

# МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО

## **Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. и ответственность перевозчика за жизнь и здоровье пассажира**

*Остроумов Н.Н.\**

1. 28 мая 1999 г. в области международного частного воздушного права произошло **историческое событие**: в результате трехнедельной работы дипломатической конференции, проходившей в Монреале под эгидой Международной организации гражданской авиации (ИКАО) с участием представителей 121 государства и 11 международных авиационных организаций, было подписано международное соглашение, которое несомненно будет определять основные правовые условия международных воздушных перевозок в XXI веке. Научно-технический прогресс, бурное развитие международного воздушного транспорта, возросший уровень безопасности его эксплуатации, требовали совершенствования условий, расширения объёма и чёткой регламентации прежде всего ответственности перевозчика. Новая международная Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 г.) призвана создать единый и понятный правовой режим ответственности авиаперевозчиков на международных линиях, заменить исчерпавшую себя, но ещё действующую Варшавскую систему. Монреальская конвенция набрала необходимое количество (30) ратификаций и 4 ноября 2003 г.

---

\* Остроумов Николай Николаевич – к.ю.н., доцент кафедры международного частного и гражданского права МГИМО (У) МИД России.

вступила в силу. Среди участников Конвенции такие страны как США, Япония, Канада, страны Европейского Союза (всего уже около 60 стран). Российская делегация участвовала в работе дипломатической конференции, но подписала лишь её Заключительный акт, призывающий все страны к скорейшей ратификации Монреальской конвенции 1999 г.

Таким образом, российскому законодателю в ближайшее время предстоит окончательно определить свою позицию в отношении нового международного документа. Являясь результатом международной унификации частного права, новая Конвенция требует анализа и оценки её содержания с позиций российского гражданского права и цивилистической науки. Попытка такого анализа и есть **основная цель** настоящей статьи. Одновременно полагаем, что опыт международной унификации правового регулирования воздушных перевозок был бы полезен и при совершенствовании российского транспортного законодательства.

2. Главной причиной принятия Монреальской конвенции стал установленный Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. (Варшавская конвенция) и изменяющим её Гаагским протоколом 1955 г. своеобразный, но оправданный в прошлом протекционизм в отношении авиакомпаний, осуществляющих международные воздушные перевозки<sup>1</sup>, который выражался прежде всего в невысоком уровне ответственности авиаперевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира.

По российскому праву ответственность перевозчика в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажира при воздушной перевозке определяется по правилам ГК, содержащимся в главе 59 «Обязательства вследствие причинения вреда». Это вытекает из ст. 800 Гражданского кодекса РФ (ГК) и ст. 117 Воздушного кодекса РФ (ВК), которые, несмотря на наличие договора перевозки между пассажиром и перевозчиком, отсылают к указанной главе ГК, устанавливая тем самым деликтную (внедоговорную) ответственность перевозчика в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажира в процессе его перевозки. Как известно такая ответственность в интересах защиты прав пассажира является довольно строгой, поскольку перевозчик является владельцем источника повышенной опасности, она определяется ст. 1079 ГК и наступает независимо от наличия вины. Интересно,

<sup>1</sup> См.: Колосов Ю.М. Ответственность в международном праве. М.: Юрид. литература, 1975. С. 191.

что формулировка ст. 1079 главы 59 ГК примерно соответствует и смыслу п. 3 ст. 401 ГК, устанавливающему основания договорной ответственности за неисполнение обязательства при осуществлении предпринимательской деятельности.

По правилам Варшавской Конвенции 1929 г., регулирующей международные перевозки, и по законам многих государств ответственность перевозчика является договорной, поскольку если перевозчик принял пассажира без оформления договора перевозки или если в билете отсутствовало уведомление о том, что перевозка подпадает под действия правил об ответственности, установленных Конвенцией, то такой перевозчик не имеет права ссылаться на постановления Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие её.

Для возникновения ответственности необходимым условием является **вина перевозчика**. Согласно п. 1 ст. 20 Конвенции перевозчик не несёт ответственности, если докажет, «что им и поставленными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда или что им было невозможно их принять». Формулировка ст. 20 Варшавской конвенции созвучна п. 1 ст. 401 ГК, который устанавливает вину в качестве общего основания гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств.

В отличие от законодательства России, где в этих случаях всегда действовал принцип полного возмещения вреда (ст. 1064 ГК), ст. 22 Варшавской конвенции ограничивает ответственность авиаперевозчика при международных перевозках пределами 125 тыс. франков Пуанкаре или, согласно изменениям, внесённым Гаагским протоколом 1955 г., 250 тыс. франков Пуанкаре. Последняя сумма составляет примерно 20000 долл. США

Очевидно, что условия ответственности российского перевозчика на международных линиях оказались значительно «мягче» его ответственности при перевозках пассажиров внутри страны. Приведённые сравнения положений российского законодательства и сопоставление их с положениями Варшавской конвенции показывает, что последняя с точки зрения ответственности не рассматривает перевозчика ни как владельца источника повышенной опасности ни как предпринимателя, осуществляющего коммерческую деятельность, и, вдобавок, ограничивает его ответственность пределами.

Факт, что концепция ответственности авиаперевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, закреплённая Варшавской

конвенцией 75 лет назад на заре развития воздушных сообщений, не отвечает более уровню развития и надёжности международного воздушного транспорта признан и мировым сообществом. С развитием и укреплением воздушного транспорта сместились приоритеты в регулировании ответственности авиаперевозчика в сторону обеспечения более твёрдых гарантий наиболее полного возмещения вреда потерпевшим при авиационных происшествиях.

Уже в конце 60-х годов концепция ответственности за вину, заложенная в Варшавской конвенции, стала подвергаться критике, а установленные Конвенцией пределы ответственности оказались недостаточными для пассажирских перевозок. Создалась угроза подмены унифицированных международно-правовых норм положениями соглашений между авиаперевозчиками, содержание которых формировалось под давлением США. Так, в связи с угрозой США денонсировать Варшавскую конвенцию перевозчики-члены ИАТА (Международная ассоциация воздушного транспорта) были вынуждены подписать в 1966 г. в Монреале соглашение, о повышении своей ответственности на маршрутах через Северную Атлантику, которое впоследствии было одобрено Управлением гражданской авиации США<sup>2</sup>.

Соглашение не только увеличило до 75 тыс. долл. США предел ответственности перевозчика, что допускалось п. 1 ст. 22 Конвенции, но в нарушение императивного положения п. 1 ст. 20 Конвенции изменило основания ответственности, отменив возможность перевозчика доказывать свою невиновность в причинении вреда. Далее последовала вереница соглашений между авиакомпаниями, заключенных в рамках ИАТА, а также односторонних актов государств (Директива ЕЭС № 2027 от 9.10.1997 г.), действий авиакомпаний по изменению своих правил перевозок, отменявших лимиты ответственности авиаперевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров. По соображениям конкурентоспособности Аэрофлот, а затем и крупные российские авиакомпании, выполняющие международные рейсы, были вынуждены участвовать в таких соглашениях или принимать их условия. Эти шаги хотя и отражали некоторые назревшие потребности в изменении правового регулирования, но фактически устанавливали особые режимы ответственности для определенного круга перевозчиков, на отдельных направлениях, способствовали развитию нездоровой конкуренции на воздушном транспорте, порождали дискриминацию

---

<sup>2</sup> Civil Aeronautical Board (CAB) Order E-23680 (May 13, 1966).

в отношении отдельных категорий перевозчиков, становились тормозом в развитии сотрудничества и кооперации между авиакомпаниями.

Попытки исправить положение на межгосударственном уровне путём раздельной регламентации перевозок грузов и пассажиров и принятия отдельных протоколов к Варшавской конвенции, по разным причинам не дали желаемого эффекта в отношении урегулирования ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров: Гватемальский протокол 1971 г. и Монреальский протокол № 3 1975 г., не набрав необходимое количество ратификаций, в силу до сих пор не вступили. Тем не менее, многие прогрессивные идеи этих документов воплотились в Монреальской конвенции 1999 г.

**3. Новая, Монреальская конвенция 1999 г.**, вобрав в себя весь накопленный за эти годы положительный опыт правового регулирования и практики осуществления международных авиаперевозок, восстановила традицию регулирования пассажирских и грузовых международных воздушных перевозок в едином документе<sup>3</sup>.

Прежде всего, Конвенция в своей преамбуле зафиксировала важность обеспечения защиты интересов потребителей при международных воздушных перевозках и необходимость справедливой компенсации на основе принципа наиболее полного возмещения вреда. Руководствуясь этим принципом, Конвенция вообще не предусматривает каких либо пределов ответственности перевозчика за смерть и телесное повреждение пассажира. Более того, п. 1 ст. 17 и п. 1 ст. 21 она устанавливает, что если размер причинённого вреда не превышает 100000 СПЗ, то такая ответственность наступает при наличии одного лишь факта причинения перевозчиком вреда при перевозке, т.е. по принципу причинения. В части требований, превышающих 100000 СПЗ перевозчик согласно п. 2 ст. 21 Конвенции освобождается от ответственности, если он докажет свою невиновность в причинении вреда. На истца же возлагается бремя доказывания размера ущерба, а также того, что происшествие, вследствие которого был причинён ущерб, произошло во время перевозки.

Серьёзный анализ положений новой Конвенции показывает беспочвенность попыток принизить её значение для мирового воздушного транспорта, свести его к простому факту объединения Варшавской

<sup>3</sup> DCW Doc.No 57, 28/5/99; Текст конвенции опубликован в Московском журнале международного права. М., 2001. № 1. С. 314-399.

конвенции и связанных с ней документов<sup>4</sup>. Уже в самой преамбуле Конвенции на первом месте обозначена необходимость модернизации Варшавской системы, а уж затем её консолидации. Не касаясь многих важных проблем, которые решает Монреальская конвенция, попытаемся рассмотреть её ключевой аспект: регулирование ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров воздушного судна.

4. Особого внимания заслуживают, на наш взгляд, установленные новой Конвенцией **основания ответственности перевозчика, если размер причинённого вреда в отношении каждого пассажира не превышает 100000 СПЗ**. Статьи 17, 20, 21 Конвенции исключает всякую возможность для перевозчика снять с себя всю или часть ответственности за традиционным исключением: случая вины потерпевшего, т.е. смешанной ответственности. Насколько известно, нет ни одного международного соглашения или национального законодательства в области транспорта, которое бы предусматривало столь строгую ответственность перевозчика, наступающую даже при наличии обстоятельств непреодолимой силы. Такую ответственность в полной мере можно охарактеризовать как абсолютную. Венская конвенция о гражданской ответственности за ядерный ущерб 1963 г., именующая ответственность оператора ядерной установки «абсолютной», предусматривает, тем не менее, возможность освобождения от такой ответственности в случае вооружённого конфликта, военных действий, гражданской войны или восстания. Воздушный перевозчик, в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажиров, не может сослаться ни на какие обстоятельства, кроме вины самого потерпевшего.

Гарантии сохранности жизни и здоровья пассажиров при перевозке или надлежащей компенсации за причинённый вред должны быть твёрдыми. Современное оборудование, скоростные характеристики, высокий уровень мобильности воздушных судов, наземные средства связи и предупреждения об угрозе стихийных бедствий, нелётной погоде и других опасностях полёта, как правило, обеспечивают возможность воздушному перевозчику, в отличие, например от морского, практически исключить случаи попадания судна в экстремальные условия. Другое дело, что указанные обстоятельства могут привести к вынуж-

---

<sup>4</sup> Смирнов А.Е. Монреальская конвенция: консолидация документов варшавской системы и некоторые вопросы ответственности авиаперевозчика в международных грузовых перевозках // Московский журнал международного права. М., 2004. № 2. С. 219-232.

денной задержке, опозданию в перевозке или отмене рейсов. Но здесь уже вступают в силу иные условия ответственности перевозчика, основанные на его вине.

К другим обстоятельствам, освобождающим перевозчика от ответственности, вытекающим из положений Варшавской конвенции или предусмотренным российским законодательством относится вина третьих лиц. В соответствии с п. 2 ст. 1079 ГК владелец источника повышенной опасности не отвечает за вред, причиненный этим источником, если докажет, что источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц, которые в таких случаях и несут ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности. Такое основание освобождения перевозчика от ответственности по смыслу п. 1 ст. 17 и п. 1 ст. 21 Монреальской конвенцией 1999 г. не допускается.

Наиболее распространённой ситуацией, которую предполагает ст. 1079, являются акты незаконного вмешательства в деятельность в области авиации, а проще говоря – террористические акты, связанные с захватом воздушных судов. Меры по их предотвращению предусмотрены, в частности, Приложением 17 к Чикагской конвенции о международном гражданской авиации, главой XII ВК и т.п. К сожалению, гражданская авиация является «лакомым кусочком» для различного рода террористов и наличие законоположений, освобождающих перевозчика от ответственности в таких ситуациях, во всяком случае в отношении жизни и здоровья пассажиров, вряд ли стимулирует перевозчика к принятию максимально возможных мер по их исключению. Нет сомнений в целесообразности, предусмотренного п. 2 ст. 1079 ГК РФ освобождения от ответственности владельца источника повышенной опасности, если такой владелец является физическим лицом. Однако в случае если таким источником является воздушное судно, а его владелец – коммерческая организация, тем более такая как авиатранспортная компания, которая обладает всеми необходимыми средствами, чтобы исключить доступ посторонних лиц, злоумышленников к воздушному судну, обеспечив безопасность посадки, высадки и нахождения в нём пассажиров соответствующего рейса, правила об абсолютной (до определённых пределов) ответственности такой компании, содержащиеся в Монреальской конвенции, представляются оправданными.

Не случайно судебная практика многих стран (США, ФРГ, Франция и др.) даёт расширительное толкование положению п. 1 ст. 20 Варшавской конвенции, признавая перевозчика ответственным за смерть и телесные повреждения пассажира на борту воздушного судна, как раз в результате совершения таких актов. Это известные дела *Herman vs. TWA* (1974 г.), *Evangelinos vs. TWA* (1976 г.) и др., где решающим аргументом при вынесении судебных решений служили доводы о нарушении перевозчиком обязанности по обеспечению личной безопасности пассажиров во время перевозки<sup>5</sup>.

Поэтому концепция ответственности авиаперевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, заложенная в Монреальской конвенции, ориентирует авиакомпании на решительные действия по развитию своей системы авиационной безопасности и предъявление соответствующих требований к аэропортам, авиационным властям в части неукоснительного выполнения и совершенствования стандартов и правил как безопасности полётов, так и авиационной безопасности.

Другим, весьма распространённым случаем причинения ущерба третьими лицами являются неправильные действия или бездействие органов управления воздушным движением (УВД), неисправность наземной аэронавигационной техники. В принципе, перевозчик не обязан возмещать ущерб, причинённый третьим лицом, за поведение которого он не отвечает. Однако, фактически суды и в этих случаях очень часто возлагают ответственность на перевозчика полностью или частично<sup>6</sup>. Дело в том, что общепризнанным принципом организации полётов воздушных судов является приоритет решений командира судна над указаниями наземных служб. Например, в соответствии с п. 1 части 1 ст. 58 ВК РФ командир воздушного судна имеет право принимать окончательные решения о взлёте, полёте и посадке воздушного судна, в частности, в целях спасения жизни людей. Причём такие решения могут быть приняты с отступлением от плана полёта, указаний соответствующего органа единой системы организации воздушного движения и заданий на полёт. Так, несмотря на всю очевидность вины швейцарской диспетчерской службы «Скайгайд» в авиакатастрофе в результате столкновения самолётов Ту-154 М и грузового Боинга 757 над Боденским озером 1 июня 2002 г., экипаж авиакомп-

<sup>5</sup> См: Сенчило В.М. Ответственность авиаперевозчика при международных перевозках. Ленинград. ОЛАГА 1987. С. 25.

<sup>6</sup> Советское воздушное право. М.: Воздушный транспорт, 1990. С. 228.



нии «Башкирские авиалинии» обвинялся в том, что вопреки инструкциям он не выполнил команду бортового компьютера, а следовал ошибочным указаниям наземного диспетчера.

Действительно, современное электронное оборудование, установленное на воздушных судах, включая систему предупреждения об опасном сближении, обеспечивает автоматическое «разведение» самолётов, при условии, что экипаж выполняет требования компьютера.

К сожалению, нужно констатировать, что полностью исключить явления случайного характера, никак не зависящие от перевозчика, нельзя. Пример тому – катастрофа самолёта Ту-154 сбитого украинской ракетой над Чёрным морем или ситуация, когда воздушное судно подвергается ракетному обстрелу террористами вне объявленных зон военных действий или повышенного риска.

Тем не менее, случайные обстоятельства, как и действия третьих лиц, которые могли бы освободить воздушного перевозчика от ответственности перед пассажирами, становятся чрезвычайно редкими. В современных условиях лишение воздушного перевозчика до определённых пределов права в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажиров ссылаться на отсутствие своей вины, непреодолимую силу, действия третьих лиц уже не выглядит на наш взгляд чем-то сверхъестественным. О.Н. Садиков пишет, что отступления от начала ответственности за вину оправданы, когда речь идёт об ответственности транспорта перед пассажирами. В подобных ситуациях для усиления охраны имущественных интересов граждан имеются аргументы в пользу придания институту ответственности более широких обеспечительных функций<sup>7</sup>. Это отражает глобальный процесс расширения круга случаев безвиновной, объективной ответственности. Тенденция вытеснения принципа вины, как основания деликтной ответственности, понятием риска, выглядит особенно отчётливо в связи с развитием транспорта<sup>8</sup>.

К началу XXI века пассажирские перевозки по воздуху приобрели массовый, обыденный характер, а институт обязательного страхования ответственности авиаперевозчика во всяком случае при международных перевозках полностью сформировался и получил широкое

<sup>7</sup> Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., Юрид. литература, 1981. С. 85-92.

<sup>8</sup> См.: Костин А.А., Яфаев А.И. Обязательства из причинения вреда. В кн.: Гражданское и торговое право капиталистических государств / Под ред. Васильева Е.А. М.: Междунар. отношения, 1993. С. 432.

распространение во всём мире. В соответствии со ст. 50 Монреальской конвенции государства-участники требуют, чтобы их перевозчики обеспечили надлежащее страхование своей ответственности, предусмотренной условиями Конвенции, а государство-участник, в которое перевозчик выполняет полёты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования. Осуществляя страхование своей ответственности, перевозчик становится в положение страховщика, фактически беря на себя и заботы пассажира о страховании его жизни и здоровья на время перевозки, упрощая сам процесс подготовки к ней.

Установленные Монреальской конвенцией основания ответственности авиаперевозчика в отношении жизни и здоровья пассажиров в рамках 100000 СПЗ значительно упрощают урегулирование вопросов возмещения вреда, причинённого при перевозке, сводят к минимуму судебные разбирательства и споры, которые требуют значительных расходов материальных средств и времени. (По данным Американской ассоциации адвокатов длительные судебные процессы, занимающие в среднем от 4-х до 6 лет, приводят к увеличению финансовых потерь, как на стороне перевозчика, так и на стороне потерпевших, особенно при наличии лимитов ответственности). Расходы, связанные с наймом и работой специальных высокооплачиваемых адвокатов-специалистов в области специфических авиационных знаний при длительных судебных процессах, связанных с установлением виновности перевозчика, иногда превышают 1/3 суммы возмещения<sup>9</sup>. Теперь истец может обойтись услугами своего «домашнего» адвоката, поскольку ему необходимо лишь доказать и рассчитать размер компенсации причинённого вреда. Исчезает необходимость дожидаться результатов расследования авиапроисшествия для определения вины перевозчика. Процесс возмещения вреда, таким образом, не затягивается на долгие годы.

Характерно, что таким образом, на наш взгляд, охраняются прежде всего интересы рядового, пассажира среднего достатка, не имеющего возможности и необходимости специально страховать свою жизнь в особых размерах, также как и нанимать специальных дорогостоящих адвокатов.

Сокращение количества исков и судебных процессов, сопровождающихся весьма часто давлением общественности и шумными кампа-

---

<sup>9</sup>См.: Documents of American Bar Association. Governmental Relations Office, Washington, D.C., 1981. P. 18-19.

ниями в прессе, несомненно благотворно скажется и на объективности расследования авиапроисшествий, позволит комиссиям по расследованию, сконцентрироваться на выявлении их истинных причин, сосредоточить своё внимание на исключении подобных ситуаций в гражданской авиации в будущем, корректировке лётных стандартов, правил и рекомендаций, а не искать «виновника» катастрофы (особенно если учесть мощные в этом плане «возможности» монополистов-производителей авиатехники).

**5. В части суммы требований, превышающих 100000 СПЗ, ответственность перевозчика основывается, как и прежде на принципе вины.** Согласно п. 2 ст. 21 Конвенции он освобождается от ответственности за вред, причинённый в случае смерти и телесного повреждения пассажира, если докажет, что такой вред не был причинён по вине перевозчика, или его работников, либо такой вред причинён исключительно по вине третьей стороны. Монреальская конвенция использует кажушиеся несколько более благоприятными для перевозчика формулировки, отличающиеся от формулы ст.20 Варшавской конвенции, согласно которой перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что он принял все необходимые меры, чтобы избежать вреда или, что ему было не возможно им принять. Это объясняется желанием редакторов новой конвенции сделать конструкцию более привлекательной для сторонников возложения на истца бремени доказывания вины «на втором уровне ответственности» т.е. когда размер причинённого вреда превышает 100000 СПЗ. Такую позицию занимала делегация Индии, она разделялась многими делегациями азиатских и африканских государств. Аргументация сводилась к тому, что принцип презумпции вины перевозчика без ограничения пределами ответственности равносителен режиму неограниченной абсолютной ответственности; даже если бремя доказательства возлагается на истца, это являлось бы шагом вперёд по сравнению с существующей системой, поскольку ему более не надо будет доказывать наличие факта умысла перевозчика. Были даже предложения создать трёхуровневую систему, сохранив бремя доказательства отсутствия вины на перевозчике на втором уровне, когда размер причинённого пассажиру вреда превышает 100000 СПЗ, но не достигает 300000 или 500000 СПЗ, переложить бремя доказательства вины перевозчика на истца в случае, если требования превышают выше обозначенные суммы (третий уровень)<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup>DWC Doc. 18. No. 18. P. 2 11.

В конце концов, в пакете, путём консенсуса на Конференции была принята уже действующая конструкция ответственности перевозчика, но в указанной формулировке.

Таким образом, по нашему мнению, есть все основания сделать вывод о том, что с одной стороны эффективность вины, как общего начала гражданско-правовой ответственности в области международного воздушного транспорта Монреальской конвенцией под сомнение не ставится, хотя налицо отдельные отступления от начала ответственности за вину, обусловленные важностью обеспечения защиты интересов потребителей, гарантий компенсации вреда, причинённого жизни и здоровью пассажиров. С другой стороны, с определёнными оговорками можно сказать, что с точки зрения российского законодательства в целом режим ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, установленный Монреальской конвенцией, ставит авиаперевозчика в нормальное положение обычного предпринимателя-владельца источника повышенной опасности.

6. Переходя к рассмотрению вопроса о пределах ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, напомним, что в российском законодательстве таковые не предусматриваются. Нет их и в праве многих иностранных государств (США, Япония, Польша, Канада, Литва и др.), т.е. применяется принцип полного возмещения вреда. Пределы ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров на внутренних авиалиниях, имеющиеся в законодательстве других стран, установлены в основном по аналогии и под влиянием документов Варшавской системы либо непосредственно путём распространения последних на внутренние перевозки. Поэтому отсутствие в Монреальской конвенции пределов ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров при международных воздушных перевозках означает торжество принципа полного возмещения вреда причинённого жизни и здоровью граждан, и, как ни парадоксально, этот принцип приобретает глобальный характер на самом «рискованном», как казалось когда-то, виде транспорта.

Пределы ответственности, установленные Варшавской конвенцией, на практике затрудняли обсуждение условий мировых соглашений, поскольку суммы претензий, равные установленным пределам, заявлялись потерпевшими автоматически, без подсчёта размера действительно причинённого ущерба. Часто пределы ответственности, непра-

вильно истолковываясь как некие базовые, гарантированные к возмещению суммы, и побуждали потерпевшую сторону искать каналы, позволяющие получить большее по сумме возмещение. Заинтересованные лица, недовольные установленными пределами, многие государства и суды под давлением общественности, любыми способами и методами старались преодолеть их.

а) В частности, потерпевшие пытались использовать ст. 25 Варшавской конвенции, согласно которой перевозчик лишается права ссылаться на предусмотренные Конвенцией ограничения его ответственности, если будет доказано, что вред произошёл вследствие умысла (прямого или косвенного) перевозчика.

б) Получила распространение, особенно в США, практика предъявления подчинённых внутреннему праву деликтных исков к производителям авиационной техники. Фактически решая вопрос, исходя из того, кто способен выплатить большую компенсацию пострадавшим пассажирам, суды стали признавать наличие строгой ответственности ответчика-изготовителя<sup>11</sup>. По тем же причинам и основаниям иски предъявляются иным третьим лицам: агентам и партнёрам перевозчика, органам управления воздушным движением и другим лицам, ответственность которых не подпадает под действие положений Варшавской конвенции и не ограничена какими либо иными нормами права.

в) Невысокие пределы ответственности перевозчика, установленные Варшавской конвенцией, побуждают суды некоторых государств применять различные штрафные санкции в отношении перевозчиков. Так, в США появились судебные иски к авиаперевозчикам о взыскании с них признаваемых «общим правом» штрафных убытков (*punitive damages*) в целях увеличения сумм компенсации по гражданскому иску. Причём дополнительное взыскание таких «карательных» убытков подчас на порядок превосходят размеры требований потерпевших<sup>12</sup>.

г) По настоянию делегации США в Гватемальский протокол 1971 г. были включены положения, предоставляющие странам возможность вводить у себя на правовой основе системы дополнительного возмещения пассажирам в случае причинения вреда их здоровью. Так, Дополнительный компенсационный план США предусматривал

<sup>11</sup> См.: Садиков О.Н. Договор международной воздушной перевозки пассажиров, багажа и грузов. В кн.: Международное воздушное право. Книга 2. М.: Наука, 1981. С. 186.

<sup>12</sup> Сенчило В.М. Указ. соч. С. 35.

дополнительное возмещение в размере 200000 долларов. С учётом предела ответственности, установленного Гватемальским протоколом 1971 г. и Монреальским протоколом № 3 1975 г., и в случае вступления их в силу максимально возможная сумма возмещения составила бы в тот время 320000 долларов. Таким образом, максимальная сумма выплаты, установленная Планом, превышала предел, Монреальского соглашения 1966 г. в два с половиной раза, а предел, предусмотренный всей системой, превышал предел этого соглашения более чем в 4 раза. Кроме того, План предусматривал неограниченную выплату понесённых больничных и медицинских расходов компенсация.

В основе финансирования Плана лежал первоначальный сбор в размере 2 долларов с каждого авиабилета на международную перевозку, проданного на территории США. В дальнейшем этот взнос предполагалось уменьшить до 50 центов. Исполнение Плана обеспечивала Prudential Insurance Company of America (администратор Плана) в соответствии с заключённым с авиакомпаниями-перевозчиками соглашением, одобренным САВ Распоряжением от 20.07.77 г. По этому соглашению авиакомпании были обязаны внести соответствующие изменения в свои тарифы (правила перевозок), указав, в частности размер взимаемого сбора. Администратор Плана был обязан при установлении факта превышения предела ответственности перевозчика, производить выплату не позднее 60 дней с момента получения доказательства необходимости таких выплат. При этом за потерпевшим оставалась только обязанность доказать размер ущерба.

д) С конца 60-х годов прошлого века судами стали подвергаться ревизии сами пределы Варшавской конвенции. Встал вопрос о конверсии золотого франка Пуанкаре, который содержит 65,5 мг золота пробы 0,900 и в котором Варшавской конвенцией и Гаагским протоколом выражались пределы ответственности авиаперевозчика, составлявшие, соответственно, 125 тыс. и 250 тыс. франков. Соотношения официальных паритетов различных валют и золота определялись Бреттонвудским соглашением 1944 г. на уровне рыночной стоимости золота. В частности, указанные пределы означали соответственно 10000 и 20000 долл. США. Такое соответствие было закреплено в резолюции 724 ИАТА, в типовых формах договора международной перевозки (авиабилете), в правилах перевозок большинства авиакомпаний мира.

Со временем цена на золото на свободном рынке стала значительно опережать его цену, выраженную в официальных валютах. В связи

с разрушением золотомонетного стандарта судебной практике ряда стран (Италия, Греция, Швеция, Австралия, Турция, Аргентина и др.) наметился отход от использования традиционного метода конверсии в пользу метода, основанного на цене золота свободного рынка. Это привело к фактическому увеличению пределов ответственности перевозчика по сравнению с пределами, исчисленными по официальной стоимости национальных валют. По данным ИКАО, полученным на основе только официальной информации государств за 1996 г. предел ответственности в отношении каждого пассажира, установленный Варшавской конвенцией, изменённой Гаагским протоколом, в 250 тыс. зол. франков (17 тыс. СПЗ или 20 тыс. долл. США) в Аргентине и Турции в пересчёте на свободную цену золота уже составлял 180 тыс. долл. США<sup>13</sup>.

Крайним проявлением такого рода практики стало решение апелляционного суда США по делу *Franklin Mint Corp. vs. TWA* (1982), которым суд отверг возможность использования каких-либо иных методов конверсии, кроме свободной цены на золото, сославшись на действующее законодательство США, поскольку якобы «франк Пуанкаре не служит больше в качестве международного эталона при переводе валют». Тем самым под сомнение было поставлено дальнейшее применение норм Варшавской конвенции о пределах ответственности. Однако, дело было обжаловано в Верховный суд США, который в 1983 г. отменил указанное судебное решение<sup>14</sup>. Судебная практика многих стран при переводе франка Пуанкаре в национальные валюты продолжает придерживаться официального курса этих валют, действующего на данный момент. Во многих странах на этот счёт появилось специальное законодательство. Так, в § 23 Закона Финляндии «О договоре перевозки авиатранспортом» определен размер ответственности перевозчика в СДР, а в § 24 этого Закона установлено, что перерасчет сумм, указанных в СДР, переводится в финляндские марки согласно официальному обменному курсу СДР и финляндской марки, котируемому Международным валютным фондом. При этом допускается перерасчет обменного курса в доллары США.

ИАТА категорически отверг метод исчисления возмещения, основанный на свободной цене на золото. Авиакомпании сами стали принимать защитные меры путём включения в свои правила перевозок положений, предусматривающих пределы ответственности в СПЗ.

---

<sup>13</sup> ICAO Doc.AT-WP/1769, 4/1/96.

<sup>14</sup> См.: Сенчило В.М. Указ. соч. С. 31.

Российская судебно-арбитражная практика при решении вопроса о переводе золотых франков Пуанкаре в национальную валюту применяет нормы Варшавской конвенции в том смысле, который в них вкладывался государствами при её разработке. Ведь золото в Конвенции выступает в виде эквивалента национальных валют, но не в виде товара, что предполагалось в интерпретации истца<sup>15</sup>.

**Монреальская конвенция, снимая ограничения ответственности авиаперевозчика,** исключает излишние судебные разбирательства, делает ненужными различные ухищрения истца, связанные с его попытками доказать умысел перевозчика, который по существу является из ряда вон выходящей ситуацией. Статья 29 Конвенции исключает проблему конкуренции исков, возможность взыскания каких бы то ни было штрафных санкций, не относящихся к компенсации фактического причинённого вреда. В результате усилия потерпевшего концентрируются на подсчёте и доказательстве размера действительно причинённого в ходе перевозки ущерба.

Таким образом, впервые в практике международных соглашений по транспорту вступил в силу режим ответственности перевозчика, в рамках которого потерпевшие без лишних судебных разбирательств смогут практически полностью возместить вред, причинённый жизни и здоровью пассажира при международной перевозке, не прибегая к каким либо дополнительным средствам. Исключая необходимость и возможность предъявления исков к лицам иным, чем перевозчик, Конвенция обеспечивает направление всех связанных с причинением вреда жизни и здоровью пассажиров во время воздушных перевозок требований в единое русло. Это облегчает объективное и справедливое рассмотрение всех возникающих вопросов по существу, поскольку авиационные происшествия имеют место в процессе, эксплуатации воздушных судов, осуществляемой авиакомпаниями, которые, отвечают за их техническое состояние, безопасность полётов и, в конечном счёте, непосредственно несут ответственность за безопасность пассажиров.

В дальнейшем, при установлении истинных причин и виновников авиапроисшествия, эти лица могут быть привлечены к процессу в ходе

---

<sup>15</sup> См.: Информационное письмо Президиума Высшего арбитражного суда РФ от 16.02.98 № 29 «Обзор судебно-арбитражной практики разрешения споров по делам с участием иностранных лиц» // Вестник ВАС РФ, № 4, 1998; Специальное приложение к Вестнику ВАС РФ, № 11 (ч. 2), 2003 14.



судебного разбирательства либо авиакомпании-перевозчика или её страховщики, возместив потерпевшим причинённый ущерб, получают возможность урегулировать свои убытки в порядке регресса или суброгации. Такое право специально предусмотрено ст. 37 Монреальской конвенции.

7. Предусмотренный ст. 21 Конвенции в отношении ответственности за жизнь и здоровье пассажира **порог размера причинённого вреда**, который составляет 100000 СПЗ, пределом ответственности не является, поскольку последняя по Конвенции беспредельна. Использование выражения «порог» подчеркивает его принципиальное отличие от пределов ответственности перевозчика, установленных Варшавской конвенцией и Гаагским протоколом, а также, Монреальской конвенцией - в отношении багажа и груза. Однако, важно, что для целей ст. 23 и 24, а также п. 6 ст. 22 Конвенции указанная сумма условно остаётся пределом<sup>16</sup>. Это было подчёркнуто в Докладе состоявшегося в Монреале в 1998 г. первого совещания специальной группы по модернизации и консолидации «Варшавской системы».

Статья 24 Монреальской конвенции устанавливает механизм пересмотра пределов ответственности авиаперевозчика в зависимости от инфляции, что позволяет в будущем избежать процессов эрозии, которые были свойственны Варшавской системе в части, касающейся адекватности установленных пределов уровню цен и стоимости жизни

Статья 23 Конвенции предусматривает порядок перевода сумм пределов ответственности, указанных в СПЗ в национальные валюты, возможность оговорки государств, участвующих в Конвенции, об использовании на своей территории золотомонетного стандарта при исчислении таких пределов с переводом их в национальную валюту по законам соответствующих государств, что также создаёт немаловажную предпосылку универсальности этого международного соглашения в будущем. Пункт 3 ст. 23 обязывает государства в этих случаях обеспечить выполнение соответствующих расчётов таким образом, чтобы выразить в национальной валюте, такую же реальную стоимость количественных показателей пределов, какая бы получена в результате перевода соответствующих сумм в национальную валюту в соответствии с методом определения стоимости, применяемым МВФ.

Положения ст. 23 и 24 Конвенции распространяются и на упоминавшийся нами порог требований к перевозчику (100000 СПЗ) в связи

---

<sup>16</sup> ICAO Doc. SGMW/I. P. 18.

со смертью или телесным повреждением пассажира. (В отношении сумм требований превышающих 100000 СПЗ перевозчик может доказав свою невиновность в причинении вреда освободиться от такой ответственности). Этот порог, согласно п. 2 ст. 23, соответствует 1500000 франкам Пуанкаре на пассажира.

Пункт 6 ст. 22 Конвенции призван максимально стимулировать как перевозчика, так и потерпевшую сторону к досудебному урегулированию претензии. Он предусматривает, что пределы, установленные Конвенцией не препятствуют суду присудить дополнительно судебные издержки, понесённые истцом. Таким образом, перевозчик будет оставаться в рамках режима абсолютной ответственности и в том случае, если сумма, причитающаяся к возмещению согласно решению суда, будет превышать 100000 СПЗ при условии, что такое превышение будет исключительно за счёт прибавления расходов по судебному разбирательству. Потерпевшие согласно данному пункту Конвенции должны, однако, иметь ввиду, что если суд не удовлетворит их превышающие 100000 СПЗ требования, то бремя судебных расходов ляжет на них.

8. На потерпевшего возлагаются обязанность доказать размер нанесённого ущерба, а также причинную связь между наступившим вредом и противоправным действием перевозчика. Это правило распространяется также и на случай, когда такой ущерб не превышает 100000 СПЗ. Если порядок исчисления размера причинённого ущерба практически целиком отдан Монреальской как, впрочем, и Варшавской конвенцией на усмотрение подлежащих применению норм национального закона, то **вопрос об объёме и характере вреда, подлежащего возмещению, а также причиной связи между его возникновением и противоправными действиями перевозчика**, стал предметом оживлённой дискуссии на Монреальской конференции 1999 г. и требует отдельного, если не первоочередного, рассмотрения. В соответствии с п. 1 ст. 18. Монреальской конвенции перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, только при условии, что происшествие, которое явилось причиной смерти или повреждения, произошло на борту воздушного судна или при посадке и высадке с него.

Сравнивая эту формулировку с положением ст. 17 Варшавской конвенции приходим к выводу, что они по существу немногим отличаются друг от друга, не смотря на более чем тридцатилетнюю дискуссию по вопросу об объёме вреда, подлежащего возмещению, и причинах

его возникновения, дискуссию, занявшую значительное время и на Монреальской конференции. Дело в том, что положения Гватемальского протокола 1971 г., изменившего Варшавскую конвенцию, но в силу так и не вступившего устанавливают ответственность авиаперевозчика не за телесные повреждения, а за «личные» (в англ. тексте слова “bodily injury” заменены на “personal injury”). Такая замена отражала явную тенденцию к расширению объёма ответственности авиаперевозчика, определённого Варшавской конвенцией, имея ввиду его ответственность за повреждение психики пассажира при авиаперевозке.

Более того, в редакции Гватемальского протокола формулировка ст. 17 Варшавской конвенции обуславливала наступление ответственности перевозчика лишь наличием простого события (event) на борту воздушного судна или при посадке/высадке пассажира, а не происшествием (accident). Такой подход в случае вступления в силу Гватемальского протокола мог привести к неоправданному возложению на перевозчика ответственности за незначительные стрессовые ситуации, наступившие в результате осуществления нормальных операций, связанных с воздухоплаванием, или за вред, не связанный с объективно вредоносными свойствами транспортного средства. Подобные попытки отмечались в судебной практике. К счастью такая опасность была замечена в частности, в решении по делу *Air France vs. Saks*, 1985 г. Верховным судом США было установлено, что ответственность по статье 17 Варшавской конвенции возникает лишь в случае, если вред пассажиру был причинен неожиданным или необычным событием, которое является внешним по отношению к пассажиру<sup>17</sup>. В делах *Harley Price vs. British Airways* 1992 г. и *Brandi Wallace vs. Korean Air Lines* 2000 г. суды отказались признать случаи телесных повреждений, полученных во время драки между пассажирами, и сексуальных домогательств на борту в качестве подпадающих под понятие «accident» в смысле ст. 17 Варшавской конвенции, поскольку причинённый вред не имел отношения к полёту и управлению воздушным судном, а соответствующие риски не являлись характерными для воздухоплавания<sup>18</sup>. В отечественной литературе по этому поводу писалось, что перевозчик не несёт ответственности за вредоносные последствия, обуслов-

<sup>17</sup> См.: Unmack Tim. *Civil Aviation: Standards and Liabilities*. London, Hong Kong. LLP. 1999. P. 249.

<sup>18</sup> См.: Willcox David. *Warsaw Convention Article 17. Update*. Beaumont and Son, Lloyds Chambers. London, 20 May 2001.

ленные причинами, которые не имеют прямой связи, а лишь сопутствуют и косвенно (случайно) связаны с поведением перевозчика<sup>19</sup>.

В отношении термина «личный вред» (“personal injury”) на 30-й сессии Юридического комитета ИКАО делегациями многих стран отмечалось, что он может широко использоваться в странах общего права, но абсолютно не понятен в правоприменительной практике других стран. Интересно, что при переводе текста Гватемальского протокола переводчики так и не смогли перевести на русский язык термин “personal injury”, оставив в нём прежний термин «телесные повреждения». Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г., Дополнительный протокол к ней 1990 г. в русском переводе на сколько известно также используют термин «телесное повреждение» несмотря на то, что в английском тексте этих документов говорится о “personal injury”.

Вероятно, такая конструкция Гватемальского протокола стала одной из причин его неудачи и в 1997, в ходе индикативного голосования на 30-й сессии Юркомитета ИКАО, абсолютное большинство делегаций высказалось против неё<sup>20</sup>.

Между тем вопрос о возмещении вреда, вызванного «психически» повреждениями здоровья пассажиров, ни в коей мере не был снят с повестки дня, поскольку в праве многих стран он не вписывался в понятие «телесного повреждения». На дипконференции в Монреале поддерживаемое ИАТА большинство делегаций стран Африки, опасавшихся чрезмерного расширения объёма ответственности авиаперевозчика, выступили против предложений Швеции и Норвегии о включении в проект новой конвенции «психического повреждения» в качестве отдельного вида вреда, подлежащего возмещению. Несмотря на то, что в результате компромисса, в части консенсусного пакета по данному вопросу, была сохранена старая формулировка Варшавской конвенции, общее понимание членов основной рабочей группы, включавшей представителей делегаций стран с различными интересами, сущности «телесного повреждения» для целей Монреальской конвенции, зафиксированное в протоколах и рабочих документах конференции, включало также «психические повреждения, связанные с телесными и психические повреждения, оказывающие значительное отрицательное воздействие на здоровье пассажира»<sup>21</sup>. Такое понима-

---

<sup>19</sup> См.: Советское воздушное право. С. 226.

<sup>20</sup> ICAO Doc. 9693-LC/190. 18.

<sup>21</sup> DCW Doc. No. 35, 18/5/99. 19

ние, в принципе, отражало и позицию российской делегации в данном вопросе, которая ещё на 30-й сессии Юридического комитета предлагала терминологию, принятую в российском законодательстве: «причинение вреда жизни и здоровью».

Для определения размера ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров важнейшее значение имеет вопрос о возмещении неимущественного и, в частности, **морального вреда**. Если раньше российское законодательство исходило из принципа, что никакая денежная компенсация не может возместить моральный вред и в связи этим не предусматривало его возмещения, то сейчас в практике российских судов вопрос о компенсации предусмотренного параграфом 4 главы 59 и ст. 151 ГК РФ морального ущерба потерпевшим при авиакатастрофах пассажирам и родственникам погибших весьма актуален.

Ст. 1100 ГК обязывает владельца источника повышенной опасности к возмещению морального вреда не зависимо от его вины. В связи с этим в отношении компенсации морального вреда при международных воздушных перевозках нужно сделать следующий практический вывод. При международных перевозках, подпадающих под действие Варшавской системы, такая компенсация должна осуществляться, не смотря на положения ст. 1100 ГК, только при наличии вины перевозчика и в рамках установленных Конвенцией пределов ответственности перевозчика. При перевозках, подпадающих под Монреальскую конвенцию в случае отсутствия вины перевозчика моральный вред должен возмещаться в рамках установленного предела 100000 СПЗ. В отношении требований, превышающих указанную сумму, ст. 1100, обязывающая владельца источника повышенной опасности к возмещению морального вреда не зависимо от его вины, применяться не должна.

Ст. 1101 ГК предусматривает, что размер компенсации морального вреда определяется судом в зависимости от характера причиненных потерпевшему физических и нравственных страданий, а также степени вины причинителя вреда в случаях, когда вина является основанием возмещения вреда. При этом должны учитываться требования разумности и справедливости. Характер физических и нравственных страданий оценивается судом с учетом фактических обстоятельств, при которых был причинен моральный вред, и индивидуальных особенностей потерпевшего.

Согласно ст. 29 Монреальской конвенции «любые выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, взысканию не подлежат». Перевозчик несёт ответственность за вред, происшедший только в случае смерти или телесного повреждения пассажира (ст. 17 Варшавской и Монреальской конвенций). Это означает, что для возникновения права на компенсацию морального вреда требуется прежде всего наличие одного из этих двух обстоятельств. При этом следовало бы, на наш взгляд исходить из широкого понимания термина «телесное повреждение», которое в него закладывалось на Монреальской дипконференции 1999 г.

Таким образом, как Монреальская конвенция, так и российское законодательство дают только общие ориентиры для определения размеров возмещения морального вреда, создавая широкий простор для усмотрения суда при решении этих вопросов.