

УДК 341.226.4:347.82

## Возмещение морального вреда, причиненного при воздушной перевозке, по праву России и зарубежных стран

**Л.И. Шевченко,**

доктор юридических наук, профессор, зам. зав. кафедрой  
правового регулирования топливно-энергетического комплекса  
Международного института энергетической политики и дипломатии  
Московского государственного института международных отношений МИД России,  
заслуженный юрист РФ  
Россия, Москва  
*energylaw@miep-mgimo.ru*

**М.Ф. Баглариду,**

аспирант кафедры международного частного и гражданского права  
Московского государственного института международных отношений МИД России,  
юрист фирмы «Соколов, Маслов и партнеры»  
Россия, Москва  
*maria.baglaridu@yandex.ru*

*Рассматривается содержание понятия «моральный вред» и его аналоги в законодательстве России и зарубежных стран, исследуются особенности компенсации морального вреда, причиненного при международных воздушных перевозках, особенности страхования ответственности перевозчика. Проводится сравнительный анализ правового регулирования вопроса компенсации морального вреда, причиненного при воздушной перевозке, в российском и зарубежном праве. Освещается проблема распределения бремени ответственности за компенсацию морального вреда между авиаперевозчиком и страховщиком, исследуется влияние фактора вины авиаперевозчика на размер компенсации, анализируется проблема частичного несоответствия российского законодательства о правах потребителей общегражданскому регулированию исследуемого вопроса. Приводятся актуальные данные о практике разрешения споров о компенсации морального вреда, причиненного при воздушной перевозке, российскими и зарубежными судами.*

**Ключевые слова:** моральный вред, личный вред, воздушные перевозки, международные воздушные перевозки, компенсация морального вреда, судебная практика.

**П**онятие «моральный вред» или его аналоги известны большинству государств. В то же время право практически каждого государства регулирует вопросы компенсации морального вреда со свойствами ему особенностями.

Так, право Германии разделяет компенсацию причиненных боли и страданий и возмещение морального вреда. Ущерб от боли и страданий компенсируется германскими судами в зависимости от тяжести увечья, количества перенесенных операций и длительности лечения в целом, продолжительности периода нетрудоспособности в связи с причиненным здоровьем вредом, последствий для психики потерпевшего и последствий для потерпевшего в целом. Компенсация ущерба от боли и страданий, присуждаемая германскими судами, в большинстве случаев варьируется от 500 до 20 000 евро.

В то же время моральный вред германское право определяет скорее как нервный шок. Компенсация морального вреда не является непременно следствием причинения вреда жизни или здоровью гражданина. Германское право признает право на получение компенса-

ции морального вреда в случае увечья или гибели родственника в авиакатастрофе только в строго определенных законом случаях. Во-первых, право на компенсацию морального вреда имеют лишь самые близкие родственники. В некоторых случаях германские суды относят к таковым будущим супругов, близких членов семьи и сожителей потерпевших. Во-вторых, заявитель должен доказать, что несет чрезвычайные (и даже физические) страдания в связи с увечьем или гибелью близкого человека, и эти страдания значительно сильнее нормальных чувств, испытываемых обыкновенно близкими в таких случаях. В-третьих, событие, которое привело к увечью или гибели потерпевшего, должно было явиться достаточной причиной для психического расстройства заявителя.

На практике германские суды чаще всего признают событие достаточной причиной для расстройства, даже если заявитель не был его непосредственным свидетелем, но был уведомлен о тяжелом увечье или смерти близкого человека.

Следует отметить, что за последние 15 лет случаи присуждения компенсации морального

вреда германскими судами значительно участились. Суммы компенсации также выросли в несколько раз [28, с. 659; 33].

Швейцарское право определяет моральный вред как причиненные лицу боль и страдания. Право на компенсацию морального вреда имеет потерпевший (в случае причинения вреда здоровью) и его близкие — родители, дети, супруги (в случае причинения вреда жизни). Суммы компенсации морального вреда, присуждаемые швейцарскими судами потерпевшему при причинении вреда здоровью, достигают 200 000 швейцарских франков, ближайшим родственникам потерпевшего в случае его гибели — до 50 000 швейцарских франков на человека [23, р. 849—875; 24].

Аналогичным образом определяет моральный вред право Португалии. Сумма компенсации морального вреда по общему правилу ставится в зависимость от финансового положения причинителя вреда и потерпевшего, вины причинителя вреда (в отличие от российского права, которое не ставит обязанность компенсировать моральный вред, причиненный при воздушной перевозке, в зависимость от вины перевозчика). В случае, если воздушная перевозка являлась международной, ответственность перевозчика не может быть меньше минимального предела, установленного Конвенцией для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 года (далее — Монреальская конвенция) [9], участником которой является Португалия. Тем не менее наличие или отсутствие, равно как и доказанная степень вины перевозчика в причинении вреда могут иметь существенное значение для определения сумм компенсации, которые должны быть выплачены заявителю (заявителям) сверх установленных Монреальской конвенцией пределов.

Также сумма компенсации морального вреда варьируется в зависимости от длительности и сложности лечения, последствий причиненного увечья или смерти потерпевшего, наличия у потерпевшего иждивенцев, наличия или отсутствия у потерпевшего возможности продолжать трудовую деятельность в связи с полученным увечьем, психологических последствий причиненного вреда.

Право на компенсацию морального вреда, причиненного смертью близкого человека, согласно португальскому праву имеют в первую очередь супруги и дети. При этом компенсация не делится на каждого члена семьи, а присуждается на семью в целом. Если у погибшего супруг и (или) дети отсутствуют, право на компенсацию морального вреда переходит к родителям, а затем — к братьям и сестрам погибшего. В настоящее время сумма компен-

сации морального вреда, присуждаемая в Португалии, достигает 60 000—100 000 евро на семью [32].

Регулирование вопросов компенсации причиненного жизни и здоровью вреда и его последствий в странах англо-саксонской правовой системы значительно отличается.

Так, праву Соединенного Королевства понятие морального вреда неизвестно. Право Англии и Уэльса относит испытываемые потерпевшим (его близкими) боль, страдания, равно как и иные посягательства на нематериальные блага (*loss of amenity*) к личному вреду (*personal injury*). Помимо этого, к личному вреду относятся сложности при трудоустройстве, трудности на работе, возникшие в связи с причиненным вредом, реальные убытки (в том числе расходы на лечение, медикаменты, реабилитацию, потерянный фактический заработок и пр.), упущенная выгода, а также вред, возможный в будущем.

Любой материальный ущерб, причиненный любому лицу или имуществу на земле или воде самолетом либо находящимся в самолете человеком, либо предметом, животным или человеком, выпавшим из самолета во время полета, взлета или посадки (*surface damage*), согласно праву Соединенного Королевства подлежит компенсации собственником самолета вне зависимости от его вины, кроме случаев, если самолет выбыл из владения собственника на момент происшествия на срок свыше 14 дней, и при условии, что никто из членов экипажа нового владельца самолета не был трудоустроен у собственника самолета на момент авиапроисшествия. В этом случае ответственность за вред возлагается на то лицо, во владении которого самолет в момент происшествия находился [16].

Компенсация подлежит также вред от нарушения перевозчиком Регламента Европейского союза (далее — ЕС) № 261/2004 [30] об отказе от посадки на борт, задержке и отмене рейса, который имеет прямое действие на территории Соединенного Королевства. (Нарушение положений этого Регламента является уголовным преступлением по законодательству Соединенного Королевства [17], но в действительности ни одно расследование так и не было доведено до конца, несмотря на усилия Департамента гражданской авиации.)

Кроме того, подлежит компенсации вред от нарушения авиаперевозчиком Регламента ЕС № 1107/2006 [31] о правах лиц с ограниченными возможностями и лиц с ограниченной подвижностью при авиаперелетах. Нарушение положений этого Регламента также является уголовным преступлением [18]. Уполномоченное лицо вправе подать любой иск о его нару-

шении, в том числе о компенсации за задетые чувства. Однако такой иск может быть удовлетворен только если перевозка не подпадает под действие Монреальской конвенции.

Если при авиаперевозке был причинен вред чьей-либо жизни, согласно праву Англии и Уэльса в пользу близких погибшего может быть подан иск о возмещении причиненного вреда на тех основаниях, на которых мог бы подать иск погибший, если бы остался в живых [21]. (Право Шотландии и Северной Ирландии в этой области практически не отличается от права Англии и Уэльса.) В отношении каждого погибшего лица такой иск может быть подан единожды. Кроме того, указанные лица имеют право на компенсацию в силу потери кормильца, компенсацию доходов, которые эти лица были вправе получать от погибшего, а также расходов на погребение [26]. При расчете суммы компенсации не учитываются выплаты, которые были или будут начислены заявителем в связи со смертью погибшего [21].

Закон о смертельных случаях 1976 года также предусматривает право ограниченного круга лиц получить компенсацию в связи с тяжестью утраты. Право на получение компенсации в связи с тяжестью утраты имеют супруг или гражданский партнер погибшего. Если таковых нет, это право переходит к родителям законного ребенка или, если ребенок незаконный, к его матери. Сумма компенсации определена п. 1А(3) Закона и составляет 12 980 фунтов стерлингов на сентябрь 2017 года. Если иск подается в пользу обоих родителей, сумма компенсации должна быть поровну разделена между ними [27].

В российском праве моральный вред не аналогичен физическому и психическому вреду здоровью потерпевшего: моральный вред является лишь непрямым следствием такого вреда (в числе прочих видов нарушения прав человека) и наиболее точно может быть определен как испытываемые потерпевшим вследствие нарушения его прав неудобства того или иного рода. В связи с этим в п. 32 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 указано следующее: «Поскольку потерпевший в связи с причинением вреда его здоровью во всех случаях испытывает физические или нравственные страдания, факт причинения ему морального вреда предполагается. Установлению в данном случае подлежит лишь размер компенсации морального вреда» [13]. Аналогичного подхода (с учетом особенностей национального и, где применимо, европейского законодательства) придерживается, как отмечено выше, ряд государств романо-германской правовой семьи, в числе которых Германия, Франция, Португалия,

Швейцария, Аргентина [22, р. 199—207], Украина [6] и пр.

Гражданский кодекс РФ относит институт компенсации морального вреда к способам защиты нематериальных благ (глава 8, подраздел 3) [4]. При разрешении вопросов, связанных с компенсацией морального вреда, причиненного пассажирам при воздушной перевозке, должно применяться как общегражданское законодательство Российской Федерации, регулирующие общественные отношения, связанные с компенсацией морального вреда, так и специальное, в том числе воздушное, законодательство в части, регулирующей общественные отношения, связанные с компенсацией вреда. Отдельно следует остановиться на особенностях регулирования вопроса о компенсации морального вреда, причиненного при международных воздушных перевозках.

До недавнего времени общее правовое регулирование международных перевозок осуществлялось в Российской Федерации на основании правил Варшавской системы, состоящей из Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 года (ред. от 28.09.1955) (далее — Варшавская конвенция, Конвенция) [8], Конвенции, дополнительной к Варшавской конвенции, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору 1961 года (далее — Гвадалахарская конвенция), а также ряда принятых в дополнение к Варшавской конвенции протоколов, деклараций, соглашений и иных документов, дополняющих и изменяющих ее [7, с. 99—109].

Варшавская конвенция применяется при всякой международной перевозке пассажиров, осуществляемой за плату посредством воздушного судна (п. 1 ст. 1 Варшавской конвенции). Под международной перевозкой понимается всякая перевозка, при которой место отправления и место назначения расположены на территории двух участвующих в Конвенции государств, или место отправления и место назначения расположены на территории одного и того же участвующего в Конвенции государства, однако предусмотрена остановка на территории другого государства, даже если это другое государство не участвует в Конвенции (п. 2 ст. 1 Варшавской конвенции).

Статья 17 Варшавской конвенции предусматривает, что перевозчик отвечает за вред, нанесенный в случае смерти, ранения или всякого другого телесного повреждения пассажира, если несчастный случай, причинивший вред, произошел на борту воздушного судна

или во время всяких операций при посадке и высадке. В то же время Конвенция предусматривает, что перевозчик отвечает за вред, причиненный в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или товара, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки. Понятие «вред», употребленное в данном контексте, Конвенцией не конкретизируется, что приводит к отсутствию единообразия толкования при применении соответствующей правовой нормы. Так, Московский городской суд при рассмотрении дела № 11-25932 о взыскании компенсации, штрафа за просрочку доставки багажа и возмещения морального вреда указал на то, что в контексте ответственности перевозчика за уничтожение, потерю или повреждение багажа термин «вред» охватывает как имущественный, так и моральный вред [1]. Такая позиция не соответствует духу Конвенции, но следует признать, что она имеет под собой достаточное основание, поскольку происходит из буквального толкования нормы.

Для случаев причинения вреда жизни и здоровью пассажиров Варшавская конвенция предусматривает возмещение исключительно телесного вреда. Следуя духу и основному смыслу Конвенции, полагаем, что возмещение морального вреда, причиненного в связи с уничтожением, потерей или повреждением имущества пассажира во время воздушной перевозки, также не подпадает под регулирование Варшавской конвенции. Таким образом, моральный вред, причиненный пассажиру при международной воздушной перевозке, подпадающей под регулирование Конвенции, должен быть компенсирован в случае, если это предусмотрено нормами применимого национального права.

Федеральным законом от 03.04.2017 № 52-ФЗ [14] Российская Федерация с оговоркой присоединилась к Монреальской конвенции, которая вступила в силу для России 21 августа 2017 г. Монреальская конвенция не содержит принципиально новых правил регулирования международных перевозок, а скорее представляет собой результат доработки Варшавской конвенции с учетом изменившихся реалий и выявившихся недочетов Варшавской конвенции. Основной новеллой Монреальской конвенции является доработанный механизм ответственности перевозчика, и в частности увеличение пределов ответственности. Монреальская конвенция, как и Варшавская, не регулирует напрямую компенсацию морального вреда, причиненного при международной воздушной перевозке, а значит этот вопрос, как и раньше, будет разре-

шаться на основании норм национального права.

В соответствии с п. 1 ст. 116 Воздушного кодекса РФ [3] перевозчик несет ответственность перед пассажиром воздушного судна и грузовладельцем в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, а также договором воздушной перевозки пассажира, договором воздушной перевозки груза или договором воздушной перевозки почты. В частности, ст. 117 ВК РФ предусмотрено, что перевозчик несет ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира при воздушной перевозке, в соответствии с международными договорами Российской Федерации или гражданским законодательством (если ВК РФ или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер возмещения указанного вреда). При этом в гражданском праве Российской Федерации традиционно делается различие между вредом жизни и здоровью и причиненным моральным вредом.

Таким образом, поскольку моральный вред абсолютно не тождественен вреду, причиненному жизни и здоровью физического лица, компенсация которого предусмотрена, в частности, ВК РФ, а также в связи с тем, что ВК РФ не содержит норм, касающихся вопросов возмещения морального вреда, причиненного пассажирам, для их разрешения следует обратиться к общему гражданско-правовому регулированию отношений, связанных с компенсацией морального вреда.

ГК РФ определяет моральный вред как физические и нравственные страдания, причиненные гражданину вследствие нарушения его личных неимущественных прав либо посягательства на принадлежащие гражданину нематериальные блага (п. 1 ст. 151).

Пленум ВС РФ разъяснил, что под моральным вредом понимаются нравственные или физические страдания, причиненные действиями (бездействием), посягающими на принадлежащие гражданину от рождения или в силу закона нематериальные блага (жизнь, здоровье, достоинство личности, деловую репутацию, неприкосновенность частной жизни, личную и семейную тайну и т. п.), или нарушающими его личные неимущественные права (право на пользование своим именем, право авторства и другие неимущественные права в соответствии с законами об охране прав на результаты интеллектуальной деятельности), либо нарушающими имущественные права гражданина [10].

ГК РФ предусмотрена единственная — денежная — форма компенсации морального

вреда<sup>1</sup> [5]. При определении размера компенсации морального вреда гражданское законодательство Российской Федерации предлагает ориентироваться на степень вины нарушителя, степень и характер физических и нравственных страданий потерпевшего, требования разумности и справедливости и «иные заслуживающие внимания обстоятельства» (статьи 151 и 1101 ГК РФ). Определение размера компенсации морального вреда в целом аналогично регулируется практически во всех государствах романо-германской правовой семьи, а в странах англо-саксонской семьи в большей степени характерен учет презумпции вины перевозчика.

Статьей 1100 ГК РФ предусмотрено, что компенсация морального вреда осуществляется независимо от вины причинителя вреда в случае, если вред причинен жизни или здоровью гражданина источником повышенной опасности по смыслу ст. 1079 ГК РФ. Юридические и физические лица, использующие источник повышенной опасности, обязаны возместить вред, причиненный таким источником. При этом под владением источником повышенной опасности (и его использованием) понимается владение на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т. п.).

Таким образом, обязанность перевозчика возместить моральный вред, причиненный жизни и здоровью гражданина при воздушной перевозке, не ставится в зависимость от наличия или отсутствия его вины в причинении вреда. К такому же выводу пришел и Пленум ВС РФ в результате обобщения судебной практики и анализа российского законодательства о компенсации морального вреда [10].

До некоторой степени сходным образом к вопросу ответственности авиаперевозчика подходит законодательство Англии и Уэльса, которое исходит из презумпции, что ответственность за причиненный самолетом на поверхности земли или на воде материальный вред несет собственник самолета вне зависимости от его вины. В то же время в случаях споров по поводу компенсации личного вреда, к которому право Англии и Уэльса относит в том числе боль, страдания, иные посягательства на нематериальные блага, доказанная степень

вины перевозчика может оказывать влияние на сумму компенсации.

Право Японии в области компенсации вреда, в том числе морального, исходит из необходимости доказывать виновность причинителя вреда [25]. То же касается права Малайзии [19], Португалии [32] и ряда иных государств.

Вопрос компенсации морального вреда, причиненного пассажиру в результате коммерческой воздушной перевозки, регулирует также Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» (далее — Закон № 2300-1) [13]. Статья 15 Закона № 2300-1 предусматривает компенсацию морального вреда, причиненного потребителю вследствие нарушения исполнителем, уполномоченной организацией или уполномоченным индивидуальным предпринимателем прав потребителя, причинителем вреда при наличии его вины. Размер компенсации морального вреда определяется судом и не зависит от размера возмещения имущественного вреда.

Воздушная перевозка является услугой, которую перевозчик оказывает пассажиру, и пассажир (потребитель) вправе рассчитывать на надлежащее качество данной услуги. Причинение пассажиру вреда при воздушной перевозке свидетельствует о нарушении его прав вследствие оказания ему некачественной услуги. При этом в той части, в которой обязанность перевозчика компенсировать причиненный им моральный вред поставлена в зависимость от наличия вины причинителя вреда, Закон № 2300-1, на наш взгляд, неприменим. В этой части он противоречит общей норме ГК РФ, в соответствии с которой, как отмечалось выше, моральный вред компенсируется пассажиру вне зависимости от наличия вины перевозчика. (Тем не менее по этому вопросу существует разнообразная судебная практика.)

Положения Закона № 2300-1 о компенсации морального вреда устанавливают дополнительные меры правовой защиты пассажира и должны применяться в совокупности со специальными нормами, регулирующими ответственность перевозчика за причинение вреда во время воздушной перевозки. Указанный вывод подтверждается также судебной практикой. Например, Камчатский краевой суд, рассмотрев дело № 33-1410/2012, указал на то, что положения Закона № 2300-1, предусматривающие компенсацию морального вреда, причиненного вследствие оказания некачественной услуги, не противоречат специальным нор-

<sup>1</sup> В этой связи представляется интересным, что право некоторых государств, в том числе постсоветского пространства, кроме денежной может предусматривать и иные формы компенсации морального вреда. Так, ГК Украины (ст. 23) предусмотрены различные формы возмещения морального вреда: деньгами, другим имуществом или иным способом [6].

мам ВК РФ, а дополняют их, устанавливая дополнительную меру правовой защиты интересов пассажиров [2].

Гражданская ответственность перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров пассажиров, в частности при воздушных перевозках, подлежит обязательному страхованию на основании Федерального закона от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» (далее — Закон № 67-ФЗ) [11]. Помимо прочего, Закон № 67-ФЗ регулирует порядок и условия возмещения такого вреда страховщиком пассажирам: при наступлении страхового случая по договору обязательного страхования страховщик обязан выплатить выгодоприобретателю страховое возмещение, а выгодоприобретатель вправе требовать выплаты этого страхового возмещения от страховщика (ст. 13).

В понимании Закона № 67-ФЗ страховым случаем является возникновение обязательств перевозчика по возмещению вреда, причиненного при перевозке жизни, здоровью, имуществу пассажиров в течение срока действия договора обязательного страхования. С наступлением страхового случая возникает обязанность страховщика выплатить страховое возмещение выгодоприобретателям (ст. 3 Закона № 67-ФЗ).

Исходя из буквального смысла гражданского законодательства Российской Федерации, моральный вред не может отождествляться с вредом, причиненным жизни, здоровью или имуществу пассажира. Моральный вред (т. е. нравственные и физические страдания потерпевшего) может возникнуть как следствие вреда, причиненного жизни, здоровью, имуществу гражданина, но никак не составляет единое с ними понятие. В связи с этим буквальное толкование положений Закона № 67-ФЗ позволяет сделать вывод, что компенсация морального вреда, причиненного пассажиру при воздушной перевозке, не входит в предусмотренное законом минимальное страховое покрытие по договору обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика. Следовательно, если договор страхования гражданской ответственности перевозчика не предусматривает иного (а такой договор, как правило, предусматривает только закрепленный законом минимум страховых рисков), моральный вред, причиненный пассажиру при воздушной перевозке, должен быть компенсирован самим перевозчиком, а не его страховщиком.

Тем не менее, как уже отмечалось, определение понятия «моральный вред» в российском гражданском законодательстве не позволяет сделать однозначные выводы о его соотношении с вредом, причиненным жизни, здоровью, имуществу. Такая ситуация приводит к весьма разнообразной судебной практике по данному вопросу. На практике сложилось две основные тенденции: одни суды выступают за то, чтобы моральный вред компенсировался перевозчиком, поскольку он не входит в обязательное страховое покрытие в соответствии с Законом № 67-ФЗ (см., например, решение Ленинского районного суда г. Омска от 24.11.2014 по делу № 2-5898/2014); другие суды придерживаются противоположной позиции и полагают, что компенсация должна быть уплачена именно страховщиком (см. решение Калужского районного суда Калужской области от 07.11.2014 по делу № 2-9163/2014).

Постановлением Правительства РФ от 15.11.2012 № 1164 были утверждены Правила расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего (далее — Правила) [15]. Правилами установлены нормативы для определения суммы страхового возмещения (страховой выплаты) при причинении вреда здоровью потерпевшего, а также для определения суммы компенсации в счет возмещения вреда, причиненного здоровью потерпевшего, исходя из характера и степени повреждения здоровья. Нормативы, установленные Правилами, содержат исчерпывающий список повреждений, которые подпадают под обязательное страховое покрытие в соответствии с Законом № 67-ФЗ. К ним относятся телесные повреждения, в том числе повреждения нервной системы и головного мозга. Тем не менее Правила не относят вред, причиненный психическому здоровью (различные стрессы, нервный шок и пр.) и тем более моральный вред к вреду здоровью, гражданская ответственность перевозчика за причинение которого должна быть в обязательном порядке застрахована. На наш взгляд, Правила не предусматривают расширительного толкования определения суммы страхового возмещения. Положения Правил однозначно свидетельствуют о том, что компенсация морального вреда в обязательном страховое покрытие не входит и, соответственно, должна выплачиваться перевозчиком, а не страховщиком.

Обязанность страховать свою гражданскую ответственность предусмотрена и для авиаперевозчиков и операторов воздушных судов, осуществляющих перелеты внутри государства — члена ЕС, над его территорией, со взлетом с территории или посадкой на территорию государства — члена ЕС. Регламент № 285/2010,

изменяющий Регламент № 785/2004 от 21.04.2004 [20], предусматривает, что ответственность указанных лиц в отношении пассажиров, багажа, груза и третьих лиц должна быть в обязательном порядке застрахована. Подлежащие обязательному страхованию риски включают в себя, помимо прочего, военные конфликты, террористические акты, угон самолета, саботаж, незаконное задержание самолета и гражданские волнения. Компенсация по обязательной страховке выплачивается в случае, если установлена ответственность перевозчика.

Ряд авиаперевозчиков дополнительно к обязательной страховке осуществляют добровольное страхование своей ответственности на случай авиапроисшествия. Выплаты по этой страховке осуществляются в обязательном порядке и не требуют доказывания наличия ответственности перевозчика [33].

Право Японии не предусматривает строгих правил в отношении страхования ответственности авиаперевозчика. Обязательное страхование ответственности требуется от перевозчиков, осуществляющих международные авиаперевозки, на основании ст. 50 Монреальской конвенции, но в отношении перевозчиков, осуществляющих внутригосударственные рейсы, такой обязанности нет. Тем не менее большинство японских авиаперевозчиков предпочитает страховать свою ответственность. Японское Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма может на основании ст. 112 Закона о гражданской авиации 1952 года обязать перевозчика застраховать свою ответственность, если придет к выводу, что его деятельность угрожает транспортной безопасности, интересам потребителей и иным публичным интересам. Также Министерство может рекомендовать застраховать свою ответственность лицам, обращающимся за получением лицензии на оказание транспортных услуг. Эта рекомендация не является обязательной и санкций за ее неисполнение для перевозчика не предусмотрено, однако отказ застраховать свою ответственность в такой ситуации может негативно повлиять на решение Министерства о выдаче истребуемой лицензии [25].

Бразильское право предусматривает обязанность авиаперевозчика застраховать свою гражданскую ответственность. В обязательном страховое покрытие для коммерческих перевозок входит ответственность за непоправимый вред здоровью и вред жизни пассажиров и экипажа, непоправимый вред здоровью, вред жизни и вред имуществу лиц на земле, а также вред в связи со столкновением судов. Первичное страхование в обязательном порядке должно быть осуществлено у бразильского страхов-

щика. С начала 2007 года в Бразилии начал развиваться и рынок перестрахования, в связи с чем сегодня и перестрахование тоже должно осуществляться через местного, одобренного или случайного (Перевод с английского языка наш. — Л.Ш., М.Б.) перестраховщика. При этом местным считается перестраховщик, учрежденный в Бразилии, одобренным — перестраховщик, учрежденный за пределами Бразилии, но имеющий офис на ее территории, а случайным — перестраховщик, учрежденный за пределами Бразилии и не имеющий офиса на ее территории [29].

### Список литературы

1. Апелляционное определение Московского городского суда от 14.08.2013 по делу № 11-25932 // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
2. Апелляционное определение Камчатского краевого суда от 25.10.2012 по делу № 33-1410/2012. URL: <http://oblsud.kam.sudrf.ru/>
3. Воздушный кодекс Российской Федерации: федер. закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
4. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая): федер. закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая): федер. закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
6. Гражданский кодекс Украины от 16.01.2003 № 435-IV. URL: [http://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=30418568](http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30418568)
7. Канашевский В.А. Определение применимого права к договору международной воздушной перевозки пассажиров в российской судебной практике // Журнал российского права. 2015. № 10. С. 99—109.
8. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (вместе с Дополнительным протоколом): заключена в Варшаве 12.10.1929 // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
9. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок: заключена в Монреале 28.05.1999 // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
10. Некоторые вопросы применения законодательства о компенсации морального вреда: постановление Пленума ВС РФ от 20.12.1994 № 10 (ред. от 06.02.2007) // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
11. Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном: федер. закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
12. О защите прав потребителей: закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

13. О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина: постановление Пленума ВС РФ от 26.01.2010 № 1. URL: <http://www.vsrfl.ru>

14. О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок: федер. закон от 03.04.2017 № 52-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2017. № 15 (ч. I). Ст. 2127.

15. Правила расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего: утв. постановлением Правительства РФ от 15.11.2012 № 1164 // Доступ из СПС «Консультант-Плюс».

16. The Civil Aviation Act 1982. URL: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2004A02630>

17. The Civil Aviation (Denied Boarding, Compensation and Assistance) Regulations 2005. URL: <http://www.legislation.gov.uk>

18. The Civil Aviation (Access to Air Travel for Disabled Persons and Persons with Reduced Mobility) Regulations 2007. URL: <http://www.legislation.gov.uk>

19. *Chong Kok Seng, Chew Pye Keat*. The aviation law review — Edition 4. Malaysia. URL: <http://thelawreviews.co.uk>

20. Commission Regulation (EU) № 285/2010 of 6 April 2010 amending Regulation (EC) № 785/2004 of the European Parliament and of the Council on insurance requirements for air carriers and aircraft operators. URL: <http://eur-lex.europa.eu>

21. Fatal Accidents Act 1976. URL: <http://www.legislation.gov.uk>

22. From Lowlands to High Skies: A Multilevel Jurisdictional Approach Towards Air Law / ed. by Pablo Mendes de Leon. Leiden, 2013. P. 199—207.

23. *Handford P.R.* Moral damage in Germany // The International and Comparative Law Quarterly. October 1978. Vol. 27. № 4. P. 849—875. URL: <http://thelawreviews.co.uk>

24. *Hempel H., Maritz D.* The aviation law review — Edition 4. Switzerland. URL: <http://thelawreviews.co.uk>

25. *Kamimura T.* The aviation law review — Edition 4. Japan. URL: <http://thelawreviews.co.uk>

26. Law Reform (Miscellaneous Provisions) Act 1934. URL: <http://www.legislation.gov.uk>

27. *Lawson Q.C.R.* The aviation law review — Edition 4. United Kingdom. URL: <http://thelawreviews.co.uk>

28. *Markesinis B.S., Unberath H.* The German Law of Torts: A Comparative Treatise. 5 ed. Hart Publishing, 2015. P. 659. URL: <http://thelawreviews.co.uk>

29. *Matteucci Gomes M.A., Servera J.P., Andarde I.* The aviation law review — Edition 4. Brazil. URL: <http://thelawreviews.co.uk>

30. Regulation (EU) № 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004. URL: <http://eur-lex.europa.eu>

31. Regulation (EC) № 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006. URL: <http://eur-lex.europa.eu>

32. *Soares de Sousa L.* The aviation law review — Edition 4. Portugal. URL: <http://thelawreviews.co.uk>

33. *Urwantschky P., Reiner A., Hess C., Abate M.* The aviation law review — Edition 4. Germany. URL: <http://thelawreviews.co.uk>

## References

1. Apelliatsionnoe opredelenie Moskovskogo gorodskogo suda ot 14.08.2013 po delu № 11-25932 // Dostup iz SPS «Konsul'tantPlius».

2. Apelliatsionnoe opredelenie Kamchatskogo kraevogo suda ot 25.10.2012 po delu № 33-1410/2012. URL: <http://obsud.kam.sudrf.ru/>

3. Vozdushnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon ot 19.03.1997 № 60-FZ // Dostup iz SPS «Konsul'tantPlius».

4. Grazhdanskii kodeks Rossiiskoi Federatsii (chast' pervaya): feder. zakon ot 30.11.1994 № 51-FZ // Dostup iz SPS «Konsul'tantPlius».

5. Grazhdanskii kodeks Rossiiskoi Federatsii (chast' vtoraya): feder. zakon ot 26.01.1996 № 14-FZ // Dostup iz SPS «Konsul'tantPlius».

6. Grazhdanskii kodeks Ukrainy ot 16.01.2003 № 435-IV. URL: [http://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=30418568](http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30418568)

7. Kanashevskii V.A. Opredelenie primenimogo prava k dogovoru mezhdunarodnoi vozduzhnoi perevozki passazhirov v rossiiskoi sudebnoi praktike // Zhurnal rossiiskogo prava. 2015. № 10. S. 99—109.

8. Konventsiia dlia unifikatsii nekotorykh pravil, kasaiushchikhsia mezhdunarodnykh vozduzhnykh perevozok (vmeste s Dopolnitel'nykh protokolom): zakliuchena v Varshave 12.10.1929 // Dostup iz SPS «Konsul'tantPlius».

9. Konventsiia dlia unifikatsii nekotorykh pravil mezhdunarodnykh vozduzhnykh perevozok: zakliuchena v Monreale 28.05.1999 // Dostup iz SPS «Konsul'tantPlius».

10. Nekotorye voprosy primeneniia zakonodatel'stva o kompensatsii moral'nogo vreda: postanovlenie Plenuma VS RF ot 20.12.1994 № 10 (red. ot 06.02.2007) // Dostup iz SPS «Konsul'tantPlius».

11. Ob obiazatel'nom strakhovanii grazhdanskoi otvetstvennosti perevozhchika za prichinenie vreda zhizni, zdorov'iu, imushchestvu passazhirov i o poriadke vozmeshcheniia takogo vreda, prichinennogo pri perevozkakh passazhirov metropolitenom: feder. zakon ot 14.06.2012 № 67-FZ // Dostup iz SPS «Konsul'tantPlius».

12. O zashchite prav potrebiteli: zakon RF ot 07.02.1992 № 2300-1 // Dostup iz SPS «Konsul'tantPlius».

13. O primenenii sudami grazhdanskogo zakonodatel'stva, reguliruiushchego otnosheniia po obiazatel'stvam vsledstvie prichineniia vreda zhizni ili zdorov'iu grazhdanina: postanovlenie Plenuma VS RF ot 26.01.2010 № 1. URL: <http://www.vsrfl.ru>

14. O prisoedinenii Rossiiskoi Federatsii k Konventsii dlia unifikatsii nekotorykh pravil mezhdunarodnykh vozduzhnykh perevozok: feder. zakon ot 03.04.2017 № 52-FZ // Sbranie zakonodatel'stva RF. 2017. № 15 (ch. I). St. 2127.

15. Pravila rascheta summy strakhovogo vozmeshcheniia pri prichinenii vreda zdorov'iu poterpevshego: utv. postanovleniem Pravitel'stva RF ot

- 15.11.2012 № 1164 // Dostup iz SPS «Konsul'tant-Plius».
16. The Civil Aviation Act 1982. URL: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2004A02630>
17. The Civil Aviation (Denied Boarding, Compensation and Assistance) Regulations 2005. URL: <http://www.legislation.gov.uk>
18. The Civil Aviation (Access to Air Travel for Disabled Persons and Persons with Reduced Mobility) Regulations 2007. URL: <http://www.legislation.gov.uk>
19. Chong Kok Seng, Chew Pye Keat. The aviation law review — Edition 4. Malaysia. URL: <http://thelawreviews.co.uk>
20. Commission Regulation (EU) № 285/2010 of 6 April 2010 amending Regulation (EC) № 785/2004 of the European Parliament and of the Council on insurance requirements for air carriers and aircraft operators. URL: <http://eur-lex.europa.eu>
21. Fatal Accidents Act 1976. URL: <http://www.legislation.gov.uk>
22. From Lowlands to High Skies: A Multilevel Jurisdictional Approach Towards Air law / ed. by Pablo Mendes de Leon. Leiden, 2013. P. 199—207.
23. Handford P.R. Moral damage in Germany // The International and Comparative Law Quarterly. October 1978. Vol. 27. № 4. P. 849—875. URL: <http://thelawreviews.co.uk>
24. Hempel H., Maritz D. The aviation law review — Edition 4. Switzerland. URL: <http://thelawreviews.co.uk>
25. Kamimura T. The aviation law review — Edition 4. Japan. URL: <http://thelawreviews.co.uk>
26. Law Reform (Miscellaneous Provisions) Act 1934. URL: <http://www.legislation.gov.uk>
27. Lawson QC.R. The aviation law review — Edition 4. United Kingdom. URL: <http://thelawreviews.co.uk>
28. Markesinis B.S., Unberath H. The German Law of Torts: A Comparative Treatise. 5 ed. Hart Publishing, 2015. P. 659. URL: <http://thelawreviews.co.uk>
29. Matteucci Gomes M.A., Servera J.P., Andarde I. The aviation law review — Edition 4. Brazil. URL: <http://thelawreviews.co.uk>
30. Regulation (EU) № 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004. URL: <http://eur-lex.europa.eu>
31. Regulation (EC) № 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006. URL: <http://eur-lex.europa.eu>
32. Soares de Sousa L. The aviation law review — Edition 4. Portugal. URL: <http://thelawreviews.co.uk>
33. Urwantschky P., Reiner A., Hess C., Abate M. The aviation law review — Edition 4. Germany. URL: <http://thelawreviews.co.uk>

## Compensation of Moral Damage Caused during Air Carriage According to the Russian and Foreign Law

**Liubov' I. Shevchenko,**

Doct. in Law, Prof., Deputy Head of Dept. of Legal Regulation in Fuel and Energy Industry  
within International Institute of Energy Policy and Diplomacy  
of Moscow State Institute of International Relations,  
Honored Lawyer of the Russian Federation  
Russia, Moscow  
[energylaw@miep-mgimo.ru](mailto:energylaw@miep-mgimo.ru)

**Maria F. Baglaridu,**

Graduate Student of Dept. of Private International and Civil Law  
at Moscow State Institute of International Relations,  
Lawyer at “Sokolov, Maslov and Partners” Legal Firm  
Russia, Moscow  
[maria.baglaridu@yandex.ru](mailto:maria.baglaridu@yandex.ru)

*The content of the concept of “moral damage” and its equivalents in foreign law is considered; specifics of compensation of moral damage caused during international air carriage and specifics of insurance of air carrier’s liability is examined. Comparative analysis of legal regulation on the issue of compensation of moral damage caused during international air carriage in Russian and foreign law is given. The problem of allocation of load of responsibility for the compensation of moral damage between an air carrier and an insurer is covered; impact of air carrier’s guilt on compensation sum is examined; the problem of partial inconsistency of Russian consumer’s legislation to general civil regulation of the examined issue is analyzed. Up-to-date data on practice of settlement of disputes on compensation of moral damage caused during air carriage by Russian and foreign courts are presented.*

**Keywords:** moral damage, personal damage, air carriage, international air carriage, compensation of moral damage, court practice.