МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО

Монреальская конвенция: консолидация документов варшавской системы и некоторые вопросы ответственности авиаперевозчика в международных грузовых перевозках

*Смирнов А.Е.**

Транспортное право всегда представляло собой сферу, наиболее сложную для юристов. Международные воздушные перевозки не составляют исключения. Попытки урегулировать эти отношения на международном уровне наиболее всеобъемлющим образом, так, чтобы охватить как можно больше государств и унифицировать их основные правила, отвечая интересам подавляющего большинства стран, принимались неоднократно. Принятие 28 мая 1999 года на международной конференции по воздушному праву, проходившей под эгидой Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в Монреале (с 10 по 29 мая 1999 года), нового документа – Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция – МК)[1] – обусловило особенную актуальность этого вопроса, поскольку речь идет о возможности замены ныне действующей Варшавской системы новой конвенцией. Кроме того, для государств с неизбежностью встает вопрос о целесообразности и необходимости участия в новой конвенции.

* Смирнов Антон Евгеньевич – аспирант кафедры международного права и европейского права Европейского гуманитарного университета (Минск).

[1] В настоящей статье по ходу изложения применяются следующие сокращения: МК – Монреальская конвенция 1999 г.; ГП – Гаагский протокол 1955 г.; МП1-МП4 – соответственно Монреальские протоколы 1975 г. № 1-4.

Необходимость и важность изучения положений МК также вытекает из подписания Российской Федерацией, Республикой Беларусь и другими странами СНГ Заключительного акта Монреальской конференции по воздушному праву, в котором содержится Резолюция, призывающая все страны к скорейшей ратификации МК, ссылок на МК в законодательстве стран, не участвующих в ней[2], а также авторитета МК, который со временем возрастает все больше и больше, что позволяет полагать, что в недалеком будущем Монреальская конвенция все же будет ратифицирована довольно-таки широким кругом государств, в том числе Республикой Беларусь, Российской Федерацией и другими странами СНГ.

Однако прежде всего необходимость изучения МК как документа, действующего во многих странах, в том числе и ряде развитых, располагающих большим авиапарком, диктуется характером самой международной перевозки, особенностью иностранного элемента в ней.

Монреальская конвенция вступила в силу 4 ноября 2003 года. На момент написания настоящей статьи, по данным ИКАО, в ней участвовали уже 34 государства, среди которых такие страны, как США, Португалия, Мексика, Канада, Япония и многие другие[3].

Особенностью МК является то, что она предполагает возможным участие в ней не только государств, но и региональных организаций экономической интеграции (ст. 53). Так, Европейское сообщество подписало МК и ратифицировало ее, указав, что инструмент ратификации будет сдан депозитарию одновременно с ратификационными грамотами всех государств ЕС (Решение Совета от 5.04.2001 № 2001/539/ЕС[4]).

Основными причинами принятия МК являлись слишком низкие по сравнению с сегодняшними социальными и экономическими стандартами пределы ответственности Варшавской системы, проблема дли-

---

[2] Так, в Правилах перевозки пассажиров и багажа авиапредприятиями Республики Беларусь, утв. Пост. Госкомавиации № 13 от 27.11.2000 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2001. № 8. 8/4542) говорится о понятии международной перевозки применительно к Варшавской конвенции «до момента присоединения Республики Беларусь к Монреальской конвенции...».

[3] Бахрейн, Барбадос, Белиз, Болгария, Ботсвана, Греция, Иордания, Камерун, Кения, Кипр, Колумбия, Кувейт, Македония, Намибия, Новая Зеландия, Нигерия, ОАЭ, Панама, Парагвай, Перу, Румыния, Саудовская Аравия, Словакия, Словения, Сирия, Танзания, Тонга, Чехия, Эстония (см.: http://www.icao.int/icao/en/leb/mtl99.htm, посещен 30.01.2004).

[4] Official Journal of the European Communities. 18.07.2001. L 194/38.

тельных разбирательств, вредящих деловой репутации воздушного транспорта в целом, увеличение разными государствами пределов ответственности, необходимость консолидации всего имеющегося конвенционального механизма по вопросам воздушных перевозок, а также учета направлений сложившейся международной практики.

Таким образом, принятие МК ставит перед собой две основные цели: консолидацию всей системы конвенционального регулирования авиаперевозок в единый документ в редакции наиболее поздних документов Варшавской системы и модернизацию режима ответственности авиаперевозчика. Последний вопрос наиболее актуален в отношении пассажирских перевозок. Вместе с тем вопросы ответственности перевозчика в международных грузовых перевозках воздушным транспортом также заслуживают отдельного внимания. В связи с этим настоящая статья будет сфокусирована на некоторых наиболее важных моментах новой унификации, касающихся консолидации существовавших до принятия МК норм международных документов и ответственности авиаперевозчика в рамках прежде всего грузовых перевозок.

Как уже отмечалось, консолидация всех конвенционных правил международных воздушных перевозок в единый документ была основной целью принятия МК. Особенное значение этой консолидации выражается в том, что система источников, регламентирующих ответственность по договору воздушной перевозки, на момент принятия Конвенции отличалась особой комплексностью и сложностью, что зачастую вызывало некоторые затруднения в правильном определении правового режима ответственности нарушителя.

Международные конвенции, посвященные вопросам воздушной перевозки, характеризуются наличием одного основного документа (конвенции) и ряда последующих, которые изменяют или дополняют его. Исходя из критериев количества участвующих в них государств, участия в них Республики Беларусь и Российской Федерации, их правовой природы и их отношения непосредственно к пассажирским или грузовым перевозкам, эти документы можно условно разделить на 4 группы.

Группа I. Важнейшим международным актом этой группы является Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 г. (Варшавская конвенция)[5]. На момент вступления в силу МК

[5] СЗ СССР. 1934. отд. II. № 20. Ст. 176.

в ней участвовало подавляющее большинство государств, и говорить о международных перевозках, не подпадавших под действие ее положений (т.е. не урегулированных на международном уровне), практически не приходилось.

В 1955 г. Варшавская конвенция была во многом изменена Протоколом о поправках, подписанным в Гааге 28 сентября (Гаагский протокол)[6]. Не менее важным документом является Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору, принятая 18 сентября 1961 г. в Гвадалахаре (Гвадалахарская конвенция)[7].

Эти три документа составляют так называемую Варшавскую систему в ее классическом виде, так как в них участвует подавляющее большинство государств, включая Республику Беларусь и Российскую Федерацию.

Группа II. Эту группу составляет система трех протоколов, направленных на дальнейшее изменение Варшавской конвенции и явившихся результатом международной конференции, которая проходила в Монреале в 1975 г.: Монреальские протоколы № 1, 2 и Дополнительный протокол № 4[8]. Эти документы направлены на замену прежней единицы исчисления пределов ответственности перевозчика (франков Пуанкаре) искусственной – специальными правами заимствования Международного валютного фонда (СПЗ, SDR), а также на изменение режима ответственности перевозчика в отношении грузоперевозок, на котором основывается теперь МК. К настоящему времени они вступили в силу, но объединяют значительно меньшее число государств, по сравнению с документами предыдущей группы[9], хотя, следует отметить, их круг постоянно расширяется. Республика Беларусь и Российская Федерация в них не участвуют.

Группа III. Эта группа состоит из следующих документов, направленных непосредственно на модификацию правового регулирования

---

[6] Ведомости Верховного Совета СССР. 1957 № 8. Ст. 217.

[7] Международные воздушные сообщения СССР (сборник документов). М., 1970. Т. 3. С. 111-116.

[8] ICAO. Doc. 9145; 9146; 9148.

[9] МП1 и МП2 вступили в силу 15 февраля 1996 г., на момент написания статьи в них участвуют соответственно 48 и 49 государств; МП4 вступил в силу 14 июня 1998 г., сфера его действия охватывает 52 участвующих в нем государства (см.:http://www.icao.int/icao/en/leb/treaty.htm, посещен 30.01.2004).

пассажирских авиаперевозок: Гватемальского протокола 1971 г.[10] и Монреальского протокола № 3 1975 г.[11]. Документы эти по сей день не вступили в силу.

Группа IV. В нее можно включить Монреальское соглашение 1966 г.[12] и ряд соглашений, заключенных в 1995-1996 гг.: Соглашение перевозчиков ИАТА об ответственности при пассажирских перевозках; Монреальское соглашение о мерах по воплощению Соглашения перевозчиков ИАТА и Соглашение по имплементации положений Соглашения ИАТА, разработанное Ассоциацией воздушного транспорта США[13], которые фактически действуют при осуществлении воздушных перевозок авиакомпаниями, которые подписали эти соглашения. Однако в их законной силе можно усомниться[14], поскольку, будучи заключенными между авиакомпаниями, они изменяют императивные нормы Варшавской конвенции. Эти акты направлены на повышение или устранение пределов ответственности перевозчика перед пассажиром, его родственниками за ущерб в результате смерти или телесного повреждения пассажира.

Таким образом, на момент принятия МК Варшавская система насчитывала уже свыше 10 документов, что представляло большую сложность в определении и разграничении всех режимов ответственности и являлось причиной путаницы для практикующих юристов. В связи с этим уже на конференции 1975 г. в Монреале был поставлен вопрос о создании Единой конвенции для унификации некоторых правил о международной воздушной перевозке. Результат этой многолетней работы – МК 1999 г. – действительно основывается на консолидации всех существующих документов Варшавской системы в редакции МП4 и с учетом последних документов неконвенционального характера, повысивших на практике ответственность воздушного транспорта перед пассажирами.

Тем не менее нельзя не признать, что это «единообразие» может стать серьезной проблемой. Ведь принятие МК не устранило ни проблему комплексности, ни акты Варшавской системы, их действие, а следовательно, не решило этот вопрос. МК, таким образом, на насто-

[10] International legal materials. 1971. № 3. P. 613-616.

[11] ICAO. Doc. 9147.

[12] Basic documents on international trade law. London, 1990. .P. 385-386.

[13] AIR and Space LAW. Vol. XXI. 1996. № 1. P. 24; Ibid. № 2. P. 90.

[14] Basic documents on international trade law. London, 1990. P. 385; Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981. С. 180.

ящий момент стала лишь еще одним документом в области регулирования международных воздушных перевозок. В связи с этим нередко встречаются суждения негативного характера в отношении этой унификации[15]. Более того, в случаях признания государствами единообразных правил, но для одних – закрепленных в тексте МК, а для других – соответствующими документами Варшавской системы (например, МП4 или Гвадалахарской конвенцией) при перевозке между этими государствами формально признанные ими положения могут оставаться бездействующими.

Единственный выход из сложившейся ситуации здесь – чтобы все государства – участники Варшавской системы как можно быстрее ратифицировали МК, равно как и Монреальские протоколы 1975 г. с тем, чтобы свести к минимуму количество применяемых режимов Варшавской системы.

Однако следует отметить, что возможность параллельного участия в обеих системах (Варшавской и Монреальской) существенно замедляет процесс замены МК Варшавской системы. Вместе с тем ситуация существенно отличается от той, которая имела место применительно, например, к Венской конвенции 1980 г. о договорах международной купли-продажи товаров, в ст. 99 которой говорилось об обязательной денонсации Гаагских конвенций 1964 г. при ратификации, принятии, утверждении или присоединении к ней. Такой подход недопустим в отношении воздушных перевозок, ибо здесь речь идет не только о предпринимательской деятельности, то есть международных торговых отношениях, но и об обеспечении прав пассажиров. Более того, круг участников Варшавской системы гораздо шире, чем Гаагских конвенций на момент принятия Венской конвенции 1980 г.

Поэтому основная движущая сила расширения круга участников Монреальской Конвенции – ее авторитет, а то, что Конвенцию ратифицировали США, и явное намерение Европейского Сообщества сделать то же неуклонно способствуют этому. Хотя указанного факта не совсем достаточно, ведь интересам далеко не всех государств соответствует новый режим ответственности перевозчика, из чего с неизбежностью следует, что Варшавская система, если и прекратит свое существование, то не скоро.

---

[15] Малеев Ю.Н. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок // Московский журнал международного права. 2001. № 1. С. 313; Дежкин В.Н. Основные проблемы современного международного воздушного права. М., 1991. С. 182.

Как известно, основную массу норм и Варшавской системы, и Монреальской конвенции 1999 г. составляют положения об ответственности авиаперевозчика. Основные новации МК в этом плане касаются прежде всего пассажирских перевозок. Нормы же об ответственности в грузовых перевозках основываются на режиме, установленном положениями МП4, действующем в кругу уже более чем 50 государств. Однако эти положения имеют не меньшее значение, поскольку Республика Беларусь и Российская Федерация в МП4 не участвуют. Указанный режим ответственности состоит в следующем. Принцип ответственности авиаперевозчика по началу вины сохраняется, но лишь в отношении просрочки в доставке груза (ст. 20 МК). Применительно же к несохранности груза вводится полная ответственность авиаперевозчика (п. 1 ст. 18 МК): он отвечает за вред в случае уничтожения, утери или повреждения груза лишь при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки.

Однако МК, в отличие от МП4 расширяет понятие воздушной перевозки. Перевозчик без согласия отправителя в некоторых случаях может заменить полностью или частично перевозку, которую предполагалось осуществить по воздуху, перевозкой каким-либо другим видом транспорта. МК признает такую перевозку осуществляемой в период времени воздушной перевозки, следовательно, она будет подпадать под ее режим ответственности (п. 4 ст. 18).

Однако это новое правило вовсе не означает, что ответственность перевозчика является абсолютной. МК устанавливает основания освобождения от ответственности авиаперевозчика. Он не должен нести ответственности, если причиной вреда является по меньшей мере одно из следующих обстоятельств:

a) присущий грузу дефект, качество или порок;

b) неправильная упаковка груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или представителей;

c) акт войны или вооруженный конфликт;

d) акт государственной власти, связанный с ввозом, вывозом или транзитом груза[16].

Данный перечень обстоятельств, исключающих ответственность перевозчика, носит исчерпывающий характер и, несомненно, гораздо

[16] Это положение было закреплено в законодательстве ряда государств: например в ст. 264 Бразильского Кодекса Воздухоплавания (Cydigo Brasileiro de Aeronbutica, Lei N 7.565, de 19 de dezembro de 1986 // http://www.dac.gov.br/download/lei7.56519-12-1986.zip, посещен 24.11.2003).

эже по сравнению с предыдущей редакцией Конвенции, так как перевозчик должен нести ответственность и за случайные обстоятельства, а также действия третьих лиц.

Нужно сказать, что принцип ответственности авиаперевозчика за вину еще с самого закрепления его в 1929 г. в Варшавской конвенции подвергался критике. Предлагалось ввести взамен объективную и даже абсолютную ответственность авиаперевозчика[17]. Указанная формулировка говорит не столько об объективной ответственности, сколько о том, что она занимает в этом случае промежуточное положение между объективной и абсолютной, поскольку она полностью отрицает форс-мажорные обстоятельства стихийного, а также ряд социального (забастовка, народные волнения и т.п.) характера. Таким образом, это положение отражает возникшую еще в 20-х годах XX столетия теорию ответственности авиаперевозчика, согласно которой «непреодолимой силы, в том смысле как это понятие истолковывается судебной практикой, для воздушных сообщений, можно сказать, не существует»[18]. Впоследствии ИКАО также восприняла эту позицию[19].

Следует, однако, согласиться с Г.П. Савичевым, что, несмотря на то, что бурное развитие авиатехники все более сужает круг возможных случаев непреодолимой силы для воздушного перевозчика, «тем не менее в практике воздушных перевозок эти случаи еще имеют место»[20], в особенности поскольку для признания того факта, что событие, повлекшее вред, произошло во время воздушной перевозки в смысле ст. 18 МК, даже необязательно, чтобы груз находился в полете.

Но, очевидно, что перечисленные основания ответственности в принципе далеки от понятия форс-мажора. Наличие лишь причинной свя-

---

[17] Абсолютная ответственность авиаперевозчика предусматривалась, например, в ст. 22 Декрета СНК СССР от 17.01.21 «О воздушных передвижениях» (СУ РСФСР. 1921. № 6. Ст. 40), законодательными актами многих других государств того времени: германский закон о воздушном сообщении 1922 г., шведский закон от 26 мая 1922 г., швейцарский закон от 27 января 1920 г., французский закон от 31 мая 1924 г. (см.: Вопросы воздушного права. Вып. 1. М.-Л., 1927. С. 189-192).

[18] Bredow T., Mьller F. Das Luftgesets vom 1 august 1922 (Kommentar) (цит. по: Вопросы воздушного права. Вып. 1. М.-Л., 1927. С. 188); этот подход отражался и в п. б ст. 56 ВК 1932 г. и п. б ст. 80 ВК 1935 г. Такой же позиции придерживался и профессор Е.И. Кельман (см. его статью: Ответственность воздушного перевозчика за вред и убытки // Вопросы воздушного права. Вып. 1. 1927. С. 187).

[19] Основные вопросы международного воздушного права в деятельности ИКАО в 1974 г. Обзор по материалам ИКАО. М., 1975. С. 7.

[20] Савичев Г.П. Договор воздушной перевозки. М., 1963. С. 30.

зи между вредом и одним из этих обстоятельств (акт войны, вооруженный конфликт, акт органа государственной власти) не обязательно означает отсутствие случая или даже вины перевозчика. Таким образом, полагаем, что толковать указанное положение необходимо следующим образом: ответственность перевозчика в любом случае должна наступать, если в его деяниях усматривается хотя бы неосторожность, поскольку здесь уже в качестве причины нужно рассматривать не столько соответствующее обстоятельство, даже состоящее в причинной связи с вредом, сколько действие или бездействие самого перевозчика.

Еще одна проблема, достойная внимания – это то, что указанные основания освобождения от ответственности представляют собой трудности в истолковании. Так, в принципе понятия акта войны и вооруженного конфликта являются весьма расплывчатыми. Нужно сказать, что они подлежат определению в соответствии с нормами международного права, которое само по себе испытывает определенного рода затруднения в их определении и применении к конкретным ситуациям. Толкование понятия акта государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза, также может представлять определенные трудности. В частности, встают вопросы: понимаются ли под этими актами только акты нормативного характера, либо и индивидуального применения тоже; имеются ли в виду здесь и противозаконные акты, например незаконное применение определенных мер по отношению к перевозчику? Очевидно, что в практике разных государств могут быть существенные расхождения по этим вопросам.

Еще одна заметная тенденция развития воздушного транспорта – постепенный переход в сторону электронного оформления отношений между перевозчиком и клиентами воздушного транспорта. Важность этого вопроса состоит в том, что помимо того, что письменный документ подтверждает наличие договора авиаперевозки, он также является фактором, подтверждающим международный характер перевозки, а следовательно, и применимость соответствующих международных документов к указанным отношениям, т.е. соответствующего режима ответственности авиаперевозчика.

В том, что касается оформления грузовых перевозок, ст. 4 МК повторяет правило, введенное еще МП4: при перевозке груза выдается авиагрузовая накладная. Однако вместо нее могут использоваться любые средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке. Здесь

имеются в виду электронные средства записи сведений о перевозке. Причем следует заметить, что МК говорит в принципе о любых средствах, не имея никаких ограничений, что свидетельствует о существенном упрощении оформления перевозки – достаточно лишь записи, причем любого характера и любыми средствами. Вместе с тем это положение не дает перевозчику права полностью обходиться без выдачи письменного документа отправителю. Если не используется авианакладная, то перевозчик обязан выдать отправителю квитанцию на груз, позволяющую опознать груз и получить доступ к информации, которая содержится в записи о перевозке. Однако следует отметить, что квитанция выдается отправителю только непосредственно по его просьбе, а не во всех случаях. Если со стороны отправителя не было просьбы о выдачи квитанции, то перевозчик не обязан ее выдавать.

И накладная, и квитанция должны содержать следующий минимум необходимых сведений: указания международного характера перевозки (т.е. должны быть указаны пункты отправления и назначения или как минимум одна остановка за пределами государства, в котором находятся указанные пункты) и веса отправки. В Конвенции ничего не сказано о содержании записи о перевозке иными средствами. Вместе с тем, полагаем, что исходя из общего смысла конвенции в любом случае необходимым реквизитом такой записи будет являться указание на международный характер самой перевозки, поскольку квитанция может быть и не выдана, а сведения о пунктах необходимы для точного определения режима ответственности перевозчика.

Уже в редакции МП4 (ст. 9) говорится о том, что несоблюдение требований к форме перевозочного документа не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который будет попадать под действие Конвенции, включая правила об ограничении ответственности. МК повторила это положение в п. 5 ст. 3 и ст. 9, распространив его, таким образом, и на перевозки пассажиров и багажа. До этого, нужно заметить, Варшавская система исходила из принципа установления неблагоприятных последствий для перевозчика, если он допускал нарушение требований к оформлению договора перевозки: к нему не применялись положения об освобождении от ответственности и пределы ответственности (Варшавская конвенция) либо только пределы ответственности (ГП).

Одной из наиболее серьезных и трудноразрешаемых проблем в области международных перевозок применительно к любому виду транс-

порта, и воздушному в том числе, является вопрос о расчетной единице предела ответственности перевозчика. Это касается как грузовых, так и пассажирских перевозок. Валюта, в который выражается предел ответственности, должна быть как можно более стабильной, поскольку в транспортных конвенциях указываются конкретные суммы, значение которых должно быть единым для всех государств, участвующих в них. Кроме того, в каждом конкретном деле важно установить точный предел ответственности в конкретной национальной валюте, а это означает, что необходимо четко установить порядок перевода установленной единицы в национальные валюты. С самого начала регулирования ответственности перевозчика на международном уровне все транспортные конвенции исходили из золотого содержания валют в качестве определяющего критерия. Чаще всего это был франк Пуанкаре, реже – английский фунт стерлингов. Так, Варшавская Конвенция давала следующую формулировку: в качестве базисной расчетной единицы для исчисления пределов ответственности авиаперевозчика используется «франк», под которым понимается французский франк, состоящий из 65,5 мг золота пробы 0,900 (п. 4 ст. 22). Основой исчисления предела ответственности по Конвенции является золотое содержание соответствующей валюты. Если национальные валюты не имеют золотого содержания, перевод сумм может производиться исходя из золотого паритета валют (п. 5 ст. 22 ГП).

Однако впоследствии стало ясно, что золото не может являться основным критерием стабильности в течение продолжительного срока, а ведь конвенции призваны служить защитой прав и интересов обеих сторон в договоре перевозки в течение длительных сроков. Начиная с конца 60-х годов XX века, рыночная стоимость золота стала значительно опережать цену, выраженную в официальных курсах. Это привело к тому, что в судебной практике ряда стран наметился переход к методу, основанному на рыночной цене золота[21], в то время как другие страны продолжали использовать номиналистский подход к определению стоимости золотого франка. Следствием такого подхода было ничем не оправданное увеличение пределов ответственности более чем в 10 раз по сравнению с пределами, исчисленными по официальной стоимости национальных валют[22].

---

[21] Дежкин В.Н. Указ. соч. С. 149-150.

[22] Сенчило В.М. Ответственность авиаперевозчика при международных перевозках. Л., 1987. С. 31.

С другой стороны, отдельные авиакомпании, не дожидаясь реформы международной валютной системы, предприняли разносторонние действия по замене франков Пуанкаре новой расчетно-резервной единицей, введенной Международным валютным фондом (МВФ) в 1969 г. (посредством принятия поправок к Статьям соглашения о МВФ), – «специальными правами заимствования» (СПЗ, SDR)[23].

Ввиду такой тройственности практики исчисления пределов ответственности на конференции в Монреале в 1975 г. были приняты Дополнительные протоколы № 1-4, которые ввели в качестве единицы для исчисления предела СПЗ, обозначив порядок их конверсии в национальные валюты.

Так, стоимость национальной валюты в СПЗ государства – члена МВФ исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым МВФ для его собственных операций и расчетов на дату судебного решения. Для государств, не являющихся членами МВФ, действует метод, установленный самим этим государством. Если же их законодательство не позволяет применять такую систему конверсии, они могут заявить, что предел ответственности перевозчика при судебном разбирательстве на их территории будет употребляться в прежнем выражении, как это определено в предыдущей редакции Варшавской конвенции (п. 6 ст. 22 МП4).

Тем не менее СПЗ является лишь относительно устойчивой единицей, так как ее значение, основанное на стоимости других валют, в любом случае подверженных инфляции, со временем может изменяться. В этой связи в МК впервые предусмотрена система пересмотра пределов ответственности ИКАО раз в 5 лет на основе уведомления государств-участников Конвенции (ст. 24), если в результате пересмотра делается вывод, что коэффициент инфляции превысил 10%. При этом решение об изменении пределов ответственности ИКАО преодолеть весьма сложно: для этого требуется чтобы большинство государств – участников МК заявили о своем несогласии в течение 3 месяцев с момента принятия решения.

Нужно также отметить и существенную тенденцию в международной практике: в настоящее время система пределов выражения ответственности перевозчика с помощью СПЗ зачастую используется независимо от участия государств – членов МВФ в Монреальских протоколах[24].

---

[23] Там же.

[24] См.: Холопов К. Варшавская конвенция. Комментарии и толкования // Закон. 2000. № 6. С. 74-75.

В связи с этим, руководствуясь соображениями необходимости в стабильном регулировании пределов ответственности перевозчика, полагаем необходимым присоединение Республики Беларусь, помимо решения вопроса о присоединении к МК, как минимум к Монреальским протоколам № 1 и 2, заменяющим золотой франк на СПЗ. Также, на наш взгляд, необходимо ввести в главы Гражданских кодексов Республики Беларусь и Российской Федерации (поскольку это касается международных перевозок любым видом транспорта) положения о СПЗ, переводе посредством этой единицы золотых валют международных транспортных конвенций, в которых участвует Республика Беларусь, установив равную им сумму в СПЗ согласно подходам, которые существуют в международной практике, и порядку перевода пределов в национальную валюту.

В отношении рассмотрения споров, связанных с ответственностью авиаперевозчика, в Конвенции есть еще одна существенная новация, о которой также желательно упомянуть: ст. 34 МК содержит положение о возможности разрешения таких споров арбитражем. Однако, несмотря на то, что касается это только споров из договора грузоперевозки, она ничего не говорит о собственно договорах некоммерческого характера. Поэтому, поскольку здесь не идет речи непосредственно о международном коммерческом арбитраже, полагаем, что это положение относится и к договорам перевозки груза некоммерческого (потребительского) характера, споры на основании которых могут, следовательно, быть рассмотрены соответствующим третейским судом.

Здесь следует указать на то, что само по себе данное положение не является основанием для передачи спора на рассмотрение арбитражем: необходимо, чтобы стороны оговорили такой способ разрешения споров в арбитражном соглашении (арбитражной оговорке) в письменной форме.

Существенно то, что МК устанавливает два ограничения автономии воли сторон, которые объявляются частью любого соглашения об арбитражном рассмотрении спора. Одно из них говорит о том, что арбитражное разбирательство проводится по выбору истца в одном из мест, указанных в ст. 33 Конвенции, т.е. аналогичных альтернативной подсудности спора при рассмотрении его судом: на территории одного из государств – участников МК, исходя из места: (1) жительства перевозчика; (2) основного его коммерческого предприятия; (3) коммерческого предприятия, посредством которого был заключен дого-

вор; (4) назначения перевозки. Второе ограничение касается императивности норм МК: арбитраж в любом случае должен применять положения МК. Невключение этих моментов в арбитражное соглашение никак не влияет на отношения сторон по нему – даже и в этом случае они считаются его составной частью. Любое условие оговорки, соглашения, несовместимое с ними, является ничтожным.

Подводя итог настоящей статьи, хотелось бы отметить следующее. Несмотря на все положительные достижения Монреальской конвенции, она имеет множество недоработок, которые еще предстоит решить на уровне национального законодательства и практики ее применения в будущем. Консолидация будет носить позитивный характер только при замене Варшавской системы Монреальской конвенцией. Из этого следует необходимость ратификации новой конвенции как можно большим количеством государств в ближайшее время. Многие положения требуют дальнейшего уточнения и разрешения на международном уровне, в связи с чем можно полагать, что впоследствии возможно принятие к ней дополнительных протоколов. В целом же Конвенцию следует рассматривать как позитивное явление. Особо следует указать на существенный отрыв от правового регулирования перевозок другими видами транспорта в сторону повышения ответственности перевозчика и, в частности, постепенного перехода к системе абсолютной ответственности от ответственности по началу вины.