

КОНВЕНЦИЯ ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В международном воздушном праве в течение последних примерно тридцати лет поднимался вопрос о консолидации документов так называемой «Варшавской системы» (см. далее) в единый документ. Соответствующая работа в этом направлении проводилась в рамках Юридического комитета Международной организации гражданской авиации (ИКАО), который на своей 25-й сессии в 1997 г. представил проект такого документа. После одобрения Советом ИКАО данный документ был вынесен на Дипломатическую конференцию по воздушному праву в 1999 г. Принятый этой Конференцией текст Монреальской конвенции 1999 г. представлен ниже.

Сложность и даже громоздкость «Варшавской системы» признается всеми. Но и расценивать принятие Монреальской конвенции 1999 г. как панацею в этом отношении преждевременно. Более того, ситуация может еще более (и значительно) усложниться по той причине, что определенному числу государств придется участвовать как в новой конвенции, так и в документах «старой Варшавской системы». Иными словами, государства-участники Монреальской конвенции 1999 г. будут применять в отношении между собой только её единообразный режим, а со всеми остальными государствами будут строить отношения на основе «старой Варшавы». Естественно, государства, не ставшие участниками Монреальской конвенции 1999 г., в отношениях между собой будут связаны положениями всех тех документов «Варшавской системы», к которым они присоединились.

Сколь долго будет продолжаться это «двоевластие» в данной сфере, — трудно сказать. Пока что Монреальская конвенция 1999 г. не вступила в силу (для этого требуется 30 ратификаций, а по состоянию на 1 января 2000 г. только одно государство сделало это — Белиз).

Что же представляет собой «Варшавская система»?

Основу её составляет Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, которая подписана в Варшаве 12 октября 1929 г. и вступила в силу 13 февраля 1933 г. (количество участников около 130).

Согласно Варшавской конвенции 1929 г., перевозчик несет ответственность за вред, выразившийся в смерти и любом телесном повреждении пассажира, в уничтожении, утере или повреждении багажа и груза, а также в опоздании при перевозке.

В Варшавской конвенции установлен режим конкурирующей юрисдикции, в соответствии с которым соответствующий иск может быть вчинен по выбору самого истца: в суде места жительства перевозчика, по месту нахождения его главного управления, по месту заключения договора перевозки, в месте назначения. Унифицированы требования к перевозочной документации и установлен единый срок исковой давности: два года.

Конвенция применяется к перевозке, выполняемой между территориями государств-участников, а также к перевозке, когда место отправления и место назначения находятся на территории одного и того же государства-участника, а остановка предусмотрена на территории другого государства, хотя бы и не участвующего в Конвенции.

Определены права отправителя на распоряжение грузом в пути следования, порядок выдачи груза в пункте назначения, ответственность перевозчика перед пассажирами и грузовладельцем.

Варшавская конвенция устанавливает принцип виновной ответственности перевозчика: он должен доказать, что им и поставленными им лицами были приняты все меры к тому, чтобы избежать вреда, или что их невозможно было принять. При этом предел ответственности перевозчика в отношении смерти или телесного повреждения пассажира составляет 125 тыс. французских золотых франков Пуанкаре (содержит 65,5 мг золота пробы девятьсот тысячных), или около 10 000 долларов, за каждый килограмм багажа и груза — 250 франков, в отношении ручной клади — 5 тыс. франков.

Указанные пределы были повышены вдвое в Гаагском протоколе 1955 г., в котором, кроме того, упрощены требования к перевозочной документации, изменены сроки предъявления претензий.

В 1961 г. была принята Гвадалахарская конвенция, дополнительная к Варшавской, относительно унификации некоторых правил, касающихся международной воздушной перевозки, выполняемой лицом иным, чем договорный перевозчик. Она распространила основные принципы Варшавской конвенции на перевозки на арендованных воздушных судах.

В 1961 г. (используя предоставляемую Варшавской конвенцией возможность повышения перевозчиком, по соглашению с пассажиром, пределов своей ответственности — п. 1 ст. 22 Конвенции) мно-

гие ведущие воздушные перевозчики заключили между собой соглашение (Монреальское соглашение 1966 г.) о повышении пределов своей ответственности при перевозках в США, из США или через территорию США.

Предел ответственности перевозчика по данному Соглашению составляет 58 тыс. американских долларов без судебных издержек и 75 тыс. долларов с судебными издержками.

С 1978 г. ряд европейских авиакомпаний также пошли по пути увеличения пределов своей ответственности. Данные шаги продиктованы конкурентными интересами.

Следующий документ данной «системы» — Гватемальский протокол 1971 г., который увеличил предел ответственности до 100 тыс. долларов за пассажира и ввел систему объективной ответственности перевозчика (независимо от его вины).

В 1975 г. в Монреале были приняты четыре протокола к документам данной «системы». Ими изменяется, в основном, расчетная единица: франк Пуанкаре заменяется на условную единицу СПЗ — Специальные права заимствования. Кроме того, Монреальский протокол № 4 1975 г. исходит из принципа объективной ответственности перевозчика.

Значительные нововведения произошли в этом плане и в законодательстве многих государств, в особенности — европейских. Поэтому принятие Монреальской конвенции 1999 г. — не просто «технический» вопрос унификации документов усложнившейся «системы», которая уже стала утрачивать признаки системности. Это отвечает и новым реалиям в сфере международных воздушных перевозок.

Хотя трудно с оптимизмом смотреть на будущее этой «унификации».

Доктор юридических наук

Малеев Ю.Н.