

*Шишенков К.С.,  
студент магистратуры  
1 курс, юридический факультет  
Ульяновский государственный университет  
Россия, г. Ульяновск*

**СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РОССИЙСКОГО И  
ЕВРОПЕЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О КОМПЕНСАЦИИ  
МОРАЛЬНОГО УЩЕРБА АВИАПЕРЕВОЗЧИКОМ В ПОЛЬЗУ  
ПАССАЖИРА**

***Аннотация:** В ходе осуществления пассажирского авиасообщения возникают ситуации, при которых возникает вопрос компенсации морального ущерба (жизнь и здоровье, задержка рейса). Российское законодательство, в отличие от советского, признает право пассажиров и их родственников на возмещение морального вреда (прежде всего при авиакатастрофах), поэтому для российских правоприменительной практики этот вопрос имеет ключевое значение. Размеры соответствующих компенсаций зачастую не соответствуют соответствующим выплатам в других странах.*

***Ключевые слова:** международное пассажирское авиасообщение, моральный ущерб, ответственность авиаперевозчика, зарубежное законодательство.*

***Abstract:** in the course of passenger air traffic, there are situations in which the issue of compensation for moral damage (life and health, flight delay) arises. Russian legislation, in contrast to the Soviet one, recognizes the right of passengers and their relatives to compensation for moral damage (primarily in case of plane crashes), so this issue is of key importance for Russian law enforcement practice. The amounts of the corresponding compensation often do not correspond to the corresponding payments in other countries.*

*Keywords: international passenger air traffic, moral damage, liability of the air carrier, foreign legislation.*

При решении вопроса о круге лиц, имеющих право на компенсацию морального вреда, следует руководствоваться ст. 29 Монреальской и ст. 24 Варшавской конвенций[1], которые исходят из права любого лица при наличии достаточных оснований предъявлять требования к перевозчику на предусмотренных этими конвенциями условиях. Следовательно, факт гибели пассажира в силу ст. 17 Монреальской и Варшавской конвенций является основанием для возмещения морального вреда родственникам и иждивенцам погибшего.

Вопрос о возмещении морального вреда родственникам, особенно родителям детей, погибших в авиакатастрофах, является принципиально важным, поскольку по российскому законодательству они нередко лишены права на компенсацию имущественного вреда, не будучи формально на иждивении погибшего пассажира.

Из Постановления Пленума ВС РФ от 20 декабря 1994 г. № 10[2] следует, что «моральный вред, возникший в связи с утратой близкого человека (супруга, отца, сына и т.п.), может быть компенсирован и тому, кто не понес в связи с его смертью имущественного вреда, т.е. не находился на его иждивении и не имел права на получение от него содержания».

Остроумов Н.Н. таким образом отмечает: «В современных правовых условиях при рассмотрении дел о компенсации вреда, причиненного жизни и здоровью пассажиров, во всяком случае при международных перевозках, подпадающих под Монреальскую или Варшавскую конвенции, у суда, очевидно, имеются все основания на свое усмотрение определять круг лиц, которые нуждаются в компенсации морального вреда, и ее размер»[2, с. 153].

Относительно размера компенсации морального ущерба российское законодательство дает только общие ориентиры, создавая широкий простор для суда, который в этом вопросе может полагаться на п. 2 ст. 1101 ГК РФ[3]. В нем

предусматривается, что размер компенсации морального вреда определяется судом в зависимости от характера причиненных потерпевшему физических и нравственных страданий, а также степени вины причинителя вреда в случаях, когда вина является основанием возмещения вреда. При определении размера компенсации вреда должны учитываться требования разумности и справедливости.

Характер физических и нравственных страданий оценивается судом с учетом фактических обстоятельств, при которых был причинен моральный вред, и индивидуальных особенностей потерпевшего.

При этом следует учитывать упомянутые ст. 29 Монреальской и ст. 24 Варшавской конвенций, а также доктринальные источники. К сожалению, российский судья при определении размера возмещения морального вреда невольно руководствуется сложившимися в стране стереотипами, связанными с невысокой оценкой человеческой жизни, низким прожиточным уровнем и доходами основной массы населения. Как показывает российская судебная практика, в случае смерти пассажира размер возмещения морального вреда родственникам не превышает 3000–4000 долл. США за одного погибшего пассажира. Однако имеются отдельные случаи, когда суммы возмещения морального вреда, присуждаемые судом, превышают 10 000 долл. США. Такое возмещение выплачивалось некоторым родственникам погибших пассажиров в авиакатастрофе самолета «А-310» под Междуреченском в 1994 г. В.В. Викторова приводит российскую практику возмещения морального вреда в связи с причинением телесных повреждений, которая свидетельствует том, что максимальная возможная сумма возмещения в самом конце XX в. составляла 720 МРОТ, т.е. 72 000 руб[4].

В России судебные решения о возмещении морального вреда родственникам погибших в авиакатастрофах или соответствующие мировые соглашения подчас основываются лишь на добровольном волеизъявлении перевозчика и предложенных перевозчиком в качестве компенсации суммах,

которые иногда ставятся в зависимость от размера подлежащего возмещению имущественного ущерба.

Установленная Законом РФ от 4 декабря 2007 г. № 331-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации»[5] зачетная неустойка, взимаемая с перевозчика в форме обязательной страховой выплаты по договору обязательного страхования его ответственности в случае гибели пассажира в размере 2 млн руб., при отсутствии или незначительности имущественного ущерба, фактически гарантирует в какой-то части компенсацию морального вреда расширенному этим законом кругу лиц. В случае причинения вреда здоровью пассажира размер страховой выплаты определяется исходя из характера и степени тяжести повреждения здоровья.

Однако ничто не препятствует потерпевшим требовать возмещения непосредственно с перевозчика, если фактический ущерб, включая моральный вред, превышает указанные суммы.

Итак, по российскому праву в силу ст. 800, 1064 ГК РФ и ст. 117 ВК РФ вред, причиненный жизни и здоровью пассажира воздушного судна, возмещается в полном объеме и размер компенсации ограничению не подлежит

Сейчас в России действует Монреальская конвенция 1999 г.[6]. При перевозках, подпадающих под Монреальскую конвенцию, в случае отсутствия вины перевозчика моральный вред должен возмещаться в режиме абсолютной ответственности перевозчика и в рамках установленного конвенцией порога 100 000 СПЗ. В отношении требований, превышающих указанную сумму, основанием возмещения является вина перевозчика. В любом случае ст. 1100 ГК применяться не должна.

Обратимся к зарубежному опыту правового регулирования возмещения морального вреда при перевозках и судебной практике по таким делам. В этих случаях в германском праве речь идет о выплате денежной компенсации за вред, который «не является имущественным» «деньги за страдания» (§ 847 ГГУ). Во французской правовой доктрине и судебной практике вред, причиняемый

личным неимущественным правам и благам, именуется «моральным вредом» («dommage moral»)

Анализ зарубежной судебной практики показывает отсутствие единых критериев определения размера морального вреда. Суммы его компенсации часто также зависят от субъективного мнения судей и убедительности доводов истца, однако значительно превышают назначаемые российскими судами. Так, еще в 1996 г. в США моральный вред по иску сестры и матери погибшего пассажира упомянутого рейса № 007 самолета «Боинг-747» возмещен в размере 70 000 долл. США – сестре погибшего и 28 000 долл. США – матери. В нынешнее время эти суммы стали значительно выше.

#### **Использованные источники:**

1. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 20.12.1994 N 10 «Некоторые вопросы применения законодательства о компенсации морального вреда» // Российская газета, N 29, 08.02.1995.
2. Остроумов, Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении / Остроумов Н.Н. // М.: Статут, 2009. - 268с.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 18.03.2019) // Российская газета, N 23, 06.02.1996, N 24, 07.02.1996, N 25, 08.02.1996, N 27, 10.02.1996; Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> – 18.02.2020.
4. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (вместе с Дополнительным протоколом от 12.10.1929) (с изм. от 18.09.1961) // Сборник Законов и Распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР, 1934 год, N 20, ст.326
5. Викторова, Н.Н. Международные обязательства из причинения вреда: учебное пособие для магистров / Н. Н. Викторова // Москва: Проспект, 2017. - 125 с.

6. Федеральный закон от 04.12.2007 N 331-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации» // Российская газета, N 276, 08.12.2007,

7. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, подписанная в Монреале 28 мая 1999 года. // Собрание законодательства РФ, N 37, 11.09.2017