



Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 года)

К.В. Холопов

Воздушный транспорт всегда характеризовался преимуществами и недостатками, определяющими основные параметры доставки пассажиров и грузов – высокая скорость при высокой цене перевозки. Доля грузов, перевозимых в международном сообщении, невелика. Лишь около 1% всего международного грузооборота приходится на авиатранспорт. Но это самые дорогостоящие или, как говорят транспортники, самые высокотарифные грузы. То есть те грузы, для которых, несмотря на высокую абсолютную стоимость перевозки, транспортная составляющая в контрактной цене товара не превышает 2-3%. Следовательно, товары с высокой степенью переработки являются авиапригодными для перевозки грузами.

Международные воздушные перевозки развиваются самыми высокими среди всех видов транспорта темпами. Это характерно и для всеобщего экспорта транспортных услуг, и для экспорта транспортных услуг России.¹ Этим определяется значение правового регулирования международных воздушных перевозок грузов. До 4 ноября 2003 года международные перевозки во всем мире регулировались только нормативными актами, входящими в Варшавскую систему, основанную на Варшавской конвенции 1929 года.² Теперь международных воздушных правовых систем стало две.

1. О Конвенции

Монреальская конвенция призвана создать единый частноправовой режим в отношении международных воздушных перевозок. Вме-

сто десятка документов Варшавской системы, многие из которых не вступили в силу и носят лишь факультативный характер, необходим был единый международный договор. Причем это соглашение не должно было нарушить и существенно изменить сложившиеся правила и обычаи регулирования и регламентирования договора международной воздушной перевозки.

Следовательно, задача ставилась следующим образом: создать единый частноправовой режим на международном воздушном транспорте, не изменив кардинальным образом уже устоявшиеся правила и обычаи. То есть создать юридически новое, фактически не меняя старого. Причем новый правовой режим должен быть признан международным сообществом в кратчайшие сроки.

28 мая 1999 года в Монреале полномочными представителями 52 государств в штаб-квартире Международной организации гражданской авиации (ИКАО)³ была подписана «Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок»⁴, которая стала сразу именоваться в профессиональной среде как Монреальская конвенция 1999 года.⁵ Подписи были поставлены в 6 аутентичных текстах на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках.

Конвенция вступила в силу 4 ноября 2003 года, когда в соответствии с положениями *пункта 7 статьи 53* тридцатое государство – Соединенные Штаты Америки – сдало на хранение в депозитарий соответствующую ратификационную грамоту. В настоящее время участниками Монреальской конвенции 1999 года



являются⁶: Австрия, Албания, Барбадос, Бахрейн, Белиз, Бельгия, Бенин, Болгария, Босния и Герцеговина, Ботсвана, Бразилия, Вануату, Великобритания, Венгрия, Гамбия, Германия, Голландия, Греция, Дания, Доминиканская Республика, Европейский Союз⁷, Египет, Иордания, Ирландия, Италия, Исландия, Испания, Кабо-Верде, Камерун, Канада, Катар, Кения, Кипр, Китай, Колумбия, Республика Корея, Куба, Кувейт, Острова Кука, Латвия, Ливан, Литва, Люксембург, Мадагаскар, Бывшая югославская Республика Македония, Малайзия, Мали, Мальдивская Республика, Мальта, Мексика, Монако, Монголия, Намибия, Нигерия, Новая Зеландия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Пакистан, Панама, Парагвай, Перу, Польша, Португалия, Румыния, Саудовская Аравия, Сент-Винсент и Гренадины, Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Словакия, Словения, Соединенные Штаты Америки, Тонга, Уругвай, Хорватия, Чешская Республика, Швейцария, Швеция, Сальвадор, Финляндия, Франция, Эквадор, Эстония, Южноафриканская Республика, Япония. России среди государств-участников Конвенции пока нет.

Следует обратить внимание на то, большинство государств-участников Монреальской конвенции одновременно участвуют в одной или нескольких конвенциях, представляющих собой различные редакции Варшавской конвенции 1929 года. Например, большинство государств-участников Монреальской конвенции – 74 – одновременно участвуют в Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом. Положения ни той, ни другой конвенции не запрещают государствам участвовать в различных системах международного частного воздушного права. При этом для государств, участвующих в Монреальской конвенции, её нормы, правила и положения имеют преимущественную силу перед любыми нормами, правилами и положениями других правовых систем международного воздушного права (статья 55). То есть, таким государствам нет необходимости денонсировать свое участие в других документах Варшавской системы, а нужно лишь применять положения Монреальской конвенции при международных полётах между государствами-участниками этой конвенции.

Оценивая роль и значение нового международного нормативного акта можно сразу отметить, что название Монреальской конвенции

почти в точности повторяет название Варшавской конвенции. Это изначально свидетельствует о преемственности формы и содержания Монреальской конвенции духу и принципам Варшавской системы, сформированной за 70 лет ее существования. Авторы нового международного договора не только оставили название конвенции, но и повторили её структуру. Содержание Монреальской конвенции впитало в себя те положения Варшавской конвенции и изменяющих ее протоколов, которые в большей мере были признаны как государствами, так и международным бизнес-сообществом. Прочтение и анализ Монреальской конвенции создает стойкое ощущение, что это не новый международный договор, а очередная редакция Варшавской конвенции. Отчасти это так. Фактически Монреальская конвенция представляет собой консолидированный нормативный акт, создающий единообразный правовой режим на основе унификации международных обычаев договорного права воздушных перевозок. Но этот правовой режим базируется на принципах, заложенных документами Варшавской системы. Как и Варшавская конвенция, Монреальская конвенция содержит нормы и правила и в отношении договора перевозки груза, и договора перевозки пассажира и багажа.⁸

Цели и задачи Монреальской конвенции отражены в преамбуле к документу. Здесь государствами-участниками Монреальской конвенции признается вклад Варшавской конвенции в дело упорядочения международного частного воздушного права. Одновременно указывается, что назрела необходимость модернизации и консолидации документов Варшавской системы. В первую очередь – в интересах потребителей услуг воздушного транспорта. Кроме того ставится задача гармонизации и кодификации правил, регулирующих международные воздушные перевозки.

Монреальская конвенция изложена в семи главах, которые содержат в общей сложности 57 статей. В отличие от Варшавской конвенции статьи имеют названия.

2. Сфера применения Конвенции

Монреальская конвенция применяется к договорам международной перевозки груза посредством воздушного судна – как за плату, как и без таковой (*пункт 1 статьи 1*). Под юрисдикцию Конвенции попадает любой дого-



вор воздушной перевозки при выполнении одного из двух базовых условий (*пункт 2 статьи 1*):

- пункт отправления и пункт назначения находятся на территории двух государств, из которых оба участвуют в Монреальской конвенции;

- пункт отправления и пункт назначения находятся на территории одного и того же государства-участника Конвенции, но предусмотренная договором остановка (перерыв в движении, перегрузка) находится на территории другого государства, которое при этом может и не участвовать в Конвенции.

Международный характер договора основывается на том, что согласно договору груз, перевозимый на воздушном судне, должен пересечь государственную границу страны, которая является участницей Конвенции. Конвенция носит «закрытый» характер, так как под её юрисдикцию попадают только перевозки, в которых и пункт отправления, и пункт назначения расположены в странах-участницах Конвенции. Конвенция не применяется при перевозке почтовых отправлений (*пункт 3 статьи 2*).

3. Договор перевозки, перевозочные документы, обязательства сторон.

Перевозка груза оформляется авиагрузовой накладной (*пункт 1 статьи 4*). Вместо обычной авиагрузовой накладной (авианакладной), оформленной на бумажном носителе, может использоваться так называемая «электронная накладная». Такой термин в Конвенции не упомянут, но указано, что могут использоваться средства, сохраняющие запись о перевозке. В этом случае перевозчик по просьбе отправителя выдает последнему квитанцию на груз (*пункт 2 статьи 4*).

Авианакладная или квитанция на груз выполняют две стандартные функции: подтверждают заключение договора перевозки и свидетельствуют о принятии груза перевозчиком. Кроме того, эти перевозочные документы указывают на условия перевозки (*пункт 1 статьи 11*).

Конвенция не дает определения договора перевозки груза, не указывает на существенные стороны такого договора. Конвенция про-

возглашает свободу договора (*статья 27*) – ничто не препятствует перевозчику отказаться от заключения договора международной воздушной перевозки груза или предложить условия, не противоречащие положениям Конвенции. Ничего, однако, не говорится об устной или письменной форме договора. Нет никаких квалификационных признаков, которые позволили бы считать договор перевозки реальным или консенсуальным. Очевидным является только то, что изначально сторонами договора являются отправитель и перевозчик.

Пункт 1 статьи 4 указывает на то, что при перевозке груза выдается авиагрузовая накладная. В Конвенции не сказано, что накладную составляет и выдает именно перевозчик. *Пункт 4 статьи 7* разъясняет эту коллизию. В условной форме – «... если, по просьбе отправителя, авиагрузовую накладную составляет перевозчик ...» - доводятся сведения в отношении начального документооборота. Накладную на груз, как правило, составляет перевозчик воздушного транспорта. Но считается, что он это делает по просьбе отправителя и действует в этом случае от его имени. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком⁹ за полноту и достоверность сведений, внесенных в авиагрузовую накладную (*пункт 1 статьи 10*).

Отправитель в случае необходимости должен представить воздушному перевозчику документ, указывающий на характер груза, если того требуют таможенные, полицейские или иные государственные органы в соответствии с установленными процедурами (*статья 6*). Кроме такого документа Конвенция обязывает отправителя приложить к накладной и представить перевозчику другие документы, которые необходимы для выполнения различного рода формальностей. Отправитель несет ответственность за вред, причиненный перевозчику неполнотой, недостаточностью или неправильностью документов и содержащихся в них сведений (*пункт 1 статьи 16*). При этом перевозчик не обязан проверять представленные ему документы и сведения (*пункт 2 статьи 16*).

В качестве обязательных сведений, которые должны содержаться в авиагрузовой накладной или в квитанции на груз, поименованы три позиции. Это пункты отправления и назначения груза, подчинение договора перевозки правилам и условиям Конвенции и вес партии груза, перевозимой по данной накладной.



Какие иные сведения должны быть приведены в накладной, Конвенция не указывает. Косвенно об этом можно судить из содержания *пункта 2 статьи 11*. Здесь перечисляются, кроме веса груза: размеры и упаковка груза; число мест; количество, объем и состояние груза. Данные о весе, размерах и упаковке груза, а также о количестве мест, являются сведениями, сообщенными отправителем воздушному перевозчику.

Сведения в авиагрузовой накладной имеют значение не только с позиций ответственности перевозчика. Удостоверенные перевозчиком данные о количестве, объеме и состоянии груза важны для подтверждения внешнеторговых сделок, реализуемых при участии воздушного транспорта. Если продавец товара получает накладную (экземпляр для отправителя) с подтверждающей подписью перевозчика, то продавец, заключивший международный договор купли-продажи на базисных условиях поставки FCA, CPT, CIP (по ИНКОТЕРМС 2000), получает на руки так называемую «чистую накладную». В соответствии со *статьей 23 Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов*¹⁰ такой авиатранспортный документ будет свидетельствовать о выполнении продавцом его контрактных обязательств.

Авиагрузовая накладная оформляется в трёх оригиналах (*пункт 1 статьи 7*). Это требование относится только к накладной, так как о количестве экземпляров квитанции на груз в Конвенции ничего не указано. Первый экземпляр накладной должен быть подписан отправителем, так как он предназначен для перевозчика. Второй экземпляр подписывается отправителем и перевозчиком, так как должен быть вручен перевозчиком вместе с грузом получателю. Третий экземпляр накладной должен быть подписан, так как он вручается отправителю после приема груза перевозчиком (*пункт 2 статьи 7*). Именно третий экземпляр накладной является документарным основанием для предъявления требований перевозчику в претензионном и исковом порядке.

На практике, сторонами договора перевозки подписываются все подлинные экземпляры авиагрузовой накладной, а также её копии. В Конвенции не содержится положений о том, в какой момент подписи должны быть проставлены в накладной. Особенно важным являет-

ся момент подписи перевозчика.¹¹ С этого момента груз считается принятым перевозчиком (*пункт 1 статьи 11*), и с этого момента перевозчик несет ответственность за груз (*пункт 3 статьи 18*), так как он считается уже под охраной перевозчика.

Если отправка (партия груза) состоит из нескольких грузовых мест, то стороны договора имеют право требовать оформления стольких документов, какое количество мест присутствует в этой партии (*статья 8*). Перевозчик может требовать составления отдельных авиагрузовых накладных, а отправитель – отдельных квитанций на груз.

Отсутствие перевозочных документов или их утрата или неправильность, а также несоблюдение правил по их оформлению, не влияют на существование и действительность договора перевозки (*статья 9*). Такая перевозка попадает под действие Конвенции, если соблюдены основные правила, указанные в сфере применения Конвенции.

Правом распоряжаться грузом обладает отправитель. Это наравне с правом требования к перевозчику о возмещении вреда, является основным правом, которое предоставлено отправителю на основании положений Конвенции. Изначально правом распоряжаться грузом обладает отправитель как сторона договора перевозки. Отправитель может изменить условия договора (*пункт 1 статьи 12*). В частности, отправитель, не нарушая прав воздушного перевозчика и других грузовладельцев (отправителей) и возмещая все понесенные перевозчиком расходы по выполнению нижеперечисленных операций, имеет право:

- забрать груз в аэропорту отправления;
- забрать груз в аэропорту назначения;
- требовать возврата груза в аэропорт отправления;
- задерживать груз в ходе перевозки в любом пункте;
- давать указание выдать груз иному лицу, нежели получателю, в пункте назначения;
- давать указание выдать груз иному лицу, нежели получателю, в ходе перевозки.

Правовое положение получателя определено правилами *пункта 4 статьи 12*. Стороной договора перевозки может быть либо отправитель, либо получатель. Права отправителя



прекращаются в тот момент, когда получатель потребовал от воздушного перевозчика выдать доставленный последним в пункт назначения груз. Это право может быть реализовано после уплаты всех причитающихся перевозчику платежей (*пункт 1 статьи 13*). Выдача груза в пункте назначения связана с реализацией получателем своего права требования выдачи груза.

С этого момента получатель вступает в договор перевозки, а отправитель выходит из договора. Стороной договора перевозки груза становится получатель. При этом Конвенция не предоставляет получателю тех прав распоряжаться грузом, которые, как было указано выше, предоставляются отправителю.

Получить груз от перевозчика является правом, а не обязанностью получателя. Он может отказаться от приема груза без объяснения на то причин. Отказом получателя от своих прав Конвенция считает невозможность перевозчика связаться с получателем или найти его¹² (*пункт 4 статьи 12*). В этом случае права отправителя не прекращаются, а права получателя не возникают. Отправитель снова приобретает права распоряжаться грузом.

Получатель не может воспользоваться своим правом требования выдачи ему груза, если груз не прибыл в аэропорт назначения. Однако этот факт не лишает получателя права, основанного на договоре перевозки (*пункт 3 статьи 13*). В частности, получатель имеет право на возмещение перевозчиком причиненного ему вреда на основании правил и положений Главы III Конвенции. Он может потребовать возмещения за недоставленный ему груз по истечению семидневного периода со дня, когда груз должен был прибыть.

4. Ответственность перевозчика, претензии и иски

Основная концепция ответственности перевозчика по грузу установлена в *пункте 1 статьи 18*. Период ответственности определяется промежутком времени, когда «... груз находится под охраной перевозчика» (*пункт 3 статьи 18*). То есть, это время с момента приема груза от отправителя до момента выдачи получателю или иному лицу на основании действующих законов и правил. В смысле документарного подтверждения: от подписи пере-

возчика в накладной или в квитанции на груз¹³ при приеме – до подписи получателя при выдаче.

Из периода ответственности воздушного перевозчика исключаются все иные виды перевозок другими видами транспорта, осуществляемые вне установленных воздушных путей (вне аэропортов). Однако *пункт 4 статьи 18* указывает на то, что перевозки другими видами транспорта могут реализовываться во исполнение договора международной воздушной перевозки груза. Такие перевозки, а также перевозки, замененные воздушным перевозчиком без согласования с отправителем на перевозки другими видами транспорта, считаются воздушными. В этих случаях, до доказательства обратного, любой вред считается причиненный воздушным перевозчиком во время воздушной перевозки груза.

Перевозчик должен нести ответственность за утрату (уничтожение, утерю) или повреждение груза в пределах периода ответственности (*пункт 1 статьи 18*).¹⁴ Указанный пункт говорит о том, что ответственность касается вреда, причиненного во время воздушной перевозки. Ответственность воздушного перевозчика строится по презумпции его вины (*пункт 2 статьи 18*). Бремя доказывания отсутствия вины лежит на перевозчике. Однако вина перевозчика является опровержимой. Для того, чтобы он был освобожден от ответственности, ему достаточно доказать, что утрата или повреждение груза произошли вследствие наступления одного или нескольких из нижеперечисленных обстоятельств:

- порок, присущий грузу;
- ненадлежащая упаковка груза отправителем;
- ненадлежащие действия или небрежность отправителя или получателя;
- войны или вооруженные конфликты;
- акты государственных властей, связанные с ввозом, вывозом или транзитом товаров.

Указанные обстоятельства являются «каталогом исключений» из ответственности перевозчика. Следует заметить, что «каталог исключений» является исчерпывающим. Конвенция не предусматривает иных обстоятельств, доказательство наступления которых может исключить или ограничить ответствен-



ность воздушного перевозчика. Указанные исключения можно квалифицировать по трем позициям.

К первой позиции относится порок, присущий грузу. Иными словами, особые естественные свойства груза. Изменение качества или состояния груза, который по своим физическим, биологическим, химическим или иным свойствам подвержен гниению, коррозии, отпотеванию и пр., не может вменяться в вину перевозчику, если он заранее был информирован об этих присущих пороках отправителем и надлежащим образом заботливо обращался с грузом.

Ко второй позиции следует отнести два следующих обстоятельства. Ненадлежащая тара отправителя груза и упаковка груза, произведенная отправителем или его агентами, относится к действиям или упущениям отправителя. За действия или упущения отправителя, если они не являлись очевидными или, если о них перевозчику не было известно заранее, перевозчик также не должен нести ответственность. Это в общем виде поименовано в *статье 20* Монреальской конвенции и указано в качестве третьего обстоятельства. Ненадлежащие действия или бездействия отправителя или получателя, а также их упущения, приведшие к причинению вреда этим же лицам, освобождают перевозчика от ответственности в той мере, в какой перечисленные причины способствовали возникновению ущерба. Но бремя доказывания лежит на перевозчике.

Последние два обстоятельства, объединенные автором по третьей позиции, безусловно, следует отнести к обстоятельствам непреодолимой силы (форс-мажор). Ни акты войны, ни вооруженные конфликты, последствия которых привели к причинению вреда, связанного с утратой или повреждением груза, не находятся в пределах разумного контроля перевозчика. Первозчик не может их ни предвидеть, ни преодолеть.

Конвенция устанавливает ответственность воздушного перевозчика за ущерб, причиненный задержкой в доставке груза (*статья 19*). Понятие задержки доставки неразрывно связано с понятием срока доставки груза. Однако Конвенция не устанавливает правил, по которым должны определяться сроки доставки груза. Тем не менее, даже если срок доставки

договором не установлен, Конвенция говорит о сроке, когда груз должен прибыть в пункт назначения (*пункт 3 статьи 13*). По истечении семидневного срока, считая со дня, когда груз должен был прибыть, или со дня истечения срока доставки, установленного договором, перевозчик несет за это ответственность как за полную утрату груза. Причем, не имеет значения, утрачен ли груз фактически, или речь идет о юридической утрате груза.

Первозчик может быть освобожден от ответственности за причинения вреда вследствие задержки в доставке груза, если докажет, что он и его агенты предприняли все возможные меры во избежание вреда, или причиненного вреда избежать не было разумной возможности (*статья 19*).

Монреальская конвенция не определяет конкретных правил, по которым определяется вред, причиненный перевозчиком вследствие полной утраты, частичной утраты, повреждения или порчи груза, а также в случае задержки в его доставке. Следовательно, это должно определяться на основе норм применимого национального права.

Монреальская конвенция устанавливает пределы ответственности воздушного перевозчика в случае утраты или повреждения груза, а также задержки в доставке (*пункт 3 статьи 22*). По этим основаниям ответственность перевозчика ограничивается суммой 17 единиц специальных прав заимствования (СПЗ/SDR¹⁵) за килограмм.¹⁶ Если ответственность перевозчика определяется по нескольким основаниям (например, частичная утрата, повреждение остальной части груза и нарушение срока доставки), то общий размер возмещения не может превышать величины, которая определяется как произведение веса груза на 17 СПЗ/SDR.¹⁷

Установленные пределы ответственности перевозчика не являются императивными. С одной стороны, будет признана недействительной любая оговорка в договоре перевозки¹⁸, которая приведет перевозчика к освобождению от ответственности или уменьшит установленные Конвенцией пределы его ответственности (*статья 26*). С другой стороны, сам перевозчик в одностороннем порядке может установить пределы своей ответственности выше, нежели те, которые установлены Конвенцией (*статья 25*).



Предел ответственности перевозчика может быть повышен на основании договора. Это предусмотрено *пунктом 3 статьи 22*, когда отправитель может в момент передачи груза перевозчику сделать заявление о своей заинтересованности в доставке груза. С объявленной суммой интереса должен согласиться перевозчик и потребовать уплаты дополнительного к ранее согласованным платежам сбора. Если это произойдет, то сумма объявленного интереса заменит установленный Конвенцией предел ответственности. В случае утраты или повреждения груза перевозчик обязан выплатить новую сумму, если не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

Монреальская конвенция не содержит положений о том, что перевозчик теряет право на ограничение ответственности, если будет доказано, что причиненный им грузу вред являлся следствием умышленных действий или бездействий перевозчика, или приравненных к таковым. Точнее говоря, в Монреальской конвенции такие правила присутствуют, но они относятся только к перевозкам пассажиров и багажа (*пункт 5 статьи 22*). В отношении перевозок грузов такое правило в Конвенции отсутствует.

Статья 30 Монреальской конвенции посвящена ответственности служащих и агентов воздушного перевозчика. Перевозчик отвечает за действия своих агентов и служащих как за свои собственные, если эти лица действовали в пределах, предоставленных им перевозчиком полномочий. Ответственность служащих и агентов перевозчика освещена в контексте исковых требований отправителя или получателя к этим лицам. Иск может быть предъявлен к агентам или служащим перевозчика, если они действовали в рамках своих служебных обязанностей при исполнении договора международной воздушной перевозки.¹⁹

Претензионный характер требований (возражений) перевозчику установлен *статьей 31* Конвенции.²⁰ Претензии носят императивный характер. Согласно *пункту 4 статьи 31* непредъявление претензий перевозчику в установленные Конвенцией сроки приводит к тому, что никакие иски против перевозчика не принимаются. То есть направление претензии должно обязательно предшествовать предъявлению иска.

В отношении перевозок грузов по общему правилу претензия должна быть направлена перевозчику немедленно по обнаружению вреда (*пункт 2 статьи 31*). Последний срок предъявления претензии – 14 дней со дня получения груза, за исключением требований о возмещении ущерба вследствие задержки в доставке. Здесь срок направления претензий перевозчику 21 день со дня выдачи груза. *Статья 52* разъясняет, что речь идет о календарных, а не о рабочих днях. Получение груза без возражений, до доказательства обратного, создает презумпцию, что груз выдан перевозчиком и принят получателем в таком виде, и в таком состоянии и количестве (объеме), как он описан в перевозочном документе (*пункт 1 статьи 31*).

Претензии могут быть предъявлены правомочным по договору лицом – лицом, имеющим право на получение груза. Это чаще всего получатель, а в случае возврата груза – отправитель. Претензии (возражения) должны либо вручаться перевозчику лично, либо быть отправлены в установленные Конвенцией сроки (*пункт 3 статьи 31*). Сроки рассмотрения претензий перевозчиком, а также сроки и порядок их удовлетворения в случае полного или частичного признания, Конвенцией не установлены.

Любой иск об ответственности по международной воздушной перевозке может быть предъявлен только в соответствии с правилами и условиями, предусмотренными Конвенцией. Это не зависит от того, основан ли иск на Конвенции, договоре, правонарушении или любом другом основании. При любом иске не подлежат взысканию штрафы и иные выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда (*статья 29*). Никакие косвенные убытки не возмещаются.²¹

Статья 33 определяет места предъявления исковых требований. Иск об ответственности по договору перевозки груза может быть вчинен по выбору истца в одном из следующих мест в пределах территории государств-участников Конвенции (*пункт 1 статьи 33*):

- по месту жительства перевозчика;
- по месту основного коммерческого предприятия перевозчика;
- по месту предприятия перевозчика, где был заключен договор перевозки;



☑ по месту назначения перевозки.

Процедура определяется законом страны суда (*пункт 4 статьи 33*).

Монреальская конвенция предусматривает возможность арбитражных разбирательств (*статья 34*). Возможность применения арбитража для разрешения споров в отношении ответственности перевозчика должна быть установлена сторонами в договоре перевозки и оформлена в письменной форме (*пункт 1 статьи 34*). Арбитраж при рассмотрении дел обязан применять положения Конвенции (*пункт 3 статьи 34*). Конкретный арбитраж и его местонахождение должны быть также определены договором.

Срок исковой давности установлен Конвенцией (*статья 35*). Он равен 2-м годам (*пункт 1 статьи 35*). В течение этого срока иск должен быть возбужден под страхом потери права на иск. Срок исковой давности начинает течь со дня прибытия груза по назначению или со дня, когда воздушное судно должно было прибыть в пункт назначения, или со дня остановки перевозки.

5. Последовательные перевозчики, перевозчики по договору, фактические перевозчики

Так как Конвенция предусматривает возможность осуществления перевозки несколькими последовательными перевозчиками в рамках единой перевозки, рассматриваемой как одна операция, *статья 36* указывает, что каждый последующий перевозчик признается стороной договора на соответствующей части маршрута и попадает под действие правил, установленных Конвенцией (*пункт 1 статьи 36*). Считается, что последовательные перевозчики несут солидарную ответственность, каждый следующий последовательный перевозчик вступает в договор международной перевозки груза на тех условиях, на которых он был изначально заключен.

В отношении требований по договору перевозки груза *пункт 3 статьи 36* устанавливает порядок возбуждения дел, который относится к претензионным и исковым процедурам. Отправитель имеет право возбудить дело против первого перевозчика, а получатель – против последнего перевозчика. И тот, и другой –

против перевозчика, на участке ответственности которого, был причинен вред, связанный с утратой или повреждением груза, а также задержкой в его доставке.

Глава V Конвенции посвящена воздушным перевозкам, осуществляемым фактическими перевозчиками. Возможность таких перевозок, которые реализуются лицами, не являющимися перевозчиками по договору, но попадают под сферу действия Конвенции, определена *пунктом 4 статьи 1*. Глава состоит из 10-и статей (39 – 48).

6. Иные положения Конвенции

Статья 49 свидетельствует об императивном статусе Конвенции, её положений, норм и правил. Любые отступления от положений Конвенции, даже зафиксированные в договоре перевозки или особых соглашениях, являются недействительными. Нельзя менять правила Конвенции ни путем определения применимого права, ни путем изменения правил о юрисдикции.

В *статье 50* речь идет о страховании ответственности перевозчика. Ответственность воздушного перевозчика должна быть неразрывно связана с мерами по её обеспечению. Такой подход является новым. Такого рода статьи отсутствуют в других конвенциях международного частного транспортного права. *Статья 50* изложена в повелительной форме: «Государства-участники требуют, чтобы их перевозчики имели надлежащее страхование своей ответственности ...». Кроме того, каждое государство-участник Конвенции может потребовать – и на практике требует, чтобы перевозчики других стран представляли доказательства страхования своей ответственности в соответствии с правилами и пределами, установленными Конвенцией. В соответствии с этим Европейский Союз, как участник Монреальской конвенции определил требования по страхованию ответственности в Директиве №785/2004 «О требованиях к страхованию авиаперевозчиков и эксплуатантов воздушных судов».

Конвенция имеет преимущественную силу перед любыми иными международными договорами и правилами частного права в сфере воздушных перевозок (*статья 55*).



Никакие оговорки к Конвенции не допускаются (*статья 57*). Изменение Конвенции каким-либо протоколом или дополнительным соглашением будет означать создание нового международного нормативного акта в рамках правовой системы, которая базируется на Монреальской конвенции 1999 года.

Библиография:

1. Кузьменко М.Г. Основные направления развития сектора транспортных услуг в условиях присоединения России к ВТО. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. М.: ВАВТ, 2007. 24с.

2. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 года (Варшавская конвенция 1929 г.). Источник: <http://sklad-zakonov.narod.ru/asmapp/convUPVP.htm>

3. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Montreal, 28 May 1999, Doc. ICAO DCW №57 28/5/99. 16p.

4. Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов. Публикация МТП №600. Вступили в силу с 1 июля 2007г.

5. Доклад по вопросу о модернизации и консолидации «Варшавской системы». Документ ИКАО LC/30-WP/4 от 1997 года. Монреаль. 12 с.

6. Холопов К.В., Бобков В.Н. Экономика, организация и правовое регулирование международных грузовых авиаперевозок: Учебное пособие для студентов и слушателей ВАВТ. - М.: ВАВТ, 2002. - 97 с.

7. Директива ЕС 785/2004 «О требованиях к страхованию авиаперевозчиков и эксплуатантов воздушных судов». Брюссель. 25 с.

Примечания:

¹ Кузьменко М.Г. Основные направления развития сектора транспортных услуг в условиях присоединения России к ВТО. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. М.: ВАВТ, 2007, с.13

² Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок

1929 года (Варшавская конвенция 1929 г.).

³ International Civil Aviation Organization (ICAO). С 1947 года ИКАО имеет статус специализированного учреждения ООН.

⁴ Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Montreal, 28 May 1999

⁵ Документ ИКАО: DCW Doc. No.57 28/5/99

⁶ Приведены в алфавитном порядке.

⁷ Участниками Монреальской конвенции могут быть также региональные организации экономической интеграции (пункт 53).

⁸ В статье будут рассматриваться нормы и правила, имеющие отношения к международной воздушной перевозке грузов.

⁹ А также перед любым лицом, перед которым перевозчик несет ответственность.

¹⁰ UCP 600. Документ в редакции 2006 года. Вступил в силу 1 июля 2007 года.

¹¹ Следует напомнить, что согласно Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, перевозчик должен поставить свою подпись в транспортном документе до погрузки товара на борт воздушного судна (пункт 3 статьи 6).

¹² Перевозчик обязан известить получателя немедленно по прибытии груза (пункт 2 статьи 13).

¹³ В случае оформления перевозочного документа в электронном виде.

¹⁴ Это не мешает перевозчику, как лицу ответственному за причинение вреда, осуществлять право регресса по отношению к любому другому лицу (статья 37).

¹⁵ Статья 23 дает определение единицы специальных прав заимствования, а также указывает на правила перевода СПЗ/SDR в национальные валютные единицы. Специальные права заимствования понимаются так, как они определены Международным валютным фондом.

¹⁶ Несмотря на указанное в пункте 3 статьи 22, предел ответственности перевозчика в случае задержки в доставке не определяется в зависимости от веса несвоевременно доставленного груза. Но если ответственность перевозчика ограничивается только этим нарушением договора, то определенное по нормам национального права возмещение, например, исключительная неустойка, не должна превышать 17 СПЗ/SDR в пересчете на каждый килограмм задержанного в доставке груза.



¹⁷ Ответственность перевозчика за смерть и телесное повреждение пассажира ограничена 100 000 СПЗ/SDR (пункт 1 статьи 21), за вред, причиненный задержкой в перевозке пассажира - 4150 СПЗ/SDR (пункт 1 статьи 22), за утрату или повреждение багажа, а также за его задержку в доставке - 1 000 СПЗ/SDR в отношении каждого пассажира (пункт 2 статьи 22).

¹⁸ Это не влечет за собой недействительность иных статей и всего договора в целом.

¹⁹ Статья 30 устанавливает ответственность аген-

тов и служащих перевозчика и при перевозках грузов, и при перевозках пассажиров и багажа.

²⁰ Претензионный характер требований перевозчика к отправителю Конвенцией не установлен, но может быть определен условиями договора перевозки.

²¹ На этом основании ранее по тексту автор сделал вывод о том, что при объявлении отправителем интереса в доставке груза (пункт 3 статьи 22) перевозчик должен возместить лишь его действительную стоимость.

Турпоток из России в Малайзию ежегодно растет на 50%

Количество российских туристов, посещающих Малайзию, начиная с 2006 года растет на 50% в ежегодном исчислении. Об этом сообщила министр по туризму Малайзии, доктор Энг Йен Йен. По ее словам, в 2006 году Малайзию посетили около 13 тыс. российских туристов, в 2008 уже 26 тыс., а в 2009 году, несмотря на кризис, власти Малайзии планируют принять у себя около 30 тыс. россиян.

При этом количество русских туристов очень мало, так как страну в год в среднем посещает 22 млн человек.

Министр туризма Малайзии также отметила, что необходимо развивать туризм обоюдно. По ее словам, жители Малайзии очень любят путешествовать, и им будет интересно посмотреть красоты Санкт-Петербурга и Москвы.

«Я впервые в России. Больше всего в Петербурге меня поразил Эрмитаж, и во время следующего приезда я планирую выделить неделю для его изучения», — отметила она.

Кроме того, министр отметила, что в Малайзии существует большой интерес к России в культурном и научном плане — только в вузах Москвы и Санкт-Петербурга учится 3,5 тыс. малайских студентов. Кроме того, по ее словам, растущий турпоток россиян в Малайзию свидетельствует о том, что они уже не собираются ограничиваться только поездками в Турцию, но и желают открывать для себя остальной мир. По мнению министра, природа Малайзии, где лето 365 дней в году, подходит для отдыха россиян, которых привлекает дайвинг, пляжный отдых, альпинизм и красоты тропической природы.

Соб. инф.