

## ВВЕДЕНИЕ

Рост и укрепление международных политических, экономических и культурных связей обуславливают необходимость совершенствования средств сообщения между государствами. Воздушный транспорт представляет собой важнейший связующий элемент современной мировой экономики и мирового сообщества, поскольку он обеспечивает перемещение грузов и пассажиров с наибольшей скоростью практически в любую точку земного шара. К концу прошлого века гражданская авиация превратилась в основной вид транспорта, осуществляющий пассажирские перевозки на дальние и средние расстояния. На долю воздушного транспорта в России приходится более 80% перевозок пассажиров в международном сообщении.

В настоящее время Российская Федерация связана двусторонними соглашениями о воздушном сообщении почти со 140 иностранными государствами. Воздушный транспорт является наиболее динамично развивающимся видом транспорта, а правовое регулирование воздушных перевозок в последние годы было обновлено.

Надлежащее правовое регулирование международного воздушного сообщения имеет особое значение для безопасности и развития воздушного транспорта, соблюдения законных интересов его клиентуры, привлечения в эту сферу экономики инвестиций. С развитием международного воздушного транспорта, укреплением его надежности, внедрением новых технологий сместились приоритеты в регулировании перевозочных отношений, и прежде всего ответственности авиаперевозчика в сторону обеспечения более твердых гарантий полного возмещения вреда его клиентуре. В конце XX в. правовое регулирование международных воздушных перевозок вступило в противоречие с развитием воздушно-транспортной индустрии, которая приобрела глобальный характер и стала одной из ведущих отраслей современной мировой экономики. Сложная система документов Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международ-

ных воздушных перевозок 1929 г. (далее – Варшавская конвенция), перестала отвечать современным реалиям и представлениям о справедливой и быстрой компенсации за причиненный ущерб и во многом утратила свое значение. Это порождало нездоровую конкуренцию на воздушном транспорте, дискриминацию в отношении отдельных групп перевозчиков, тормозило развитие международного сотрудничества и кооперации в области международных воздушных перевозок и в конце концов привело к возникновению нового правового режима международных воздушных перевозок, установленного Монреальской конвенцией для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. (далее – Монреальская конвенция), которая уже получила широкое международное признание.

Новый режим в значительной степени отличается от устаревшей, но до сих пор действующей на российских международных авиалиниях системы правового регулирования международного сообщения, установленной Варшавской конвенцией, а также условий авиаперевозок внутри России. Поэтому вопрос о модернизации и унификации правового режима международных воздушных перевозок является наиболее актуальной, острой для России проблемой регулирования воздушного сообщения. Без ее решения Россия, отечественный воздушный транспорт, потребитель, туристический, страховой рынок, деловые круги не могут рассчитывать на полноценное развитие интеграционных процессов в мировую экономику.

Содержание Монреальской конвенции 1999 г., в которой в настоящее время унифицирован и кодифицирован новый правовой режим международных воздушных перевозок, в целом отвечает российским социально-экономическим реалиям начала XXI в. Установленный Монреальской конвенцией новый режим ответственности перевозчика, в рамках которого потерпевшие смогут в упрощенном порядке получить адекватную компенсацию причиненного ущерба, исключает необходимость предъявления исков к лицам, иным, чем перевозчик. Он облегчает объективное и справедливое рассмотрение всех споров по существу, поскольку происшествия имеют место в процессе эксплуатации транспортных средств, осуществляемой перевозчиками, которые отвечают за их техническое состояние и безопасность, несут прямую ответственность за жизнь и здоровье пассажиров, сохранность грузов и багажа во время перевозки. Концепция строгой ответственности авиаперевозчика, заложенная Монреальской конвенцией, ори-

ентирует авиакомпании на развитие системы авиационной безопасности, повышение безопасности полетов.

Варшавская конвенция по мере увеличения участников Монреальской конвенции утрачивает свое значение, а международное сообщество успешно преодолевает кризис правового режима международных воздушных перевозок. Отсутствие России в числе участников Монреальской конвенции серьезным образом тормозит этот процесс, сказывается на престиже Российского государства, конкурентоспособности отечественных авиапредприятий, ущемляет права потребителя.

Внутреннее российское транспортное законодательство, которое имеет важнейшее значение для регулирования международных воздушных перевозок, требует переосмысления и серьезной модернизации, поскольку отличается несовершенством, несогласованностью и противоречивостью многих норм, отставанием от современных тенденций международной унификации материального частного права, ущемлением прав потребителей и иной клиентуры воздушного транспорта. Это зачастую приводит потерпевших российских граждан в зарубежные суды, где они получают более достойную компенсацию.

Отсутствие специального регулирования фрахтовых отношений на воздушном транспорте порождает неопределенность в правах перевозчиков и потребителей при осуществлении международных чартерных перевозок, что приводит к возникновению споров.

Часто вносимые фрагментарные изменения, которые порой носят антирыночный характер, нередко усугубляют противоречия, не способствуя правовой ясности и решению назревших проблем. Вкупе с промедлением присоединения России к Монреальской конвенции 1999 г. это создает чрезвычайно неприглядную картину в области правового регулирования воздушных перевозок.

В отечественной литературе большое внимание правовому режиму международных воздушных перевозок в прошлом веке уделяли И.С. Перетерский, О.Н. Садилов<sup>1</sup>, В.М. Сенчилов<sup>2</sup>. Отдельные частноправовые вопросы международных воздушных перевозок отраже-

---

<sup>1</sup> См.: Садилов О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Юрид. лит., 1981. 286 с.; *Он же*. Договор международной воздушной перевозки пассажиров, багажа и грузов // Международное воздушное право. Кн. 2 / Под ред. А.П. Мовчана и О.Н. Садилова. М.: Наука, 1981. С. 145–190.

<sup>2</sup> См.: Сенчилов В.М. Ответственность авиаперевозчика при международных перевозках. Л.: ОЛАГА, 1987.

ны в изданных в 70–80-е годы работах В.С. Грязнова, А.Н. Верещагина, А.Л. Маковского<sup>1</sup>, Ю.Н. Малеева и др.

Современный правовой режим международных воздушных перевозок мало исследован в России. В существующих работах российских авторов, посвященных договору международной воздушной перевозки, проводится, как правило, первичный анализ лишь отдельных аспектов этого многогранного института частного права, используется недостаточное количество материалов судебной практики, исследований зарубежных ученых<sup>2</sup>.

Интерес представляет диссертация А.А. Щуровой об ответственности воздушного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира при международных перевозках<sup>3</sup>. Опубликованная в России работа ученого из Белоруссии Е.А. Смирнова посвящена лишь «некоторым вопросам ответственности авиаперевозчика в международных грузовых перевозках»<sup>4</sup>. Общий обзор, краткий анализ конвенций и российского законодательства по международным воздушным перевозкам проводится И.О. Хлестовой в главе книги «Отдельные виды обязательств в международном частном праве»<sup>5</sup>. Работы В.В. Витрянского<sup>6</sup> относятся к внутренним воздушным перевозкам.

---

<sup>1</sup> Автор не обходит вниманием эту тематику и в настоящее время (см.: Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части третьей (постатейный) / А.Л. Маковский, Н.Г. Доронина, Н.Г. Вилкова и др.; Под ред. Н.И. Марышевой, К.Б. Ярошенко. М., 2010).

<sup>2</sup> См.: *Махиборода М.Н.* Гражданско-правовая ответственность в случае авиакатастрофы: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2010; *Выгодянский А.В.* Гражданско-правовое регулирование договоров воздушной перевозки груза и пассажира: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2011; *Молчанов В.В.* Нормативно-правовое регулирование воздушных перевозок // Законодательство. 2006. № 4; *Мосавили В.В.* Договор международной воздушной перевозки пассажира и багажа: понятие, особенности, система правового регулирования: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2011.

<sup>3</sup> См.: *Щурова А.А.* Ответственность воздушного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира при международной перевозке: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009.

<sup>4</sup> См.: *Смирнов А.Е.* Монреальская конвенция: консолидация документов Варшавской системы и некоторые вопросы ответственности авиаперевозчика в международных грузовых перевозках // Московский журнал международного права. 2004. № 2.

<sup>5</sup> Отдельные виды обязательств в международном частном праве / Под ред. В.П. Звекова. М.: Статут, 2008.

<sup>6</sup> См.: *Витрянский В.В.* Договор перевозки. М.: Статут, 2001; *Брагинский М.И., Витрянский В.В.* Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2004.

В зарубежной литературе проблемам правового регулирования международных воздушных перевозок уделяется весьма серьезное внимание, особенно в последние годы, когда возникла практика применения нового правопорядка. В 2010 г. появилась изданная издательством «Волтерс Клувер» объемная книга «Монреальская конвенция», авторами которой являются виднейшие ученые Западной Европы и юристы США: Эльмар Гимулла, Рональд Шмид, Вольф Мюллер-Ростин, Регула Деттлинг-Отт, Род Марго<sup>1</sup>. Работа представляет собой постатейный комментарий Монреальской конвенции с обзором судебной практики ее применения. В том же году и в том же издательстве опубликована крупная работа Джорджа Томпкинса<sup>2</sup>. Новые вопросы правового режима международных воздушных сообщений отражены в издании Шоукросса и Бьюмонта<sup>3</sup>. Немного раньше увидела свет работа Пола Демпси и Михаеля Мильде<sup>4</sup>. Одними из первых комментаторов Монреальской конвенции стали известный английский ученый и практик Тим Анмак<sup>5</sup> и американский специалист в области воздушных перевозок Томас Вален<sup>6</sup>. Вопросам ответственности воздушного перевозчика посвящают значительную часть своих работ американские юристы Поль Ларсен, Жозеф Свини, Джон Гиллик, английский юрист М. Кларк и французский юрист Жорж Лелуда. Кроме того, отдельным проблемам правового регулирования международных воздушных перевозок уделяется внимание в зарубежных периодических изданиях по воздушному праву, где опубликованы статьи таких известных западных ученых и практиков, как Джон Балфур, Бин Ченг, Лорен Кларк, М. Гуннинхам, Ингрид Кониинг, И. Саенгер, В. Тиллери и др.

Однако работы зарубежных авторов, как правило, носят прикладной характер. Лишь некоторые из них затрагивают отдельные теоре-

---

<sup>1</sup> *Giemulla E., Schmid R., Muller-Rostin W., Dettling-Ott R., Margo R.* Montreal Convention. Austin; Boston; Chicago; New York; The Netherlands: Wolters Kluwer, 2010.

<sup>2</sup> *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. The Netherlands.: Kluwer Law International BV, 2010.

<sup>3</sup> Shawcross & Beaumont on Air Law (4th ed. rev., 2009, Lexis Nexis).

<sup>4</sup> *Dempsey P.S., Milde M.* International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999. McGill University. Institute of Air & Space Law. 2005.

<sup>5</sup> *Unmack Tim.* Civil Aviation: Standards and Liabilities. London, Hong Kong. LLP. 1999.

<sup>6</sup> *Whalen Thomas J.* The New Warsaw Convention: The Montreal Convention // Air & Space Law. Vol. XXV. Number 1. 2000.

тические вопросы совершенствования правового регулирования воздушных перевозок.

Данная книга представляет собой первое комплексное исследование современного, находящегося на переходном этапе своего развития правового режима международных воздушных перевозок. Впервые в российской и зарубежной юридической литературе в монографическом плане проводится всесторонний, глубокий анализ и оценка созданных в этой области правовых конструкций с учетом их практического применения. В свете воззрений российской цивилистики, равно как и правовой науки ведущих зарубежных государств, раскрываются существо, преимущества и недостатки современного, являющегося результатом унификации правил различных правовых систем международно-правового режима воздушных перевозок, установленного Монреальской конвенцией 1999 г.

В работе проведен детальный комплексный анализ соответствующих разделов Воздушного кодекса РФ (далее – ВК РФ, ВК) 1997 г., Общих правил перевозок, являющихся неотъемлемой частью правового режима международных воздушных перевозок.

Выявляются новые тенденции в развитии гражданско-правового регулирования международного воздушного сообщения, юридические, социально-экономические и политические предпосылки присоединения России к Монреальской конвенции, стратегические цели и направления совершенствования российского законодательства, унификации международно-правового режима воздушных перевозок.

В книге вскрыты основные причины застойных явлений в развитии унификации правового режима международных воздушных перевозок в конце прошлого века. Выявлены юридические особенности договора международной воздушной перевозки, его разновидностей, решаются проблемы формы и содержания договора, его заключения и расторжения. Во взаимосвязи рассматриваются проблемы применения и совершенствования норм, регулирующих условия наступления, объем и ограничение ответственности перевозчика по договору международной воздушной перевозки, а также ее страхования, вопросы идентификации субъектов ответственности и порядка предъявления требований к ним. Вскрыты причины низкой компенсации, получаемой гражданами за вред, причиненный жизни и здоровью пассажиров, в российских судах, научно обоснованы пути и методы их устранения. Выявлена тенденция вытеснения принципа вины поня-

тием риска в сфере договорной ответственности перевозчика. Показано, что условием возложения на перевозчика строгой ответственности за жизнь и здоровье пассажиров, несохранность груза и багажа является сохранение принципа вины как основания его ответственности за задержку при перевозке. Сформулирована концепция причинно-следственной связи как условия возникновения ответственности воздушного перевозчика. Делаются теоретические и практические выводы по вопросу о возможности и условиях компенсации морального вреда, причиненного при международных перевозках. Выявляется правовое содержание используемой в зарубежных правовых системах категории «психическое повреждение» и ее соотношение с понятием «моральный ущерб». Сформулированы коллизионные принципы применения норм национального права при регулировании отношений из договора международной воздушной перевозки, очерчена сфера их действия в современных условиях.

В работе проведен критический анализ зарубежного, и прежде всего европейского, опыта правового регулирования воздушных перевозок, который имеет неопределимое значение для совершенствования российского законодательства и судебной практики в области воздушного транспорта. Изучение этого опыта служит злободневной цели сближения и гармонизации принципиальных положений российского права, права стран Европейского союза и других ведущих государств современного мира.

## **ГЛАВА I. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО СООБЩЕНИЯ**

Международное воздушное сообщение складывается из двух различных по своему содержанию сфер, и обе они регулируются международными соглашениями.

Одну сферу составляют отношения международного публичного права. Они возникают между государствами по поводу организации международного сообщения и использования воздушного пространства, общих вопросов организации международных полетов воздушных судов, а также деятельности ИКАО – Международной организации гражданской авиации, которая является специализированным учреждением ООН.

Эти общие вопросы международного воздушного сообщения получили свое решение в рамках Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. Она создает правовую базу для соглашений об установлении сообщения между конкретными государствами. Межправительственные соглашения об установлении воздушного сообщения в свою очередь, исходя из принципа суверенитета государств в отношении своей территории и воздушного пространства, определяют авиационные предприятия, которые могут осуществлять перевозки, их коммерческие права и обязанности, устанавливают воздушные линии, предусматривают обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, регламентируют тарифы на перевозки, порядок расследования происшествий, таможенные, налоговые и иные условия воздушного сообщения.

Другая сфера составляет отношения между авиационными предприятиями (перевозчиками) и их клиентурой, связанные с перевозкой пассажиров, грузов и багажа. Имеющиеся в этой области соглашения являются многосторонними и носят глобальный характер. Они содержат унифицированные гражданско-правовые нормы, определяющие правовой режим международных воздушных перевозок: условия дого-



вора, в рамках которого достигается цель транспортных операций, — перемещение грузов и пассажиров к месту назначения, правила составления транспортной документации, ответственность воздушного перевозчика за несохранность жизни и здоровья пассажиров, багажи и грузов и порядок предъявления требований к нему. Эти отношения являются предметом регулирования международного частного права и соответственно объектом диссертационного исследования.

Таким образом, в системе правовых норм, регламентирующих международное воздушное сообщение, выделяется та ее часть, которая регулирует гражданско-правовые отношения, возникающие при осуществлении транспортного процесса. Ядром, образующим систему этих правоотношений, является договор международной воздушной перевозки. Комплекс гражданско-правовых отношений сторон этого договора является предметом регулирования международных конвенций по частному праву и основным объектом исследования.

Правовой режим международных воздушных перевозок — *это система норм международного частного и гражданского права, регулирующих отношения, возникающие между воздушными перевозчиками, с одной стороны, и пассажирами, грузоотправителями — с другой, при заключении, исполнении, изменении и расторжении договора международной воздушной перевозки, ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, порядок возмещения причиненного ущерба и предъявления требований.* Данное определение отражает юридическую и экономическую природу возникающих правоотношений, соответствует действительному положению, сложившемуся в области правового регулирования международного воздушного сообщения.

## **§ 1. Система международной частноправовой унификации режима воздушных перевозок и ее применение**

1. Правовой режим международных воздушных перевозок пассажиров и грузов во всех регионах мира преимущественно определяется международными соглашениями. Правовое регулирование международных воздушных перевозок уже с 30-х годов прошлого века отличалось чрезвычайно высокой степенью универсальности в силу количества государств — участников международных договоров, имеющих в этой области. Конвенция для унификации некоторых правил, ка-

сающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 г.), насчитывает около 150 участников, включая Россию<sup>1</sup>.

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

— Гаагский протокол 1955 г.,<sup>2</sup> изменяющий Варшавскую конвенцию;

— Гвадалахарская конвенция 1961 г.<sup>3</sup> о перевозках, осуществляемых лицом, иным, чем перевозчик по договору;

— Монреальский дополнительный протокол 1975 г. № 1<sup>4</sup>, изменяющий Варшавскую конвенцию;

— Монреальский дополнительный протокол 1975 г. № 2<sup>5</sup>, изменяющий Варшавскую конвенцию, измененную Гаагским протоколом 1955 г.;

— Монреальский дополнительный протокол 1975 г. № 4<sup>6</sup>, изменяющий в отношении грузовых перевозок Варшавскую конвенцию, измененную Гаагским протоколом 1955 г.

Причем участие государства в одном из этих документов не всегда означает его участие в других. Участие государства, например, в Гаагском протоколе означает его участие в Варшавской конвенции, измененной 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 все такие перевозки остаются международными,

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> ICAO Doc. 7632. Протокол ратифицирован СССР Указом Президиума ВС СССР от 09.02.1957 (Ведомости ВС СССР. 1957. № 6. Ст. 136). Перевод протокола на русский язык см.: Ведомости ВС СССР. 1957. № 8. Ст. 217; см. также: Международное воздушное право. С. 348–356.

<sup>3</sup> ICAO Doc. 8181. Конвенция подписана СССР 18.09.1961, ратифицирована Указом Президиума ВС СССР от 15.08.1983 № 9820-Х. Перевод Конвенции на русский язык см.: Ведомости ВС СССР. 1984. № 7. Ст. 113.

<sup>4</sup> ICAO Doc. 9145.

<sup>5</sup> ICAO Doc. 9146.

<sup>6</sup> ICAO Doc. 9148.