

Дежкин В.Н. Основания и условия ответственности авиаперевозчика в международных соглашениях по воздушному праву: Автореф.дис.... канд. юрид. наук/ ИГПАН. - М., 1977

Рост авиаперевозок, осуществляемых Аэрофлотом, значительно опережающий рост перевозок другими видами транспорта, включает в себя и активную международную деятельность Аэрофлота. К началу 1977 г. советские воздушные суда совершали регулярные полеты в 74 государства мира.

XXV съезд КПСС поставил перед Аэрофлотом новые большие задачи, среди которых увеличение пассажиро- и грузооборотов является определяющим. Намеченные съездом перспективы отражены в Государственном пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР на 1970-1980 гг., предусматривающем увеличение перевозок всеми видами транспорта. При этом, как указывается в плане, «наиболее высокими темпами возрастут пассажирские перевозки воздушным транспортом».

Заметно увеличиваются пассажиро- и грузообороты иностранных авиапредприятий, в том числе на территорию СССР или через территорию СССР в третьи государства.

Эти тенденции представляют собой результат интенсивного развития международных взаимосвязей, получившего новый импульс после Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе. Как отмечено в Заключительном акте Совещания в Хельсинки, «улучшение условий перевозок является одним из существенных факторов развития сотрудничества».

Важнейшим средством регламентирования международных авиаперевозок является совершенствование действующих и разработка новых документов в области международного воздушного права. Государства-участники Совещания высказали пожелание «активизировать деятельность существующих международных организаций по вопросам транспорта» и пришли к выводу, что «рассмотрение государствами-участниками возможности присоединения к различным конвенциям или международным специализированным организациям в области транспорта, а также их усилия с целью выполнения ратифицированных конвенций могли бы способствовать укреплению сотрудничества в этой области».

Таким образом, дальнейшее развитие сотрудничества в области международных авиаперевозок повышает роль и значение международного воздушного права.

В настоящее время Юридическим комитетом Международной организации гражданской авиации (ИКАО) проводится важная работа в этом направлении. Первостепенное значение в работе комитета имеют наиболее сложные проблемы международного воздушного права, связанные с ответственностью авиаперевозчика при осуществлении международной авиаперевозки.

Разработке проблем международного воздушного права уделяется значительное внимание и в теоретических исследованиях советских, а также зарубежных ученых. Однако в советской юридической науке отсутствует специальное монографическое исследование по вопросам ответственности авиаперевозчика, осуществляющего международную перевозку. Необходимость же в таком исследовании с позиции марксистско-ленинской теории права, учитывая приведенные обстоятельства, представляется очевидной.

Недостаточная разработанность проблем и их практическая актуальность и определили предмет исследования диссертации – ответственность авиаперевозчика за вред, причиненный пассажирам и грузовладельцам при осуществлении международной авиаперевозки.

Автор ограничивает круг исследования проблемами оснований и условий ответственности авиаперевозчика ввиду того, что эти проблемы имеют наиболее

важное значение при определении ответственности при международных авиаперевозках, а также представляют наиболее существенные трудности и далеки от единообразного разрешения в теории и практике различных правовых систем.

Целью настоящего исследования является изучение международных соглашений, на основании которых авиаперевозчик несет ответственность перед пассажирами и грузовладельцами, практики толкования субъективных и объективных элементов правонарушения авиаперевозчика в судах различных правовых систем, выявление пробелов и недостатков, имеющих место в соответствующих международных соглашениях, анализ работы Юридического комитета ИКАО по совершенствованию международного воздушного права в данной области и выдвижение соответствующих рекомендаций.

Методологической основой исследования является марксистско-ленинское учение. Автор руководствовался документами партии и правительства по вопросам, касающимся роли транспорта в народном хозяйстве и в развитии международного сотрудничества. Им *использованы* также материалы, имеющие отношение к данным проблемам, международных совещаний и конференций

В своем исследовании автор опирался на труды советских ученых – специалистов в области теории права, международного права и советского гражданского права, в особенности на работы, посвященные вопросам ответственности при осуществлении перевозок, а также на произведения ряда юристов других социалистических государств.

В диссертации использованы документы ИКАО по вопросам ответственности авиаперевозчика.

Источником анализа концепций буржуазной правовой науки и практики в исследуемой области явились монографии и отдельные статьи известных буржуазных специалистов по вопросам международного воздушного права.

Автором внесено новое в исследовании следующих проблем:

а) впервые в советской юридической науке анализируется весь комплекс международных соглашений, определяющих основные права и обязанности авиаперевозчика, осуществляющего договор международной авиаперевозки, включая и соглашения, еще не вступившие в силу; внесены и аргументированы предложения по совершенствованию исследуемых соглашений в направлении определения правового положения авиаперевозчика;

б) рассмотрена практика толкования пределов обязательств авиаперевозчика по договору международной авиаперевозки и внесены предложения по более четкому определению таких пределов с целью сведения к минимуму различных их толкований;

в) исследованы новые правовые формы договорных отношений в сфере международных авиаперевозок, возникающие при заключении договора одним авиаперевозчиком (договорным), а исполнении – другим (фактическим);

г) исследованы положения соглашений, в соответствии с которыми возникают основания и в которых определены условия ответственности авиаперевозчика, исполняющего договор международной авиаперевозки; внесены и аргументированы предложения по совершенствованию таких положений, определяющих противоправность поведения авиаперевозчика, понятия вредных последствий противоправного поведения, вины и ее форм – условия ответственности авиаперевозчика по действующим соглашениям;

д) изложена позиция автора относительно дальнейших путей улучшения действующей системы международных соглашений в исследуемой области

В работе проводится анализ дискуссионных проблем, в том числе: по вопросу о перспективах применения данных, обработанных на ЭВМ в качестве удостоверения заключения договора международной авиаперевозки и его условий; по вопросу о возмещении в отдельных случаях морального вреда, причиняемого

контрагентам авиаперевозчика; о необходимости консолидации всех исследуемых соглашений в данной области в отдельную конвенцию и о возможности такой консолидации и т.д.

С позиции марксистско-ленинской правовой науки автор подверг исследованию буржуазную доктрину и судебную практику толкования правового наложения авиаперевозчика, основания и условия его ответственности перед пассажирами грузовладельцами при осуществлении международной авиаперевозки.

Диссертация состоит из введения, трех глав и заключения. Во введении показывается актуальность исследуемых проблем.

В первой главе автор кратко характеризует международные соглашения, регламентирующие договор международной авиаперевозки; понятие «авиаперевозчик» по условиям соглашений; понятие «международная авиаперевозка», а также исследует процесс возникновения и содержание основных обязательств авиаперевозчика по договору международной авиаперевозки, нарушение которых ведет к его ответственности.

Важнейшими соглашениями, регулирующими правоотношения, которые возникают вследствие причинения вреда пассажирам и грузовладельцам, являются Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 г. Протокол о поправках к Варшавской конвенции, принятый 28 сентября 1955 г., а также Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору, принятая 18 сентября 1961 г. в Гвадалахаре, 8 марта 1971 г. в Гватемале был подписан Протокол об изменениях Варшавской конвенции, дополненной Гаагским протоколом, а в сентябре 1975 г. на международной конференции по воздушному праву, проводившейся под эгидой ИКАО в Монреале, были приняты четыре дополнительных протокола. К началу 1977 г. Гватемальский и Монреальский протоколы в силу не вошли. В международной практике перечисленные соглашения в целом обозначаются как Варшавская система.

По условиям Варшавской системы, за исключением Гвадалахарской конвенции, авиаперевозчиком может быть только предприятие воздушных перевозок, являющееся юридическим *лицом*, причем международной авиаперевозке, осуществляемой на его воздушных судах, должно предшествовать заключение им договора на перевозку с пассажирами или грузовладельцами. В случае осуществления перевозки несколькими последовательными авиаперевозчиками, если таковая рассматривается сторонами как одна операция, не имеет значения, была ли она заключена в виде одного или нескольких договоров.

Согласно Гвадалахарской конвенции авиаперевозчики также должны быть юридическими лицами, ибо как авиаперевозчик по договору, так и фактический авиаперевозчик «подпадают под действие правил Варшавской конвенции: первый из них – в отношении всей перевозки, предусмотренной в договоре, второй же – лишь в отношении той перевозки, которую он осуществляет» (ст. II). Однако в отличие от других соглашений Варшавской системы, авиаперевозчик по договору лишь заключает подпадающие под действие Варшавской конвенции (или Конвенции и дополняющих ее соглашений) договоры о международной авиаперевозке, но не исполняет их. Напротив, фактический авиаперевозчик не заключает договоров, но, будучи уполномоченным авиаперевозчиком по договору, исполняет всю или часть международной авиаперевозки.

Сама международная авиаперевозка по условиям Варшавской системы имеет место: а) между территориями двух государств-участников Варшавской конвенции или Конвенции и дополняющих ее соглашений; б) между пунктами одного государства-

участника при условии, что по пути производится остановка на территории другого государства, даже и не являющегося участником указанных соглашений.

Заключение авиаперевозчиком договоров международной авиаперевозки с пассажирами или грузовладельцами, согласно действующим положениям Варшавской системы, удостоверяется перевозочными документами: проездным билетом, багажной квитанцией и воздушно-перевозочным документом. Научно-технический прогресс неизбежно ставит вопрос в направлении уменьшения затрат времени на оформление перевозочных документов. В настоящее время по подсчетам специалистов Международной авиатранспортной ассоциации (ИАТА) фаза перевозки по воздуху типичной международной перевозки грузов представляет только восемь процентов от общего транзитного времени. Остальное же время затрачивается авиаперевозчиком на оформление договора, хранение груза и т.д. Немногим лучше обстоит дело и в отношении перевозки пассажиров и их багажа. Учитывая это обстоятельство, в рамках Юридического комитета ИКАО было внесено предложение о замене перевозочных документов данными, обработанными на ЭВМ. В отношении пассажиров и их багажа это предложение реализовано в Гватемальском протоколе 1971 г., а в отношении груза – в Монреальском протоколе №4 1975 г. Хотя возможность замены перевозочных документов «другими средствами, сохраняющими запись сведений о перевозке» является диспозитивной, по мнению автора в настоящее время она является преждевременной. Во-первых, национальное законодательство участников Варшавской системы за редким исключением не признает юридической силы за электронными данными и, во-вторых, на современном этапе развития электронной техники в самих данных может иметь место ошибка, а это поставило бы суд перед необходимостью их проверки, тем самым приведя к известным трудностям при выяснении фактических обстоятельств правонарушения. Очевидно, проблема ликвидации затрат времени на международную авиаперевозку в части документации на современном этапе должна решаться в направлении упрощения формы перевозочного документа. Вместе с тем, по мере совершенствования вычислительной техники, необходимость сверки электронных данных отпадет. На этой стадии и следует ставить вопрос о придании таким данным юридической силы, а также перспективе замены ими перевозочных документов.

Заключив договор международной авиаперевозки, авиаперевозчик несет определенные обязанности, важнейшими из которых являются обеспечение всех возможных мер безопасности в отношении перевозимых пассажиров, багажа и грузов, а также осуществление международной авиаперевозки в установленные сроки. По мнению автора, обеспечение всех возможных мер безопасности как и осуществление авиаперевозки в установленные сроки относится к основным договорным обязанностям авиаперевозчика. Обеспечение всех возможных мер безопасности в отношении перевозки пассажиров не оговаривается непосредственно в договоре международной авиаперевозки. Однако на договорный характер этой обязанности указывает тот факт, что авиаперевозчик принимает ее на себя добровольно в отличие от внедоговорного обязательства авиатранспорта осуществлять свою деятельность безопасным образом, вытекающего непосредственно из закона. Если авиаперевозчик не в состоянии обеспечить зависящие от него меры безопасности, то по условиям Варшавской конвенции, ничто не может помешать ему отказаться от заключения договора.

Налагая на авиаперевозчика определенный комплекс юридических обязанностей, договор международной авиаперевозки предполагает и целый ряд его субъективных прав, основным из которых является право требовать от контрагентов надлежащего исполнения условий договора перевозки. Обладает ли авиаперевозчик правом отказа от уже заключенного договора? Ни в Варшавской конвенции, ни в дополняющих ее

соглашениях не закреплено это право, хотя оно неизменно вытекает из характера договорных отношений по перевозке. Исходя из практики международных авиаперевозок, представляется, что такой отказ может иметь место в следующих случаях объективного и субъективного характера:

1. При возникновении явлений, влияющих на безопасность полета. Здесь, в зависимости от характера и продолжительности стихийного или другого явления, у авиаперевозчика возникает право либо перенести вылет на другое время, либо отказаться от исполнения договора, если исполнение его невозможно.

2. При нарушении договора международной авиаперевозки контрагентами, если оно также делает невозможным исполнение договора.

Договор международной авиаперевозки в числе основных обязанностей авиаперевозчика предполагает и обязанность нести ответственность перед контрагентами за причиненный вред. Юридическое обеспечение надлежащего поведения авиаперевозчика предусматривается специальным положением в перевозочном документе, указывающим, что «перевозка подпадает под действие правил об ответственности, устанавливаемых настоящей Конвенцией». (Варшавской – В.Д.). Следует однако отметить, что по Гватемальскому и Монреальскому №4 протоколам в перевозочных документах не требуется подобного указания. Это обстоятельство, разумеется, не влияет на характер ответственности, ибо как и действующие соглашения Варшавской системы, Гватемальский и Монреальский №4 протоколы регулируют договорные правоотношения, в том числе и те, которые возникают в случаях причинения вреда авиаперевозчиком своим контрагентам по договору международной авиаперевозки.

Ответственность авиаперевозчика возникает лишь при наличии определенных оснований. Таковыми являются: а) противоправное поведение; б) вред; в) причинная связь между противоправным поведением и вредом. При наличии этих оснований, согласно действующим соглашениям Варшавской системы, необходимо установить вину авиаперевозчика. В Гватемальском протоколе в отношении вреда пассажирам и в Монреальском протоколе №4 – грузовладельцам закреплен принцип объективной ответственности, т.е. ответственности независимо от вины.

Вторая глава посвящена исследованию оснований ответственности авиаперевозчика.

Противоправное поведение авиаперевозчика является первым и обязательным основанием его ответственности. При определении противоправности необходимо выяснить, закреплено ли нарушенное право контрагента авиаперевозчика юридической нормой. Обычно определение противоправности в поведении авиаперевозчика не составляет особых затруднений. Однако необходимо иметь в виду, что в Варшавской системе унификации подвергся далеко не весь комплекс юридических норм, регулирующих различные стороны деятельности субъектов договора международной авиаперевозки. Это очевидно уже из названия самой Варшавской конвенции: «Конвенция для унификации *некоторых* правил, касающихся международных воздушных перевозок». Соглашения, дополняющие конвенцию, за исключением Гвадалахарской конвенции, в основном направлены на модификацию устаревших положений. Что же касается унификации более широкого круга юридических норм, регулирующих договор международной авиаперевозки, заметных сдвигов в дополнительных соглашениях пока нет. Однако с увеличением объема международных авиаперевозок более детальная унификация норм представляется необходимой. Например, при осуществлении международной авиаперевозки груза может возникнуть вопрос, чьи действия следует считать противоправными, если груз прибыл своевременно, а получатель, несмотря на уведомление, направленное авиаперевозчиком в соответствии со ст.13 Варшавской конвенции, не выбрал груз из

складского помещения аэропорта. Ни Варшавская конвенция, ни дополняющие ее соглашения не содержат разъяснений подобной ситуации. Очевидно было бы правильным включить в Варшавскую систему положение относительно противоправности в таких случаях в поведении грузополучателя, ибо здесь нет нарушения авиаперевозчиком сроков доставки груза. С точки зрения автора, было бы целесообразным унифицировать также нормы, определяющие договор международной авиаперевозки, более детально регламентировать правовое положение контрагентов авиаперевозчика и т.д. При отсутствии такой унификации субъективных прав и обязанностей сторон договора международной авиаперевозки затрудняется определение противоправности в поведении авиаперевозчика и (или) его контрагентов по договору.

Противоправное поведение авиаперевозчика, исполняющего договор международной авиаперевозки, может выражаться как в форме действия, так и упушения, причем, как показывает практика, противоправное поведение в форме действия имеет место сравнительно редко. Основной же его формой является упушение.

Для исследования правонарушения авиаперевозчика по условиям Варшавской системы имеет значение лишь такое противоправное поведение с его стороны, которое нарушает основные закрепленные в системе права – а) на безопасную и б) своевременную международную авиаперевозку.

Вторым элементом объективной стороны исследуемого состава правонарушения, относящимся к основаниям ответственности, являются вредные последствия противоправного поведения авиаперевозчика.

Согласно ст.17 Варшавской конвенции, авиаперевозчик *prima facie* отвечает за вред, произошедший в случае лишения жизни, ранения или всякого другого телесного повреждения, понесенного пассажиром.

Как в теории, так и в судебной практике при определении понятия «лишение жизни» и «ранение» не возникает затруднений, ибо ясно, что и тот и другой вид вреда связаны с материальными утратами для потерпевших, имеющих право на компенсацию. Однако какой вред должен возмещаться в случае причинения «другого телесного повреждения»? Переведенное так на русский язык французское выражение «*autrelesioncorporelle*» на самом деле может пониматься несколько шире – «другие повреждения личности», а это уже дает основание принимать во внимание причинение пассажиру наряду с физическим и морального вреда, основанного, например, на нервном потрясении. С точки зрения большинства советских юристов, возмещение морального вреда недопустимо. Согласно этой позиции, моральный вред нельзя оценить в материальном отношении, такая оценка является унижительной, свойственной лишь буржуазному праву. Действительно, буржуазные юристы придерживаются в большинстве случаев позиции, согласно которой имущественная ответственность за причинение вреда пассажирам, установленная в Варшавской системе, должна налагаться как за причинение физического, так и морального вреда. Однако нельзя не отметить, что и право социалистических государств содержит положения, допускающие возможность материального возмещения морального вреда. Очевидно в некоторых случаях возмещение морального вреда оправдано, ибо расходы, производимые потерпевшим, не всегда имеют место лишь при причинении физических страданий. Иногда возникает ситуация, когда потерпевший вынужден производить расходы в целях ликвидации и нравственных страданий, связанных с нервными потрясениями и т.д. Почему же эти расходы не возложить на перевозчика, причинившего такой вред? Представляется, что в соответствии с советским законодательством возможность возмещения наряду с физическим и морального вреда не исключена. Вместе с тем, возмещаться должен лишь тот вред, который предполагает материальные затраты потерпевшего на его ликвидацию. Необходимость и размеры

таких затрат всегда можно установить. Очевидно, Юридическому комитету ИКАО следует найти приемлемое решение относительно определения понятия вреда, причиняемого пассажирам, включив в определение наряду с физическим и моральный вред, однако лишь тот, для ликвидации которого необходимы материальные затраты. Это позволило бы исключить различное толкование положения ст.17 Варшавской конвенции и в то же время отразило бы существующую практику возмещения вреда по национальному законодательству.

На основании ст.18 Варшавской конвенции, авиаперевозчик *prima facie* несет ответственность за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или груза. Гватемальский протокол распространил это положение и на ручную кладь. Понятие вреда, имеющего место в перечисленных случаях, как правило, не вызывает особых затруднений.

Ст.19 Конвенции возлагает на авиаперевозчика ответственность за вред, происшедший вследствие опоздания при международной авиаперевозке. Опозданием следует считать превышение срока перевозки, установленного по соглашению сторон.

Наряду с противоправным поведением и вредом, обязательным объективным элементом правонарушения является причинная связь. При отсутствии причинной связи между противоправным поведением и вредом не возникает и ответственность. Это очевидное положение признается как юристами социалистических, так и буржуазных государств. Вместе с тем, само понятие причинной связи не однозначно

Решение рассматриваемого вопроса в юридической науке и практике социалистических государств происходит с позиции марксистско-ленинского учения о причинности. Материалистическое учение о причинности в праве не нуждается в каких-либо особых «юридических критериях» разграничения объективных причинных связей, отличных от принятых в марксистской философии. Юристы-марксисты рассматривают причинность как объективную категорию, как связь между противоправным поведением и вредными последствиями, существующую вне человеческого сознания. Именно так и рассматривается причинно-следственная связь, как одно из оснований ответственности авиаперевозчика при осуществлении международной авиаперевозки.

В буржуазной доктрине и практике анализ данного вопроса в подавляющем большинстве случаев имеет место с позиции субъективистских представлений о причинности. При этом, наиболее распространенными являются две теории причинности – «адекватная» и «эквивалентная». Согласно «адекватной» теории, учитываются лишь те причины, которые определимы жизненным опытом с позиции вероятности и возможности среднего авиаперевозчика. Если суд установит невозможность среднего авиаперевозчика предпринять все необходимые меры к предотвращению вредных последствий, «адекватная» связь между поведением авиаперевозчика, причинившего вред, и самим вредом отсутствует. Суть «эквивалентной» теории заключается в решении вопроса о причинности на основе анализа двух элементов – противоправности и вины.

Попытка распространить объяснение через мотив, в чем по существу сближаются «адекватная» и «эквивалентная» теории, вызвала, например, длительные дискуссии на сессиях Юридического комитета ИКАО в Рио-де-Жанейро и Гааге по поводу введения в проект Гаагского протокола положения, на основании которого в случае «утери или вреда, происшедших и результате свойственного перевозимому грузу недостатка, качества или порока», авиаперевозчик не будет нести ответственности, если он сделал соответствующую оговорку в перевозочном документе (ст.12). Сторонники субъективистских теорий причинности выступили против включения этого положения в проект Протокола. Конечно, определяя ответственность через противоправность или вину, вряд ли есть необходимость введения специального положения об освобождении

авиаперевозчика от ответственности в указанных обстоятельствах, ибо на основании ст.20 Варшавской конвенции авиаперевозчик и так не будет ее нести, если нет его вины. Однако в ст.12 говорится не о вине, а лишь об отсутствии причинной связи между поведением авиаперевозчика и самим вредом, и введение данной статьи представляется оправданным.

Для существования причинной связи (в данном случае между поведением авиаперевозчика и вредом, причиняемым пассажирам или грузовладельцам) абсолютно никакого значения не имеет психологический фактор. Причинная связь – категория объективная, отражающая вполне определенное отношение между непосредственной причиной (поведением авиаперевозчика) и следствием (наступившим вредом).

Конечно, причиненный вред может быть вызван не одной, а несколькими непосредственными причинами, например, поведением авиаперевозчика и службы управления воздушным движением (УВД). Так, если вред был причинен противоправным поведением авиаперевозчика, экипаж воздушного судна которого выполнял распоряжение диспетчера службы УВД, как это имело место при столкновении в сентябре 1976 года английского и югославского воздушных судов в районе Загреба, причинная связь содержит два необходимых звена:

- 1) связь между поведением службы УВД и поведением авиаперевозчика;
- 2) связь между поведением авиаперевозчика и наступившим результатом.

Таким образом, при установлении причинно-следственной связи между поведением авиаперевозчика и наступившими вредными последствиями, необходимо выяснить, явилось ли поведение авиаперевозчика непосредственной причиной или одной из непосредственных причин наступившего вредного результата. Только после установления этого обстоятельства наступившие последствия могут быть поставлены в вину авиаперевозчику, при исследовании которой и должны выявляться рациональные и эмоциональные факторы его поведения.

В третьей главе рассматриваются условия ответственности авиаперевозчика.

На основании действующих соглашений Варшавской системы, авиаперевозчик несет ответственность за причинение вреда пассажирам и грузовладельцам лишь в случае доказательства его вины. Вина авиаперевозчика проявляется через волевое отношение работников данного предприятия, выполняющих его функции. Наиболее часто причиной вреда контрагентов авиаперевозчика является волевое отношение членов экипажа воздушного судна к результатам своего поведения. Вместе с тем, в международной практике авиаперевозок имеют место случаи причинения вреда по вине не отдельных лиц, а коллегиальных органов, например, аппарата управления авиапредприятием.

Вина авиаперевозчика может проявляться как в форме неосторожности, так и умысла.

На основании п.1, ст.20 Варшавской конвенции, авиаперевозчик несет ответственность при наличии с его стороны простой неосторожности. Однако, согласно п.2, ст.20, авиаперевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что причиненный вред произошел вследствие ошибки в пилотаже, в вождении воздушного судна или в навигации и что во всех других отношениях он и поставленные им лица приняли все необходимые меры для избежания вреда. Таким образом, имеется в виду не вообще вина экипажа, за которую авиаперевозчик не несет ответственности, если ее докажет (в таких случаях действовал бы принцип собственной вины экипажа), а лишь конкретные три обстоятельства, доказательство которых освобождает авиаперевозчика от ответственности. В дальнейшем тенденция принятия ответственности за виновное поведение экипажа авиаперевозчиком привела к исключению п.2, ст.20 Гаагским протоколом 1955 г.

Ст.25 устанавливает ответственность авиаперевозчика в случае его умысла «или его вины, которая согласно закону суда, в котором вчинен иск, рассматривается как равнозначая умыслу».

Выражение «умысел или вина, равнозначая умыслу» – не что иное, как старая римская формула *culpa in adoloequiparatur*, используемая в большинстве правовых систем государств континентальной Европы. Но что значит «вина»? По мнению автора, выражение «вина» («faute»), равнозначая умыслу, в Конвенции, составленной на французском языке, должно пониматься как косвенный умысел, если исходить из определения *faute* французским Статутом по воздушному праву от 2 марта 1957 г. Согласно ст.42 Статута, *faute* означает вину, предполагающую «сознание вероятности причинения вреда и его легкомысленное одобрение», т.е. косвенный умысел. Тем самым составители Варшавской конвенции попытались объединить концепцию умышленной вины, принятую в странах континентальной Европы, с англо-американской концепцией *wilful misconduct*. Однако попытка оказалась неудачной, ибо *wilful misconduct* есть преднамеренность причинить вред или умышленное поведение, являющееся пренебрежительным и безответственным по отношению к вероятному вреду, или полное пренебрежение действительных последствий противоправного поведения.

Неудачная формулировка вины по ст.25 Варшавской конвенции изменена Гаагским протоколом 1955 г., в котором не просто констатируется форма вины, но дается ее понятие: «Пределы ответственности, установленные в ст.22 (Варшавской конвенции – В.Д.), не будут применяться, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или упущения перевозчика или поставленных им лиц, совершенного с намерением причинить вред, или безрассудно и с сознанием того, что в случае такого действия или упущения поставленного лица будет доказано, что он действовал в пределах своих обязанностей».

Вопрос о смешанной вине (вине потерпевшего и причинителя) разрешается на основании ст.21 Варшавской конвенции: «В случае, если перевозчик докажет, что вина лица, потерпевшего вред, была причиной вреда или содействовала ему, суд может согласно постановлению своего собственного закона устранить или ограничить ответственность перевозчика». Исходя из принципа виновной ответственности авиаперевозчика, установленного в ст.20 и 25 Варшавской конвенции, следует прийти к выводу, что при установлении в качестве причины вреда потерпевшего лишь его виновного поведения, авиаперевозчик вообще должен быть освобожден от ответственности.

С середины 50-х годов принцип виновной ответственности авиаперевозчика за причинение вреда пассажирам или грузовладельцам становится предметом острых дискуссий в теории и практике международного воздушного права. Западные юристы пытаются доказать, что вина, как условие ответственности, не соответствует прогрессу в авиации, ибо она якобы вызывает сложную, растянутую судебную процедуру доказывания.

Гватемальский протокол 1971 г. и Монреальский протокол №4 1975 г. среди прочих изменений предусматривают объективную ответственность за причинение вреда пассажирам (Гватемальский протокол) и грузовладельцам (Монреальский протокол №4).

Оправдано ли возложение объективной и даже абсолютной ответственности на авиаперевозчика за вред, причиняемый личности пассажира? Очевидно, да. Здесь исключение из общего правила виновной ответственности авиаперевозчика не столько допустимо, но и необходимо, ибо, во-первых, оно объясняется спецификой самого объекта правонарушения – здоровья личности. «Приносить пассажира до уровня простого тюка багажа – это значило бы обнаружить недостаточное уважение к

человеческой жизни», – справедливо отмечали некоторые юристы еще в 20-е годы. Во-вторых, интересы пассажира должны обеспечиваться в первую очередь как стороны, экономически более слабой, чем авиаперевозчик или грузовладелец. Именно по этим причинам законодательные акты многих государств в том числе и Воздушный кодекс СССР (ст.101), в отношении внутренних авиаперевозок закрепили принцип объективной, а иногда в абсолютной ответственности авиаперевозчика за вред, причиненный личности пассажира. Представляется, что в этом отношении отход от общего принципа виновной ответственности авиаперевозчика и при международных авиаперевозках в силу указанных обстоятельств оправдан. Что же касается возложения ответственности на авиаперевозчика за причинение собственно имущественного вреда пассажирам и грузовладельцам, то здесь отход от принципа вины, с точки зрения автора, не обоснован. В таких случаях авиаперевозчик может нести ответственность даже если он и не виновен. Но без вины нет правонарушения, а значит, и не может быть наказания. Оправдывает ли специфика объекта причинения такой подход? Представляется, что нет.

В заключении автор на основании произведенного исследования рассматривает пути дальнейшего улучшения механизма возложения ответственности на авиаперевозчика, осуществляющего международную авиаперевозку.

17 мая – 1 июня 1976 г. на заседании специального подкомитета Юридического комитета ИКАО рассматривался проект единой конвенции, предназначенной для консолидации всех существующих документов Варшавской системы. По мнению большинства членов созданного подкомитета, вопрос о принципиальной необходимости консолидации всех документов Варшавской системы в единую конвенцию является недискуссионным. Однако выработанный подкомитетом проект единой конвенции дает основание сомневаться в возможности и необходимости консолидации. Так, в проект включены наряду с другими положения Гвадалахарской конвенции 1961 г. (гл. V). Автор считает, что такое решение вопроса неприемлемо по той причине, что в ряде государств, участвующих в Варшавской системе, но не являющихся субъектами Гвадалахарской конвенции, в отношении авиаперевозок действует принцип освобождения фактического перевозчика от ответственности на том основании, что он не заключал договора авиаперевозки. Это обстоятельство повлияло бы на решение таких государств относительно присоединения к новой единой конвенции.

В проекте, главным образом, воспроизведены положения не Варшавской конвенции и Гаагского протокола, а Гватемальского и Монреальского №4 протоколов. Это относится прежде всего к положениям о перевозочных документах (возможность выдачи авиаперевозчиком квитанции вместо перевозочных документов) и принципу ответственности авиаперевозчика (предусматривается принцип объективной ответственности). Новый проект также воспроизводит положение Гватемальского протокола и в отношении пределов ответственности в случае причинения вреда личности пассажирам. Пределы ответственности, установленные Гватемальским протоколом, являются слишком высокими для многих государств, участвующих в Варшавской системе и, соответственно, для них неприемлемы.

Таким образом, составители проекта предприняли попытку распространить основные положения Гватемальского и Монреальского №4 протоколов на всю Варшавскую систему. А между тем, к самим протоколам государства не проявили пока особой заинтересованности. Гватемальский протокол ратифицирован лишь двумя государствами, а Монреальский №4 не ратифицирован никем. Следовательно, разработка единой конвенции на основе этих «непопулярных» соглашений противоречит принципу всеобщей заинтересованности государств и, по мнению автора, вряд ли будет иметь успешные последствия.

Автор приходит к выводу, что, несмотря на кажущуюся громоздкость Варшавской системы, по-прежнему действуют два ее режима – Варшавский и Варшавско-Гаагский.

Учитывая, что между Варшавской конвенцией и Гаагским протоколом с одной стороны и Гватемальским, а также Монреальским №4 протоколами с другой, имеют место существенные различия (относительно положений, регулирующих требования, предъявляемые к перевозочным документам, принципов ответственности авиаперевозчика, пределов возмещения и некоторых других), консолидация первой и второй групп соглашений в едином документе представляется невозможной, и к тому же в ней нет необходимости. Очевидно более плодотворной была бы работа по модификации уже принятых соглашений Варшавской системы, которые подверглись исследованию в настоящем труде.

ССЫЛКИ

[1]. Материалы XXV съезда КПСС М, 1976, с. 149.

[2]. «О государственном пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР на 1976-1980 годы и о Государственном плане развития народного хозяйства СССР на 1977 год», «Правда», 28 октября 1976 года.

[3]. Заключительный акт, – «Правда», 2 августа 1975 года.

[4]. Там же.

[5]. Там же.

[6]. См. Verplaetse J. G. International law in vertical space air, outer space, ether. N-Y., 1960, p. 328.

[7]. Кельман Е.И. Новые проекты международно-правового регулирования ответственности воздушного перевозчика перед третьими лицами - «Вопросы воздушного права». М-Л., 1930, с.105.