости Верховного Совета СССР. 1983. N 20. Ст. 303. Утратил силу.
16. Апелляционное определение Московского городского суда от 14.08.2013 по делу N 11-25932 // СПС «КонсультантПлюс».
17. Апелляционное определение Камчатского краевого суда от 25.10.2012 по делу N 33-1410/2012 // СПС «КонсультантПлюс».
18. Аронов Н. Монреальской конвенции быть!: интервью с зам. гендиректора «Аэрофлота» по правовым и имуществ. вопросам В. Александровым // Коммерсант. 2017. 26 апр.
19. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. М.: Статут, 2011. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 280.
20. Гражданское право: В 3 т. / Е.Ю. Валявина, И.В. Елисеев и др.; отв. ред. А.П. Сергеев, Ю.К. Толстой. 4-е изд., перераб. и доп. М.: Велби; Проспект, 2007. Т. 2. С. 442.
21. Гришин П.А. Отказ в заключении договора воздушной перевозки пассажиру как способ самозащиты гражданских прав и законных интересов // Право и экономика. 2018. N 6. С. 38.
22. Канашевский В.А. Определение применимого права к договору международной воздушной перевозки пассажиров в российской судебной практике // Журнал российского права. 2015. N 10. С. 99.
23. Куделич М.И. Допуск перевозчиков к выполнению международных воздушных перевозок: проблемы защиты конкуренции // Закон. 2017. N 2. С. 139.
24. Международное право: учебник / Б.М. Ашавский, М.М. Бирюков, В.Д. Бордунов и др.; отв. ред. С.А. Егоров. 5-е изд., перераб. и доп. М.: Статут, 2014. С. 567.
25. Опаздывать себе дороже. Авиакомпании увеличат выплаты за задержку рейсов // РГ. Неделя. 2017. 24 авг. С. 3.
26. Остроумов Н.Н. Монреальская конвенция о международных воздушных перевозках как составная часть правовой системы России // Журнал российского права. 2017. N 9.
27. Остроумов Н.Н. Правовой режим международных воздушных перевозок: Монография. М.: Статут, 2015. С. 66.
28. Остроумов Н.Н. Современный правовой режим международных воздушных перевозок вступил в силу для России // Закон. 2017. N 11. С. 219.
29. Чулкова Л. Аренда воздушных судов. Налоговые последствия. Правоприменительная практика // Налоговый вестник. Консультации. Разъяснения. Мнения. 2016. N 1. С. 108 - 112.

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/kurovaya-rabota/71817>