

МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО

Система международной частноправовой унификации режима воздушных перевозок и её применение*

*Остроумов Н.Н.***

Настоящая статья посвящена анализу существующих проблем регулирования международных воздушных перевозок в России. В статье даётся научно-практический комментарий и сравнительный анализ вопросов применения Монреальской конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. и Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г.

Автор рассматривает проблемы применения источников правового регулирования международных воздушных перевозок, юридическую природу договора перевозки. Основное внимание в статье уделяется проблеме присоединения России к Монреальской конвенции 1999 г. и негативным последствиям её нерешённости. Рассматриваются также вопросы предъявления требований к перевозчику, страхования его ответственности.

Ключевые слова: международная воздушная перевозка; договор; унификация; Монреальской конвенции 1999 г.; Варшавской конвенции 1929 г.; применение; пассажир; груз; пункт назначения.

* Данная работа выполнена с использованием справочной правовой системы Консультант Плюс.

** Остроумов Николай Николаевич – д.ю.н., профессор кафедры международного частного и гражданского права МГИМО (У) МИД России. privintlav@yandex.ru.

Правовой режим международных воздушных перевозок пассажиров и грузов во всех регионах мира преимущественно определяется международными соглашениями и уже с 30-х годов прошлого века отличался чрезвычайно высокой степенью универсальности в силу количества государств-участников таких соглашений.

Взаимодействие документов «Варшавской системы»

Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 г.) насчитывает около 150 участников, включая Россию¹.

«Варшавская система» – это сложная система документов, состоящая из самой Варшавской конвенции 1929 г., серии нижеследующих протоколов и одной дополнительной конвенции:

- Гаагский протокол 1955 г.², изменяющий Варшавскую конвенцию;
- Гвадалахарская конвенция 1961 г.³ о перевозках, осуществляемых лицом иным, чем перевозчик по договору;
- Монреальский дополнительный протокол 1975 г. № 1⁴, изменяющий Варшавскую конвенцию;
- Монреальский дополнительный протокол 1975 г. № 2⁵, изменяющий Варшавскую конвенцию, изменённую Гаагским протоколом 1955 г.;
- Монреальский дополнительный протокол 1975 г. № 4⁶, изменяющий в отношении грузовых перевозок Варшавскую конвенцию, изменённую Гаагским протоколом 1955 г.

Причём участие государства в одном из этих документов не всегда означает его участия в других. Участие государства, например, в Гаагском протоколе означает его участие в Варшавской конвенции, изменённой Гаагским протоколом, но не приводит к его участию в самой Варшавской конвенции (п. 2 ст. XXI и XXIII Гаагского протокола). Из этого вытекает, что перевозка между страной участницей только Варшавской конвенции и государством, участником только Гаагского протокола исключается из-под действия обоих этих документов. Объективно такие перевозки остаются международными, но регулируются положениями применимого к ним внутреннего, национального права.

Россия участвует в Варшавской конвенции 1929 г., Гаагском протоколе 1955 г., а также в Гвадалахарской конвенции.

Выше перечислены только действующие документы. Кроме них имеются протоколы, не вступившие в силу: Гватемальский протокол

1971 г. к Варшавской конвенции, изменённой Гаагским протоколом 1955 г.⁷ и Монреальский дополнительный протокол 1975 г. № 3⁸, к Варшавской конвенции, изменённой Гаагским протоколом 1955 г. и Гватемальским протоколом 1971 г.

Основной причиной внесения изменений в Варшавскую конвенцию стала необходимость повышения ответственности воздушного перевозчика, что было связано с укреплением экономического положения авиакомпаний, ростом безопасности полётов и стоимости жизни. Усилия ведущих стран Запада в этом направлении наталкивались на сопротивление поддерживаемых государствами «социалистического лагеря» развивающихся стран, осуществлявших политику протекционизма в отношении своих национальных авиакомпаний.

Если быть очень кратким, то суть изменений состоит в следующем. Гаагский протокол 1955 г. повысил установленный Варшавской конвенцией предел ответственности перевозчика за жизнь и здоровье пассажира в два раза. Не вступивший в силу Гватемальский протокол 1971 г. увеличил его ещё в шесть раз и установил объективную ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров и несохранность багажа, предусмотрев единый предел ответственности за несохранность и просрочку доставки багажа и ручной клади. Поскольку Гватемальский протокол не касался перевозки грузов, в 1975 г. был принят Монреальский протокол №4, где ответственность перевозчика за его несохранность стала также объективной. Остальные три Монреальских протокола переводят суммы пределов, установленные Варшавской конвенцией и последующими протоколами, из золотых франков в единицы специальных прав заимствования Международного валютного фонда. Гвадалахарская конвенция 1961 г. прежде всего, дала возможность перевозчику, который не заключил договор перевозки, но фактически её осуществляет, ссылаться на условия и ограничения ответственности, установленные документами Варшавской системы.

Существуют, как уже было сказано, глобальные и региональные соглашения между авиаперевозчиками⁹, которые не являются международными договорами, и формальное включение их в систему документов Варшавской конвенции представляется не вполне корректным¹⁰. Тем не менее, они, до недавнего времени, оказывали решающее влияние на формирование условий международных авиаперевозок. В результате создавалось множество вариантов их правовых режимов, которые

базировались уже не на нормах закона или международного договора, а на условиях договора перевозки, что в свою очередь вызывало множество споров и разногласий¹¹.

Варшавская конвенция составлена на французском языке (ст. 30), Гаагский протокол, кроме того – на английском и испанском при сохранении преимущества за текстом на французском языке. Монреальский протокол №4 имеет 4 аутентичных текста: английский, испанский, русский и французский. Протоколы предусматривают, что в случае разногласий текст, составленный на французском языке, остаётся основным. Судебная практика показывает, что английский текст документов Варшавской системы содержит некоторые отклонения от французского, в связи с чем весьма важен вопрос о методах и пределах толкования этих международных соглашений.

Таким образом, Варшавской конвенцией был установлен своеобразный, но оправданный на заре развития воздушного транспорта, протекционизм¹² в отношении авиакомпаний, осуществляющих международные воздушные перевозки. Он выражался, прежде всего, в невысоком уровне ответственности авиаперевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира. В течение многих лет Варшавская конвенция подвергалась пересмотру в сторону повышения ответственности воздушного перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств по договору международной воздушной перевозки. Логическим завершением этого процесса стало появление новой Монреальской конвенции, которая на данный момент в основном заменила собой старый, но ещё действующий правовой режим, установленный документами Варшавской системы.

Появление Монреальской конвенции 1999 г.

Более пятнадцати лет прошло с того момента, когда в результате трехнедельной работы Дипломатической конференции, проходившей в штаб-квартире Международной организации гражданской авиации (ИКАО) с участием представителей 121 государства и 11 международных авиационных организаций, была принята Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 г.)¹³, определяющая основные правовые условия международных воздушных перевозок в XXI веке.

Главная причина появления Монреальской конвенции состоит в том, что в конце прошлого столетия концепция ответственности

авиаперевозчика, закреплённая Варшавской конвенцией 80 лет назад, перестала отвечать уровню развития и надёжности международного воздушного транспорта. Научно-технический прогресс, бурное развитие международного воздушного транспорта, возросший уровень требований к безопасности его эксплуатации обусловили необходимость расширения объема и более четкой регламентации ответственности перевозчика за несохранность грузов, багажа и задержку при их перевозке, обеспечения твёрдых гарантий наиболее полного возмещения вреда потерпевшим при авиационных происшествиях. Новая международная Конвенция обеспечивает адекватный уровень возмещения вреда лицам, пострадавшим при международных воздушных перевозках и в едином тексте решает основные назревшие вопросы в области правового регулирования международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов, с учётом различных интересов, сталкивающихся в этой области.

В отличие от документов Варшавской системы Монреальская конвенция совершена на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными.

Делегация Российской Федерации активно участвовала в работе дипломатической конференции, однако Россия не оказалась в числе государств подписавших саму конвенцию. К сожалению, главой делегации России был подписан только Заключительный акт конференции, который, однако, призывает все страны к скорейшей ратификации Монреальской конвенции 1999 г.

В 2003 г. Монреальская конвенция вступила в силу. Число её участников уже составляет около 120. Поэтому можно с полной уверенностью сказать, что в современном мире правовой режим международных воздушных перевозок преимущественно определяется этим документом. Монреальскую конвенцию с уверенностью можно рассматривать как огромное достижение в области регулирования международных воздушных перевозок.¹⁴

Взаимодействие двух различных правовых режимов международных воздушных перевозок

Таким образом, в настоящий момент в мире действуют два принципиально различных правовых режима международных воздушных перевозок. Перевозки между странами – участницами Монреальской

конвенции, которыми является подавляющее большинство государств, уже регулируются положениями этой новой конвенции. Вопрос о присоединении большинства оставшихся государств к Монреальской конвенции фактически предрешён, поскольку от этого зависит возможность полноценной работы национальных перевозчиков этих стран на мировом рынке авиатранспортных услуг. Тем не менее, Варшавская конвенция и все документы, дополняющие её (т.н. «Варшавская система»), продолжают действовать при перевозках между странами, участвующими в них. Вполне возможно, что даже спустя многие годы вопрос о применении документов «Варшавской системы» будет иметь практическое значение при перевозках между отдельными странами, не пожелавшими присоединиться к Монреальской конвенции.

Наличии двух различных правовых режимов международных воздушных перевозок, установленных документами «Варшавской системы» с одной стороны и Монреальской конвенцией – с другой, порождает вопрос о разграничении их действия. Этот вопрос решается ст. 55 Монреальской конвенции с позиции того, что присоединение государства к ней не должно разрушать режим Варшавской системы и создавать вакуум в отношении международно-правового регулирования перевозок, осуществляемых между этим государством и государством, не ставшим пока участником новой Конвенции и сохраняющим своё участие в документах Варшавской конвенции 1929 г. Присоединение государства к Монреальской конвенции не обусловлено требованием о денонсации этим государством Варшавской конвенции и не означает автоматического выхода такого государства из числа её участников. Ст. 55 (п.1) Монреальской конвенции предусматривает её преимущественную силу в отношении перевозок между государствами, участвующими в ней, перед положениями «Варшавской системы». Это правило при определённых ниже условиях, применяется и к внутренней перевозке в пределах территории любого отдельного государства – участника Монреальской Конвенции (п. 2 ст. 55).

Правила же Варшавской системы остаются в силе в отношении перевозок, пункт отправления или пункт назначения которых находится в государстве, не участвующим в новой Конвенции и сохраняющим своё участие в документах Варшавской системы. Поэтому в целях сохранения пусть устаревшего, но всё же унифицированного режима воздушных перевозок государства-участующие в Монреальской конвенции не спешат денонсировать документы Варшавской системы. В этом

смысле информация о том, что в ней уже осталось 40 стран, является, по меньшей мере, дезориентирующей¹⁵. Число стран, участвующих в Варшавской конвенции и/или изменяющих её протоколах практически не изменилось и соответственно превосходит количество участвующих в Монреальской конвенции¹⁶. Просто с ростом числа участников Монреальской Конвенции Варшавская конвенция постепенно фактически утрачивает свою универсальность.

Понятие международной воздушной перевозки

Сфера применения Варшавской конвенции в основном определена её главой 1 «Предмет – определения», а Монреальской конвенции – главой 1 «Общие положения». Согласно ст. 1 Монреальской и Варшавской Конвенции они применяются при всякой международной перевозке, осуществляемой за вознаграждение посредством воздушного судна. Международные соглашения по воздушному транспорту, российское (ст. 101 ВК РФ) и зарубежное законодательство исходят из единообразного понимания международной воздушной перевозки. Таковой является перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены соответственно на территориях двух государств или на территории одного государства, если договором перевозки предусмотрен пункт посадки (остановка) на территории любого иностранного государства (сквозное сообщение) даже если оно не участвует в конвенции. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства – участника, не рассматривается обеими Конвенциями как международная. К такой перевозке Конвенции не применяются¹⁷. Впрочем, при решении вопроса о квалификации перевозки в качестве международной и подпадающей под действие конвенций следует руководствоваться не определениями внутреннего законодательства, которые могут быть различными, а определением, данным в конвенциях. Поэтому приведём определение международной перевозки, как оно звучит в п. 2 ст. 1 новой Монреальской конвенции: «Международной перевозкой в смысле настоящей Конвенции называется всякая перевозка, при которой, согласно определению сторон, место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух государств – участников, либо на территории одного и того же государства – участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства,

даже если это государство не является государством – участником. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства-участника, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная».

Перевод Варшавской конвенции на русский язык¹⁸, в том числе и официальный перевод¹⁹ в этом пункте содержит принципиально важную для понимания его содержания ошибку. Она состоит в том, что в словосочетании «согласно определению сторон» слово «сторон» начинается с заглавной буквы, что приводит к ложному пониманию его как Высоких Договаривающихся Сторон. Выражение содержится в этом же пункте и означает государства, как стороны конвенции. На самом же деле п. 2 ст. 1 Варшавской конвенции в словосочетании «согласно определению сторон» имеет в виду стороны договора перевозки, которые согласовали пункт отправления и назначения. Именно так это должно пониматься, иной вывод абсурден и неприемлем. К тому же в официальном французском тексте Варшавской конвенции это слово начинается с прописной буквы²⁰.

Таким образом, для того, чтобы перевозка подпадала под действие конвенций необходимо, чтобы был договор, в котором стороны бы предусмотрели соответствующие пункты отправления назначения и остановки. Для признания воздушной перевозки международной не требуется, чтобы пассажир или груз фактически оказались за границей, достаточно заключения договора международной воздушной перевозки. Сама же международная перевозка может прекратиться, например, в стране отправления в случае авиационного происшествия или внезапной болезни пассажира, принятого к перевозке, вынуждающей возвратиться в пункт отправления или осуществить вынужденную посадку.

При перевозке грузов для того, что бы соответствующий договор подпадал под действие конвенций необходимо, чтобы пункт отправления перевозки и пункт её назначения находились в государствах, участвующих в соответствующей конвенции. Ни одна из Конвенций не распространяется на воздушные перевозки грузов между государствами, если хотя бы одно из них в соответствующей Конвенции не участвует.

Что касается перевозки пассажиров, то, как правило, такая перевозка согласно договору осуществляется с возвратом пассажира в пункт отправления. Независимо от того летал ли пассажир в страну участвующую или не участвующую в конвенции, если начальный и конечный

пункт его перевозки совпадают, то в силу п. 2 ст. 1 обеих конвенций соответствующий договор перевозки будет подпадать под их действие, при условии, что этот пункт находился в стране – участнице конвенции. Такого подхода придерживаются и зарубежные комментаторы рассматриваемых конвенций²¹.

Общепризнано, что международный договор не создаёт обязательств или прав для третьего государства, не являющегося его участником. Между тем существуют транспортные конвенции, для применения которых достаточно того, что одна из стран, между которыми осуществляется международная перевозка, являлась участником конвенции. К числу таких конвенций относятся Брюссельская, Гамбургская²², Женевская²³ конвенции, содержащие нормы, расширяющие территориальную сферу их действия. Так, согласно ст. 10 Брюссельской конвенции о коносаменте 1924 г.²⁴ её положения должны применяться ко всякому коносаменту, выданному в одном из договаривающихся государств. В соответствии с п. 1 ст. 1 КДПГ, она применяется к договору автомобильной перевозки, если место принятия груза и место выдачи груза находятся в двух различных государствах, из которых хотя бы одно является участником конвенции. Это формулировка даёт возможность применять нормы конвенции в качестве договорного права, согласованного сторонами при заключении договора перевозки, в судах тех стран, которые участниками конвенции не являются.

Воздушные перевозки грузов в Россию и из неё под новый правовой режим Монреальской конвенции не подпадают, а регулируются старой Варшавской конвенцией, каким бы перевозчиком они не выполнялись. Перевозка пассажиров из России с возвратом в неё также регулируется старым режимом Варшавской системы. А вот, например, перевозка пассажиров из пунктов в Индии в Россию и обратно (Дели – Москва – Дели) может регулироваться Монреальской конвенцией, даже если её осуществляет российский авиаперевозчик и ответственность российской авиакомпании будет определяться Монреальской конвенцией, несмотря на то, что Россия в ней не участвует, а перед российским судом гипотетически может встать вопрос о её применении.

В случае если перевозка осуществлялась индийской авиакомпанией, то в билете должна быть ссылка на Монреальскую Конвенцию и индийский суд будет применять Монреальскую конвенцию. В силу ограничений территориальной подсудности мало вероятно, что иск к ней будет предъявлен в России, но если он будет предъявлен, то чем

руководствоваться российскому суду Монреальской конвенцией или Варшавской. Думается, что в силу императивности норм Варшавской конвенции применение российским судом Монреальской конвенции в качестве права согласованного сторонами договора перевозки невозможно. Однако исключение может составить, например, вопрос о пределах ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира. Согласно п.1 ст. 22 Варшавской конвенции стороны договора перевозки могут заключить особое соглашение о повышении таких пределов. Ссылка в авиабилете на Монреальскую конвенцию может рассматриваться в качестве такого особого соглашения.

Если же перевозка по указанному маршруту (Дели – Москва – Дели) осуществлялась российским авиаперевозчиком, то вероятнее всего в соответствующем билете будет ссылка на Варшавскую конвенцию и Гаагский протокол к ней. Наиболее вероятно, что российский суд в этом случае применит последние соглашения, поскольку Индия сохраняет своё участие в Варшавской конвенции. Но такой уверенности нет, если дело будет рассматриваться индийским судом. Индия – участница Монреальской конвенции, а перевозка отвечает требованиям о её применении. Это означает, что российский перевозчик в иностранном суде будет привлекаться к ответственности по правилам Монреальской конвенции. Оговорки о применении Варшавской конвенции, содержащиеся в билете, могут быть признаны недействительными в силу того, что они фактически предусматривают уменьшение ответственности перевозчика, установленной Монреальской конвенцией, чего быть не должно в силу её ст. 26.

Таким образом, неучастие России в Монреальской конвенции приводит к тому, что ответственность российского авиаперевозчика перед пассажиром, купившим билет на перевозку, например, по маршруту Дели – Москва – Дели за его жизнь и здоровье будет неограниченной и до определённых пределов абсолютной. В тоже время такая же ответственность российского авиаперевозчика перед пассажиром, купившим билет на перевозку по маршруту Москва – Дели – Москва наступит только при наличии вины перевозчика, и будет ограничена суммой равной примерно 20000 долл. США. Компенсация в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажирам индийской авиакомпании будет неограниченной, и выплачиваться независимо от вины авиакомпании, а пассажирам российского перевозчика осуществляющего рейсы в Дели, – в пределах и на условиях документов старой Варшавской системы.

Так или иначе, любой здравомыслящий пассажир предпочтёт российскому перевозчику более ответственную, иностранную авиакомпанию, чьё государство участвует в Монреальской конвенции. Однако вся беда в том, что даже если российский пассажир купит билет на индийскую авиакомпанию для поездки по маршруту Москва – Дели – Москва вред будет возмещаться по старой Варшавской системе, поскольку Россия не участвует в Монреальской конвенции. Самое неприятное что под старый режим реально сейчас попадают массовые перевозки российских граждан чартерными рейсами в самые популярные и дешёвые места отдыха. Их, как правило, выполняют перевозчики, которые не повышали своей ответственности в добровольном порядке, как это сделал Аэрофлот (см. об этом ниже). Характерной особенностью авиационных происшествий за последние годы является то, что большинство из них произошло при выполнении международных чартерных рейсов²⁵. Это подтверждается катастрофой аэробуса А-321 чартерного рейса авиакомпании «Когалымавиа» на Синайском полуострове в Египте 31 октября с.г., самолёта Як-42, в котором разбилась хоккейная команда «Локомотив», вылетавшего из Ярославля в Минск.

Применение конвенций в пределах одного государства

В некоторых случаях под действие Варшавской и Монреальской конвенции может попадать и перевозка в пределах одного государства. Обе международные конвенции содержат уточнения, согласно которым, даже если имеется «перерыв в перевозке или перегрузка» или если один из нескольких последовательных перевозчиков выполняет перевозку в пределах своего государства, каждая Конвенция применяется к такой перевозке, и последняя считается международной, при условии, что вся перевозка рассматривается сторонами договора как единая операция. Это означает, что если груз был принят к перевозке воздушным перевозчиком, например, в Лондоне с указанием в накладной в качестве пункта назначения Владивосток, то перевозка этого груза внутренним рейсом между Москвой и Владивостоком также считается международной и подпадает под действие конвенций. Данное правило действует не только, когда перевозка осуществляется по одной накладной, но и даже в том случае, если, например, в Москве накладная переоформляется с составлением перевозочного документа внутренней формы или груз передаётся на рейс другого воздушного

перевозчика. Такое переоформление должно рассматриваться лишь как внесение изменений в заключённый договор перевозки.

Договор перевозки может быть заключён посредством составления нескольких перевозочных документов на рейсы различных последовательных перевозчиков. При этом даже если на каком-либо участке перевозка выполняется внутренним рейсом, она всё равно будет считаться международной и подпадать под действие конвенции.

При выявлении намерения сторон договора следует руководствоваться не субъективными факторам, а объективными доказательствами. Если, например, имеется несколько перевозочных документов на различные участки перевозки, объективным доказательством, что стороны рассматривали всю перевозку как единую операцию, может быть факт выдачи всех перевозочных документов или бронирования перевозки одним агентом в одном и том же месте и в одно и то же время. При этом пассажир или перевозчик субъективно может придерживаться противоположного мнения, воспринимать перевозку на каждом из участков как самостоятельную и т.п. Если же по прибытии в пункт назначения пассажир там покупает (или там для него уже купили) билет и летит внутренним рейсом, перевозка на этом участке не будет подпадать под конвенцию, даже если пассажир субъективно рассматривает её как единую операцию. Такие вопросы нередко возникали и правильно решались в практике судов США (Небраска, Нью-Йорк) в связи с предъявлением исков пассажиров к российскому Аэрофлоту²⁶.

Необходимость соглашения перевозчика об осуществлении международной воздушной перевозки пассажира, багажа или груза на возмездной основе

Из смысла глав I и II обеих Конвенций вытекает, что для осуществления международной воздушной перевозки необходимо соглашение перевозчика с пассажиром или грузоотправителем. Даже если вспомнить определение «международной перевозки», подпадающей под действие Монреальской конвенции, которой «называется всякая перевозка, при которой, согласно определению сторон, место отправления и место назначения...», становится ясно, что без договора перевозки быть не может. Отсутствие соглашения о перевозке исключает возможность применения не только Конвенций, но, как правило, и положений внутреннего транспортного законодательства, ограничивающего ответственность перевозчика. Конвенции, например, не должны применяться

в случае причинения вреда жизни и здоровью лицам и имуществу, если установлено, что они попали на борт воздушного судна без согласия перевозчика. В таких ситуациях ответственность транспортной организации возникает не из договора, а подчинена общим нормам внутреннего законодательства об обязательствах вследствие причинения вреда.

Варшавская и Монреальская Конвенции, согласно п. 1. ст. 1 применяются при всякой международной перевозке, осуществляемой за плату. Они применяются также к бесплатным перевозкам, однако при условии, что такие перевозки осуществляются «предприятием воздушных перевозок» (по ст. 1 Монреальской конвенции – «авиатранспортным предприятием»). Поэтому если бесплатная перевозка осуществляется лицом, не имеющим, согласно применимому закону, статуса коммерческого авиатранспортного предприятия (например, перелёт с другом на его частном самолёте), она не должна подпадать под действие Конвенции. Если предприятие является некоммерческим, то возможность распространения на осуществляемую им бесплатную перевозку зависит от того, сделало ли соответствующее государство оговорку в отношении применения конвенции к перевозкам, осуществляемым государством либо другими юридическими лицами публичного права

Документы «Варшавской системы» и Монреальская конвенция применяются к перевозкам, осуществляемым государством либо другими юридическими лицами публичного права (на коммерческой основе или бесплатно). Однако Гаагский протокол (ст. XXVI), Монреальские протоколы допускают возможность государства-участника заявить о том, что Варшавская конвенция, изменённая каждым из них, не будет распространяться на перевозки, осуществляемые для военных властей соответствующего государства при условии, что такие перевозки осуществляются на воздушных судах, зарегистрированных в этом государстве и полностью зафрахтованных такими властями. Ни СССР, ни Россия таких оговорок не делали.

Монреальская конвенция (ст. 57) помимо этого предусматривает возможность государства-участника сделать оговорку о не распространении Конвенции на международные перевозки, выполняемые этим государством не только в военных, но и в других некоммерческих целях в связи с осуществлением им своих суверенных функций. Такой возможностью при ратификации Монреальской конвенции воспользовались, например, США, Канада и ряд других государств. Таким образом, суды этих стран должны исходить из того, что бесплатные перевозки,

осуществляемые некоммерческими авиатранспортными предприятиями, под действие конвенций не подпадают.

Варшавская конвенция не применяется к перевозкам, осуществляемым в качестве пробных полётов перевозчиков в целях установления регулярных воздушных линий, а также к перевозкам, осуществляемым при исключительных обстоятельствах вне всяких нормальных воздушно-транспортных операций (ст. 34). Последующие же протоколы к Конвенции, а также Монреальская конвенция (ст. 51) перевозки при исключительных обстоятельствах вне рамок обычных операций по эксплуатации воздушного транспорта подчиняют своим правилам. Исключение составляют положения о перевозочных документах, которые в указанных чрезвычайных обстоятельствах могут не соблюдаться.

Обе конвенции применяются только в отношении перевозок пассажиров, багажа и груза (ст. 1 Конвенций). Они не регулируют воздушную перевозку почты. Согласно п. 2 и 3 ст. 2 Монреальской конвенции при перевозке почтовых отправлений перевозчик несет ответственность только перед соответствующей почтовой администрацией в соответствии с правилами, применяемыми к отношениям между перевозчиками и почтовыми администрациями. В остальном положения настоящей Монреальской конвенции не применяются к перевозке почтовых отправлений.

Императивность норм международных конвенций

Нормы международных конвенций о воздушных перевозках, как и нормы внутреннего транспортного законодательства государств, преимущественно носят императивный характер. Это объясняется необходимостью единообразной защиты интересов огромного числа потребителей услуг, оказываемых транспортными организациями, а также сложностью технологий эксплуатации транспорта, массовостью операций и рисками, связанными с использованием транспортных средств, которые, как известно, являются источником повышенной опасности. Более того, в международных конвенций о воздушных перевозках, так же как соглашениях на других видах транспорта, в частности, на морском, существует, как подчёркивает А.Л. Маковский, целая система средств, обеспечивающих неустранимость применения установленных в них унифицированных норм²⁷.

Согласно ст. 26 Монреальской конвенции является недействительной и не порождает никаких последствий всякая оговорка,

способствующая освобождению перевозчика от ответственности или же установлению предела ответственности, меньшего, чем тот, который в ней установлен. Согласно ст. 49 Монреальской конвенции недействительными являются положения договора перевозки и всякие особые соглашения, предшествовавшие причинению вреда, которыми стороны отступали бы от правил Конвенции либо путем определения подлежащего применению закона, либо путем изменения правил о юрисдикции. Эти положения Монреальской конвенции заимствованы соответственно из ст. 23 и 32 Варшавской конвенции. Развивая положение ст. 24 Варшавской конвенции, ст. 29 Монреальской конвенции устанавливает, что любой иск об ответственности, независимо от его основания (договора, правонарушения или на любом другом основании) может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и такими пределами ответственности, которые предусмотрены конвенцией. При этом любые другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, взысканию не подлежат. В отличие от ст. 25А Варшавской конвенции, изменённой Гаагским протоколом, ст. 30 Монреальской конвенции в более совершенной форме препятствует попыткам обойти унифицированные правила путём предъявления требований работникам и агентам перевозчика.

Отсутствие России в числе участников Монреальской конвенции 1999 г. отрицательно сказывается на международном престиже государства

Прежде всего, следует сказать, что отсутствие России в числе участников Монреальской конвенции 1999 г. в значительной степени лишает современный правовой режим международных воздушных перевозок его универсальности. Среди крупных неприсоединившихся к Монреальской конвенции государств помимо России можно назвать лишь Венесуэлу, Иран, Ирак, Индонезию. Из стран бывшего СССР в конвенции уже участвуют Украина, Республика Молдова, Армения, Азербайджан, Казахстан, Грузия. Принятое в г. Ашхабаде в 22.11.2007 Решение Совета глав правительств СНГ «Об Основных направлениях развития гражданской авиации и мерах по повышению безопасности полетов в государствах-участниках СНГ» вступило в силу для России. В нём ставится задача: «Законодательно определить положения об обязательном страховании ответственности перевозчика/владельца ВС перед пассажирами и третьими лицами, устанавливающие единый

уровень ответственности для внутренних и международных авиационных перевозок, определенный Варшавской конвенцией 1929 года и Гаагским протоколом. Российской Федерации принять меры по ратификации Монреальской конвенции 1999 года».

Другими словами Решение Совета глав правительств СНГ требует снижения ответственности воздушных перевозчиков на внутренних линиях, поскольку в отличие от российского законодательства конвенция предусматривает виновную ответственность перевозчика и ограничивает её пределами. Одновременно Решение требует (и только для России) принять меры по ратификации Монреальской конвенции, которая повышает ответственность перевозчика при международных перевозках. Где тут логика? Не ясно! Ясно одно: до сих пор меры по «ратификации» Монреальской конвенции (а правильно говорить о присоединении к ней) Россией не приняты.

В число основных целей и задач Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» входит повышение конкурентоспособности отечественной транспортной системы²⁸. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 г. № 319 «Об утверждении государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» предусмотрело в 2014 г. подготовку проекта федерального закона о присоединении РФ к Монреальской конвенции 1999 г. Ответственным за эту работу является Министерство транспорта РФ. Результата нет.

Выделяются финансовые средства на дополнительные исследования возможности присоединения России к Монреальской конвенции, её совместимости с нормами российского законодательства, пересмотр соответствующих положений Воздушного Кодекса РФ²⁹. На самом деле необходимости в таких исследованиях применительно к решению вопроса о присоединении к Монреальской конвенции нет. В случае присоединения России к Монреальской конвенции и опубликования последней в официальном издании в отношении международных перевозок её правила будут действовать и применяться независимо от содержания российских законов так, как это произошло в своё время с Варшавской конвенцией. Международные договоры Российской Федерации, как известно, являются составной частью ее правовой системы. Согласно п. 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации и п. 2 ст. 7 Гражданского Кодекса РФ, ст. 3 Воздушного кодекса РФ, если международным договором Российской Федерации установлены иные

правила, чем предусмотренные внутренним законом, то применяются правила международного договора. Монреальская конвенция, как и Варшавская, является самоисполнимым международным договором, не требующим издания внутригосударственных актов для её применения, и при условии принятия федерального закона о присоединении к ней и её официального опубликования будет действовать в Российской Федерации и применяться российскими судами непосредственно.

Таким образом, следует констатировать, что в настоящее время уровень компенсации потерпевшим российскими авиаперевозчиками при авиакатастрофах на международных линиях, связывающих Россию с зарубежными государствами, оказывается значительно ниже по сравнению с возмещением потерпевшим, как на внутренних российских рейсах, так и на международных рейсах большинства иностранных авиакомпаний. Это, очевидно, сказывается не только на международном престиже и авторитете нашего государства, но и на конкурентоспособности её гражданского воздушного флота на рынке международных авиаперевозок.

Лишь немногие российские авиакомпании, такие как Аэрофлот, ещё в 90-е годы прошлого столетия до принятия Монреальской конвенции позаботились о своём престиже и подписали Соглашения авиакомпаний ИАТА, предусматривающие ответственность перевозчика на уровне, установленном теперь этой конвенцией. Включив соответствующие положения в свои правила перевозок, эти российские авиапредприятия, как и другие авиакомпании-участницы Соглашения, в добровольном порядке взяли на себя обязательства по адекватной компенсации причинённого пассажирам вреда.

Однако, одним из требований при получении разрешения от иностранных государств на осуществление полётов российских воздушных перевозчиков в эти государства является страхование их ответственности перед пассажирами на условиях Монреальской конвенции. Согласно ст. 50 Монреальской конвенции «государство – участник, в которое перевозчик выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования своей ответственности по настоящей Конвенции». Поэтому российские авиаперевозчики вряд ли могут быть заинтересованы в затягивании процесса присоединения к Монреальской конвенции Россией. Интерес здесь возможен у страховщиков ответственности отечественных авиаперевозчиков, которые, получая страховые премии по ставкам, исходя

из повышенной ответственности перевозчика на условиях Монреальской конвенции, фактически в большинстве случаев рискуют выплатой страхового возмещения лишь в пределах и на условиях старой Варшавской конвенции.

Во всех случаях уже давно пора задуматься не только о присоединении России к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 г.), но и о причинах искусственного затягивания этого процесса.

The System of Carriage by Air Regulation Unification in International Private Law and its Application (Summary)

*Nikolay N. Ostroumov**

This article dedicated exclusively to the analysis of current problems of carriage by air on the international level in Russia. The article may serve as a scientific and practical commentary and comparative analysis of the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal, 28 May 1999) and the system of the Warsaw Convention 1929 documents application problems.

The author examines problems of legal sources on international air carriage regulation application, the legal nature of the contract of carriage. A central part of the article is taken by such issue as the problem of joining of Russian Federation to Montreal Convention 1999. The article also covers the issue of claims against the carrier, and the insurance of carrier's liability.

Keywords: international carriage by air; contract; unification; Montreal Convention 1999; Warsaw Convention 1929; application; passenger; cargo; destination.

* Nikolay N. Ostroumov – Doctor of Laws, professor of the Chair of International Private and Civil law MGIMO-University MFA Russia. privintl@yandex.ru.

¹ Перевод конвенции на русский язык см.: СЗ СССР, 1934, № 20, отд. 2; см также: Международное воздушное право. Кн. 2 / Под ред. А.П. Мовчана и О.Н. Садикова. М.: Наука. 1981. С. 336-347.

² ICAO Doc.7632. Протокол ратифицирован СССР Указом Президиума ВС СССР от 09.02.1957. (Ведомости ВС СССР. 22 марта 1957 г. № 6. Ст. 136). Перевод протокола на русский язык см.: Ведомости ВС СССР. 20 апреля 1957 г. № 8. Ст. 217.; см. также: Международное воздушное право с.348-356 .

³ ICAO Doc. 8181. Конвенция подписана СССР 18.09.1961, ратифицирована Указом Президиума ВС СССР от 15.08.1983 № 9820-X. Перевод конвенции на русский язык см.: Ведомости ВС СССР. 15 февраля 1984 г. № 7. Ст. 113.

⁴ ICAO Doc. 9145.

⁵ ICAO Doc. 9146.

⁶ ICAO Doc. 9148.

⁷ ICAO Doc. 8932

⁸ ICAO Doc. 9147.

⁹ Наиболее известны: Монреальское соглашение между авиаперевозчиками 1966 г., Соглашение ИАТА об ответственности при перевозке пассажиров и Соглашение о мерах по реализации соглашения перевозчиков ИАТА об ответственности при перевозке пассажиров, открытых для подписания авиакомпаниями в Монреале соответственно в 1995 г. и 1996 г. (IATA Intercarrier Agreement of 1995, Agreement on Measures to implement the IATA Intercarrier Agreement of 1996.)

¹⁰ Ерпылева Н.Ю. Международное частное право. М.: Юрайт. 2011. С. 805.

¹¹ Hanneke L. van Traa-Engelman. Legal Symposium 99-IATA Airline Conference, Madrid, February 1999// Air & Space LAW, Vol. XXIV, Number 3, 1999.

¹² См.: Колосов Ю.М. Ответственность в международном праве. – М.: Юрид. литература. –1975. С. 191

¹³ ICAO Doc.9740; DCW Doc.No 57, 28/5/99; Русский текст конвенции опубликован в Московском журнале международного права. М., 2001. № 1. С. 314-399.

¹⁴ Cheng B. A New Era in the Law of International Carriage by Air: From Warsaw (1929) to Montreal (1999)//International and Comparative Law. Quarterly. 2004. Vol. 59. № 4. P. 859.

¹⁵ Бордунов В.Д. Международно-правовая унификация правил международных воздушных перевозок: теория и практика//Законодательство, 2009, № 1. С. 29.

¹⁶ Giumulla E., Schmid R., Muller-Rostin W., Dettling-Ott R., Margo R. Montreal Convention. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands. Wolters Kluwer. 2010. Art. 2-55.

¹⁷ В связи с этим представляется некорректной аргументация ВС РФ, сославшегося в Решении от 23 августа 2005 г. № ГКПИ05-732 на положение ст.3 Варшавской конвенции (она устанавливает, что отсутствие, неправильность и утеря билета не влияют ни на осуществление, ни на действительность договора о перевозке) в обоснование признания недействующим пункта Правил внутренних перевозок (Бюллетень Верховного Суда РФ, № 10, октябрь, 2006). Определением Кассационной коллегии ВС РФ от 17.11.05 № КА05-500 данное решение оставлено без изменения. Представляется, что если истолковывать ч. 4 ст. 15 Конституции РФ так, как это сделал ВС РФ в данном деле, то международные транспортные конвенции должны распространяться на все внутренние перевозки, что вступает в явное противоречие с их режимом, установленным транспортными уставами и кодексами. (Противоречащим действующему гражданскому законодательству было признано положение Правил о возможности для перевозчика

не возвращать деньги, уплаченные за проезд, в случае утраты билета. Однако билет предусматривал перевозку внутренним рейсом, в связи с чем ссылка на конвенцию не является правомерной).

¹⁸ Действующее международное право. Т. 3. – М.: Московский независимый институт международного права, 1997. С. 601-607.

¹⁹ Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. VIII. – М., 1935. С. 326-339.

²⁰ Правильный перевод см.: Международное воздушное право. Кн. 2 / Под ред. А.П. Мовчана и О.Н. Садикова. М.: Наука, 1981. С. 337.

²¹ См.: Tompkins G.N., Jr. The Montreal Convention and the Meaning of “Destination” in Article 31 (1). // Air & Space LAW, VOL. XXXII/3, June 2007. P. 224-226.

²² Конвенция ООН о морской перевозке грузов. («Гамбургские правила»). (Заключена в Гамбурге 31.03.1978.)

²³ Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). (Заключена в Женеве 19.05.1956.)

²⁴ Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте. (Заключена в г. Брюсселе 25.08.1924.)

²⁵ Решение Совета глав правительств СНГ «Об Основных направлениях развития гражданской авиации и мерах по повышению безопасности полетов в государствах-участниках СНГ». (Принято в г. Ашхабаде 22.11.2007.)

²⁶ Tompkins George N., Jr. Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in United States. From Warsaw 1929 to Montreal 1999. – Kluwer Law International BV. The Netherlands. 2010. P. 86.

²⁷ Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Международное частное морское право. Л.: Судостроение. 1984. С. 78.

²⁸ Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 (ред. от 18.04.2011) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»

²⁹ Распоряжение Минтранса России от 21.01.2015 N MC-2-р «Об утверждении Плана законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2015 год».