

## **ВВЕДЕНИЕ**

Воздушные суда Аэрофлота выполняют полеты в большинство государств мира, а по общему объему воздушных перевозок наша страна занимает второе место в мире.

XXVI съезд КПСС поставил перед Аэрофлотом новые большие задачи, среди которых, особое внимание обращено на улучшение перевозок пассажиров. В Отчетном докладе Л.И. Брежнев отметил, что предстоит серьезно улучшить перевозки пассажиров, свести к минимуму нарушения расписания, сделать более комфортабельными вокзалы и аэропорты, поднять общую культуру обслуживания [1]. Наряду с этим определяющим фактором является увеличение пассажиро- и грузооборотов, в том числе, и на международных авиалиниях. Важно отметить, что за последние годы, объем международных регулярных перевозок Аэрофлота увеличивался быстрее, чем объем внутренних.

Рост международных авиаперевозок представляет собой результат интенсивного развития межгосударственных взаимосвязей, что в свою очередь повышает роль и значение международного воздушного права, на основе которого осуществляются международные воздушные перевозки.

Значительная работа в области международного воздушного права проводится в рамках Международной организации гражданской авиации (ИКАО), членом которой является Советский Союз. Первостепенное значение в этой работе придается правовому регулированию ответственности авиаперевозчика перед пассажирами и другими участниками договоров международной авиаперевозки, модификации положений международных соглашений по перевозкам, материальным пределам ответственности авиаперевозчика и ряду других актуальных проблем.

Вопросам международного воздушного права в части, касающейся авиаперевозок, уделяется внимание и в работах советских ученых. Однако среди них нет специальных учебных пособий или монографий по вопросам правового аспекта международных авиаперевозок. Таким образом, продолжающийся процесс расширения сети международных воздушных сообщений, с одной стороны, и отсутствие специальных работ, с другой, послужили причинами для подготовки настоящего учебного пособия.

Рассматриваемые в учебном пособии вопросы возникают и в деятельности работников Аэрофлота, участвующих в осуществлении международных воздушных перевозок как в СССР, так и за границей. От знания правовых основ международных воздушных перевозок соответственно зависит и качественное, квалифицированное выполнение ими своих функциональных прав и обязанностей. В то же время работникам, связанным с обеспечением внутрисоюзных воздушных перевозок, также полезно познакомиться с правовыми аспектами, которые рассматриваются в пособии. Это повысит их общий кругозор и будет способствовать правильному пониманию особенностей правовой регламентации внутрисоюзных перевозок.

## **Глава 1. ДОГОВОР КАК ФАКТИЧЕСКОЕ ОСНОВАНИЕ ИСПОЛНЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ**

### **1.1. ПРАВОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОГОВОРА МЕЖДУНАРОДНОЙ ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ**

В марте 1922 г. Консультативный технический комитет по транспорту Лиги Наций обратил внимание государств на то обстоятельство, что различные требования национальных нормативных актов к воздушным перевозкам могут отрицательно

повлиять на развитие международных воздушных сообщений, если не будут предприняты шаги к созданию общих правил международных перевозок. В ноябре следующего года аналогичная рекомендация последовала от Международной торговой палаты, а в качестве примера приводилась действующая уже тогда Бернская конвенция по международным железнодорожным перевозкам.

Почему возникла необходимость принимать соглашение по вопросам международных воздушных перевозок? В начале 20-х годов воздушное право только зарождалось. Национальные правила, на основе которых осуществлялись воздушные перевозки, были различны. Причем в одних государствах создавались специальные нормативные акты, в других – общие правила перевозок, в том числе и воздушных. Иными словами, каждое государство пользовалось правилами наиболее приемлемыми для себя.

Бурное развитие авиационной техники вызвало естественный рост воздушных перевозок, в том числе и международных. При этом среда пассажиров появились иностранные граждане или подданные. Груз же, как правило, направлялся в адрес иностранных получателей. Эти обстоятельства вызывали все больше затруднений правового характера. Во-первых, появились проблемы применения права, например, подданный Швеции, находящийся в Англии, приобретает билет на полет из Лондона в Брюссель на воздушном судне голландской авиакомпании. В результате авиационного происшествия в воздушном пространстве Бельгии пассажиру причиняется вред. Возникает вопрос, правила какой страны об ответственности авиаперевозчика должны применяться: Швеции, Англии, Голландии или Бельгии.

Во-вторых, эти сложности усугублялись еще и различиями в требованиях к правам, обязанностям и ответственности сторон договора воздушной перевозки, предъявляющихся в этих странах, что само по себе создавало явные неудобства при осуществлении международных воздушных перевозок.

Наилучшее решение таких проблем – принятие международного соглашения, в котором содержались бы приемлемые для государств правила перевозок. Не создавая прав и обязанностей для участников договора международной воздушной: перевозки (перевозчиков, с одной стороны, и пассажиров или грузоотправителей/грузополучателей, с другой), международное соглашение служило основой для принятия единых правил международных перевозок в государствах, его принявших.

В 1923 г. французское правительство разослало ноту дипломатическим представителям, в которой сообщалось, что в парламенте обсуждался вопрос о правовом регулировании воздушных перевозок и предлагалось решить этот вопрос на специальной конференции. В октябре 1926 г. такая конференция состоялась в Париже, но Конвенция не была принята. Представители сорока одного государства лишь одобрили ее проект в части, касающейся ответственности авиаперевозчика при осуществлении международных перевозок. На этой первой конференции по частному воздушному праву возникло столько вопросов, что для их разрешения был создан специальный постоянный рабочий орган – Международный технический комитет юристов-экспертов (СИТЕЖА), которому поручили дальнейшее исследование правовых проблем.

СИТЕЖА изучил национальную практику оформления договоров воздушной перевозки и разработал унифицированные требования к пассажирскому билету, багажной квитанции и воздушно-перевозочному документу. В проект международной Конвенции вошли требования к перевозочным документам и некоторым основным правам и обязанностям перевозчика и его контрагентов по договору международной воздушной перевозки. 4-12 октября 1929 г. в Варшаве на второй конференции по частному воздушному праву проект Конвенции, доработанный СИТЕЖА, был тщательно рассмотрен и принят под названием

«Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок».

Варшавскую конвенцию 1929 г. приняли более ста государств, в том числе СССР. Она является наиболее крупным международным межправительственным соглашением [4]. Условно Конвенцию можно разделить на пять разделов:

- сфера применения и определение международной воздушной перевозки (ст.1-2);
- оформление договора перевозки; основные права и обязанности перевозчика, пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей (ст.3-16);
- ответственность авиаперевозчика (ст.17-30);
- постановления о комбинированных перевозках (ст.31);
- общие и заключительные постановления (ст.32-42).

Варшавская конвенция вступила в силу в 1933 г., а во второй половине 30-х годов ее основные положения становятся объектом пристального внимания СИТЕЖА, других международных организаций и отдельных специалистов. Развитие международных воздушных перевозок, с одной стороны, и внутригосударственные экономические факторы, с другой, заставили обратиться прежде всего к положению о материальном возмещении причиненного авиаперевозчиком вреда и требованиям к документации, удостоверяющей заключений договора о перевозках.

В послевоенный период вопросами пересмотра основных положений Варшавской конвенции занялся Юридический комитет ИКАО. В январе 1952 г. специальный подкомитет подготовил проект нового соглашения (Парижский проект 1952 г.), призванный заменить Конвенцию. Однако на девятой сессии Юридического комитета, проходившей в августе-сентябре 1953 г. в Рио-де-Жанейро, проект большинством-голосов был отвергнут. В качестве основного аргумента приводилось широкое одобрение Варшавской конвенции. Ее денонсация вряд ли повлияла бы положительно на процесс ратификации нового соглашения. Комитет обсудил положения Варшавской конвенции, касающиеся определений «Высокая Договаривающаяся Сторона», «Территория»; требований к перевозочной документации; пределов ответственности авиаперевозчика; перевозки специальных грузов; концепции «вины, равнозначной умыслу»; ответственности сотрудников и агентов авиаперевозчика; небрежности в навигации, а также наиболее важных терминов. Было принято решение: все изменения к Конвенции внести в отдельный документ – Протокол.

В сентябре 1955 г. проект документа об изменении ряда основных положений Варшавской конвенции был обсужден на Дипломатической конференции по воздушному праву, проходившей в Гааге, и получил название «Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, измененная Гаагским протоколом 1955 г.». 28 сентября представители двадцати восьми государств подписали этот документ [7]. Гаагский протокол 1955 г. вступил в силу в 1963 г., а к началу восьмидесятых годов его участниками уже были около ста государств, в том числе и СССР.

В послевоенный период получила развитие практика: предоставления воздушных судов одними авиапредприятиями другим во временное пользование за определенную плату. Такие сделки оформлялись договорами аренды. В начале 50-х гг. договоры аренды приобретают международный характер.

Начиная с 70-х годов, участниками арендных отношений становятся все крупные авиапредприятия мира, в том числе и Аэрофлот. Договор аренды позволяет авиапредприятию-арендодателю использовать воздушное судно при отсутствии коммерческих прав на конкретном маршруте или недостаточном спросе на авиаперевозки. Этот договор выгоден арендодателю, но еще более авиапредприятию-арендатору. Аренда дает возможность эксплуатировать

воздушное судно при отсутствии или недостаточности средств на приобретение судна, или нецелесообразности закупки его по каким-либо мотивам.

При осуществлении международных перевозок на арендованных судах возникает проблема применения права. В перевозке участвуют два авиапредприятия: арендодатель, воздушное судно которого осуществляет перевозку (фактический перевозчик), и арендатор, заключающий договор на эту перевозку с пассажирами или грузоотправителями (договорный перевозчик), то есть от имени договорного перевозчика международную, воздушную перевозку осуществляет фактический перевозчик. По Варшавской конвенции и Гаагскому протоколу перевозчик подпадает под действие унифицированных в этих документах, правил в том случае, если он заключает договор с пассажирами или грузоотправителями и выполняет его, либо, не заключая договора, является последовательным перевозчиком. На арендованных судах договорный перевозчик перевозку не выполняет, а фактический не подпадает под понятие «последовательный».

Эта проблема первоначально рассматривалась на Конференции по координации воздушного транспорта в Европе, проходившей в апреле-мае 1954 г. в Страсбурге. Представители европейских авиакомпаний так и не пришли к единому мнению. В середине 50-х гг. к этой проблеме обращается Международная организация гражданской авиации. В 1956 г. создается специальный подкомитет Юридического комитета ИКАО, который на своей первой сессии в Каракасе в этом же году приступил к изучению вопросов, возникающих при международных перевозках на арендованных воздушных судах. В течение последующих лет подкомитет и Юридический комитет подготавливали проект международного соглашения, и в 1961 г. в Гвадалахаре (Мексика) на Дипломатической конференции под эгидой ИКАО соглашение принимается под следующим названием «Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору» [5].

Гвадалахарская конвенция распространила основные принципы Варшавской конвенции на международные перевозки, выполняемые на арендованных воздушных судах, и на другие случаи международных воздушных перевозок, когда «договорный и фактический перевозчики не совпадают в одном лице». Советский Союз не является участником Гвадалахарской конвенции и, следовательно, правовые вопросы, возникающие при осуществлении международных воздушных перевозок на арендованных у Аэрофлота воздушных судах, решаются согласно правилам советского воздушного права и воздушного права страны авиапредприятия-арендатора. При этом нормы советского воздушного права, согласно которым выполняются международные воздушные перевозки, совпадают с положениями Варшавской конвенции и Гаагского протокола. Однако в других государствах такого совпадения может и не быть, если государство не является участником Варшавской конвенции и Протокола.

Юридический комитет ИКАО, кроме Гаагского протокола и Гвадалахарской конвенции, разработал проекты дополняющих и изменяющих Варшавскую конвенцию документов, рассмотренных и принятых на двух конференциях по международному воздушному праву: в 1971 г. в Гватемале Протокол об изменениях Варшавской конвенции и Гаагского протокола, в 1975 г. в Монреале – четыре дополнительных протокола.

Таким образом, Варшавская система состоит из восьми отдельных соглашений: Варшавской конвенции 1929 г., Гаагского протокола 1955 г., Гвадалахарской конвенции (дополнительной) 1961 г., Гватемальского протокола 1971 г. и четырех Монреальских протоколов 1975 г.

К 1982 г. действующими являются Варшавская конвенция, Гаагский протокол и Гвадалахарская конвенция. Советский Союз является участником первых двух действующих документов.

Важно иметь в виду, что сами международные воздушные перевозки не подпадают непосредственно под действие Варшавской конвенции и дополняющие ее соглашения. Эти документы, как и любые межправительственные соглашения, устанавливающие обязательства государств по выполнению содержащихся в соглашениях положений. Другими словами, Варшавская система содержит перечень правил, которые государства-участники обязались ввести в действие в соответствии с порядком, установленным их законодательством. В практике существует несколько способов приведения в действие норм международных Межправительственных соглашений в рамках внутригосударственного правопорядка. Например, некоторые государства одобрили в своих законодательных актах положения действующих соглашений Варшавской системы (Италия, Греция, Бельгия и др.). Тем самым этим соглашениям придана сила внутригосударственного нормативного документа. Другие, в том числе и СССР, издали специальные нормативные акты или разделы в актах, воспринявшие положения соглашений без изменений по существу. Такой способ называется рецепцией, т. е. восприятием. В частности, в СССР положения Варшавской конвенции и Гаагского протокола восприняты в отдельном разделе Воздушного кодекса.

Соглашения Варшавской системы унифицировали лишь основные правила международных воздушных перевозок, что следует из самого названия. Более детально правила международных воздушных перевозок определяются национальными нормативными актами. С первого апреля 1977 г. в СССР в соответствии с Воздушным кодексом приказом министра гражданской авиации №18 введены «Правила международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов» (в дальнейшем: Правила международных перевозок или Правила).

В других государствах также устанавливаются аналогичные правила, причем в большинстве стран они приблизительно одинаковы. Это объясняется тем, что значительное число авиапредприятий, осуществляющих международные перевозки, является членами Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) – неправительственной международной организации авиатранспорта [20]. В функции ИАТА в числе прочих входит и разработка соответствующих рекомендательных правил международных воздушных перевозок. Эта организация еще в начале 30-х гг. приступила к разработке рекомендаций в отношении перевозки пассажиров, багажа и грузов, детализирующих положения Варшавской конвенции.

Действующие «Общие условия перевозки пассажиров, багажа и грузов» ИАТА применяются в большинстве стран, являющихся членами этой организации. Условия ИАТА после одобрения соответствующими правительственными органами приобретают силу нормативных положений. Но и многие другие государства используют в качестве образца условия ИАТА. Это объясняется удобством единообразных правил и, кроме того, практическим опытом, накопленным организацией в данной области.

Но одно соглашение, разработанное участниками ИАТА, выполняется при определенных условиях даже государствами, не являющимися членами организации. В 1966 г. на конференции представителей ИАТА в Монреале принимается документ, изменяющий некоторые существенные положения Варшавской конвенции и Гаагского протокола (Монреальское соглашение 1966 г.). Этот документ разработан под влиянием авиапредприятий США, считавших, что предел и принципы возмещения за вред, причиненный пассажиру, не являются более удовлетворительными и должны быть изменены.

Монреальским соглашением был изменен принцип ответственности авиаперевозчика, увеличены по сравнению, с Конвенцией и Протоколом материальные пределы возмещения вреда, причиняемого пассажирам, введен ряд других изменений. Соглашение распространяется на международные перевозки, при которых пункты отправления, назначения или согласованной остановки или хотя бы один из них находятся на территории США. Государства, чьи авиакомпании, являются членами ИАТА, восприняли Монреальское соглашение в своих внутренних актах, тем самым придав ему силу нормативного документа. Но и другие государства, воздушные суда которых осуществляют международные перевозки в отмеченные пункты США, вынуждены соблюдать это соглашение, поскольку США подтвердили его в своем законодательстве. В Правилах международной перевозки 1977 г. об этом имеется соответствующее указание.

## **1.2.ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ**

Согласно п.2 ст.1 Варшавской конвенции под международной перевозкой понимается всякая перевозка, при которой место отправления и место назначения, независимо от перерыва в перевозке или перегрузках, расположены либо на территории двух участвующих в Конвенций государств, либо на территории одного и того же государства, участвующего в Конвенции, если остановка предусмотрена на территории, находящейся под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью другого государства, даже и не являющегося участником Конвенции. Таким образом, перевозка, например, в Антарктиду, если при этом не предусмотрена остановка на территории не участвующего в Конвенции государства, не является международной.

Из определения следует, что под территорией государства понимается и территория, находящаяся в колониальной зависимости. Авторы Конвенции, в большинстве своем представлявшие интересы империалистических государств, закрепили колониальную оговорку и узаконили в международном соглашении положение, согласно которому перевозка в колонию участника Конвенции (если при этом она осуществлялась без остановки из пункта на территории колониального государства) не является международной. С ликвидацией колониальных институтов международного права эта оговорка вошла в противоречие с основными принципами и нормами международного права и в 1955 г. Гаагским протоколом была исключена. Следует иметь в виду, что не все участники Варшавской Конвенции присоединились к Гаагскому протоколу, в частности, США. Великобритания, подписав и ратифицировав Протокол, сделала оговорку, что признание Протокола не относится к территориям, находящимся в зависимости, от нее.

Международные воздушные перевозки, осуществляемые Аэрофлотом, подпадают под действие правил Варшавской конвенции, если место отправления и место назначения расположены на территории двух государств-участников Варшавской конвенции, либо на территории одного и того же государства – участника Конвенции, однако остановка предусмотрена на территории другого государства, даже не являющегося участником Конвенции. Перевозки Аэрофлота в государства, являющиеся участниками Варшавской конвенции и Гаагского протокола, подпадают под правила и Конвенции и Протокола. Международный характер перевозки в страны, не участвующие ни в Варшавской конвенции, ни в Конвенции и Гаагском протоколе, определяется ст.121 ВК СССР, согласно которой: «Международной воздушной перевозкой признается всякая перевозка, осуществляемая на воздушных судах, при которой место отправления и место назначения, независимо от того, имелись ли перегрузки или перерыв в перевозке, расположены:

- 1)на территории двух государств;

2) на территории одного и того же государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства». Аналогичное определение содержится в Правилах, которые в таких случаях применяются вместе с положениями главы VIII Воздушного кодекса СССР.

Перевозка почтовых отправок осуществляется на основании международных почтовых конвенций (п.2 ст.2 Конвенции). Гаагский протокол также не распространяется на международные почтовые перевозки, хотя и не повторяет указанное положение п.2 ст.2 Конвенции. Правила международных перевозок 1977 г.: «не применяются к перевозкам почты, которые регулируются Всемирной почтовой конвенцией и специальными правилами» (п.2.8). Однако Всемирная почтовая конвенция 1964 г., как и акты Всемирного почтового союза, регулирует правоотношения между почтовыми администрациями, не затрагивая их отношений с перевозчиками. По поводу осуществляемых Аэрофлотом международных перевозок почты более точное определение дано в ст.120 ВК СССР, согласно которой эти перевозки выполняются с соблюдением международных почтовых соглашений, заключенных Союзом ССР.

Варшавская конвенция не относится к международным перевозкам, если они являются первоначальными опытами предприятий для установления регулярных воздушных линий, а также осуществляемым в исключительных обстоятельствах вне всяких нормальных операций по воздушной эксплуатации. В 30-х гг., когда процесс установления регулярных воздушных линий находился на начальном этапе, причем наземный контроль был сравнительно низкого уровня, каждая перевозка, проводимая в качестве первоначального опыта, представляла серьезную опасность для всех сторон договора, поэтому ст.34 Конвенции подчеркивала, что такие перевозки не регулируются правилами Конвенции. Однако, уже через несколько лет научно-технический прогресс, приведший к более совершенному навигационному оборудованию воздушных судов и системе контроля с земли, позволил исключить повышенный риск перевозок, в качестве первоначального опыта. Несоответствие ст.34 особенно ярко выразилось по отношению к первоначальным полетам ВС одного авиапредприятия по регулярным воздушным линиям другого [24]. В этих условиях Гаагский протокол справедливо подчинил опытные международные воздушные перевозки положениям Варшавской конвенции. Что же касается перевозок в исключительных обстоятельствах вне нормальных операций, то, согласно Протоколу, к ним не должны применяться лишь статьи Конвенции, касающиеся перевозочных документов (ст. XVI). Справедливость этого положения не вызывает сомнений. Например, перевозки специалистов в районы бедствия вряд ли будут оформляться теми же документами, что и перевозки в нормальных условиях, подпадающих под действие Варшавской конвенции.

Варшавская конвенция и Гаагский протокол распространяются на три вида международных авиаперевозок: 1) в прямом сообщении; 2) последовательные; 3) являющиеся частью в смешанном сообщении. Правила Аэрофлота, кроме того, применяются к международным чартерным перевозкам, которые выполняются Аэрофлотом на основании договора чартерной перевозки, заключенного им или от его имени с заказчиком, если иное не установлено договором (п.2.4 Правил).

В прямом сообщении перевозка выполняется одним авиапредприятием независимо от того, имеется или нет перерыв в перевозке или перегрузках (п.2 ст.1 Варшавской конвенции).

Последовательной называется перевозка, осуществляемая несколькими последовательными перевозчиками, если она рассматривается участвующими в договоре перевозчиками и их контрагентами как одна операция независимо от того, была ли эта перевозка оформлена одним или целым рядом Договоров. Перевозка не

теряет своего международного характера в силу того, что один или ряд договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства. Если же это государство является участником Варшавской конвенции или Конвенции и Гаагского протокола, то такая последовательная перевозка подпадает под действие этих документов (п.3 ст.1 Варшавской конвенции, п «б» ст.1 Гаагского протокола).

Последовательная перевозка имеет место, если: а) соглашение о перевозке заключено с авиапредприятием, имеющим право на эксплуатацию международной авиалинии, но на условиях соглашения перевозка до пункта отправления производится авиапредприятием, эксплуатирующим внутренние авиалинии; б) перевозка, между пунктами двух государств осуществляется через промежуточные пункты, где перевозчику предоставлено право остановки и смены другим перевозчиком. В этом случае заключается соглашение с каждым перевозчиком.

В смешанном сообщении перевозка осуществляется авиационными и другими транспортными предприятиями (железнодорожными, речными, морскими, автомобильными). Такие перевозки, называемые комбинированными, получили за последнее время все большее признание, так как по отношению к другим видам их преимущество заключается, во-первых, в принципе «от двери до двери», что, конечно, удобно для пассажиров и грузовладельцев. Кроме того, при комбинированной перевозке обычно применяются контейнеры, а это обеспечивает меньший риск причинения вреда, особенно при погрузочно-разгрузочных работах. Комбинированные перевозки регулируются соответствующими международными соглашениями и национальным законодательством. Часть таких перевозок, осуществляемая воздушным транспортом согласно ст.31 Варшавской конвенции подпадает под действие ее правил.

### **1.3. ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА МЕЖДУНАРОДНОЙ ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ**

Международная воздушная перевозка выполняется на основании гражданско-правовых договоров, т. е. соглашений между воздушно-транспортным предприятием (перевозчиком) и лицами, в интересах которых осуществляется перевозка.

В зависимости от предмета перевозки существуют:

- договор международной воздушной перевозки пассажира, заключаемый между воздушно-транспортным предприятием (перевозчиком) и лицом, являющимся по договору пассажиром;

- договор международной воздушной перевозки багажа – дополнительный (аксессуарный) к договору перевозки пассажира, заключаемый между перевозчиком и пассажиром. В нормативных актах, как правило, дается, общее определение договоров перевозки пассажира и багажа. В частности, в отношении внутренних воздушных перевозок общее определение договора содержится в ст.83 ВК СССР;

- договор международной воздушной перевозки груза, который заключается между воздушно-транспортным предприятием (перевозчиком) и грузоотправителем, но участником договора является и грузополучатель.

В договоре определяются права и обязанности участников: перевозчика, с одной стороны, и пассажиров или грузоотправителей (грузополучателей), с другой. Главная обязанность перевозчика – перевозка в согласованный пункт назначения, а его контрагентов (пассажиров и грузоотправителей (грузополучателей) – плата по установленному тарифу.

В отношении внутренних воздушных перевозок эти обязанности предусмотрены в ст.83 ВК СССР. В определенных условиях контрагенты перевозчика могут быть освобождены от платы за перевозку. Так, Правила международных перевозок Аэрофлота «применяются к бесплатным, в том числе служебным перевозкам



пассажиров, багажа и грузов, поскольку иное не предусмотрено соответствующими договорами, инструкциями и правилами применения тарифов Аэрофлота» (п.2.3).

Права и обязанности Аэрофлота и его контрагентов по договору международной воздушной перевозки перечисляются как в международных соглашениях с участием СССР (Варшавской конвенции и Гаагском протоколе), так и в правилах международных перевозок, содержащихся в ВК СССР и Правилах 1977 Т. (п.2.2.1 Правил).

Таким образом, договор международной воздушной перевозки можно определить как соглашение, заключенное между воздушно-транспортным предприятием (перевозчиком), с одной стороны, и пассажиром или грузоотправителем, с другой, в результате которого стороны наделяются определенными субъективными правами и несут конкретные юридические обязанности по осуществлению международной воздушной перевозки.

#### **1.4.УЧАСТНИКИ ДОГОВОРА МЕЖДУНАРОДНОЙ ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ**

*Перевозчик.* Положения Варшавской конвенции разрабатывались и принимались в период, когда функции перевозка были новыми для применения воздушных судов. Однако то огромное значение, которое приобретало коммерческое использование воздушных судов в гражданских целях, определило вопрос, кем должна эксплуатироваться гражданская авиация. Функции по воздушной перевозке закреплялись прежде всего за государственными предприятиями.

Установление государственной монополии на эксплуатацию гражданской авиации в СССР являлось закономерным отражением сущности Советского государства. Подобная монополия в капиталистическом мире противоречила бы его природе [30], поэтому наряду с государственными образовывались и частные акционерные предприятия, которым государства выдавали концессии на эксплуатацию гражданских воздушных судов. За акционерными обществами (например, Люфтганза АГ в Германии, Империл Эйруэйз в Великобритании, Эр Юнион во Франции, Сабена в Бельгии, КЛИМ в Голландии, Аэро-Эспрессо Италиана в Италии и т.д.) наряду с государственными предприятиями воздушных перевозок закреплялись статусы публично-правовых юридических лиц. Это было отражено в Варшавской конвенции, по которой международные перевозки лиц, багажа и грузов должны осуществляться «предприятием воздушных перевозок» (п.1 ст.1), являющимся государственным или другим публично-правовым лицом (п.1 ст.2).

В социалистических странах предприятия воздушных перевозок являются только государственными юридическими лицами, так как монополия на эксплуатацию гражданской авиации принадлежит государству. Как правило, страны имеют по одному авиапредприятию, осуществляющему международные перевозки: Аэрофлот (СССР), Балкан (НРБ), Интерфлюг (ГДР), Малев (ВНР), УВС (МНР), ЛОГ (ПНР), ГУГАК (КНР), ЧСА (ЧССР), Таром (СРР), Кубана де авиасьон (Куба), ЮАТ (СФРЮ). Однако в некоторых государствах имеются небольшие авиапредприятия, специализирующиеся на международных чартерных перевозках, например, в Югославии Инекс Адриа Эйруэйз.

Современные воздушно-транспортные предприятия развивающихся и капиталистических стран представлены: государственными предприятиями, (национализированными), акционерными обществами воздушных перевозок с определенной долей участия иностранного капитала, акционерными обществами без участия иностранного капитала, международным образом принадлежащих развивающимся государствам, предприятиями.

В послевоенный период в этих странах все более усиливается тенденция государственного контроля над авиапредприятиями. Кроме того, особенностью

крупнейших капиталистических авиапредприятий является постепенное перерастание их в международные монополии, имеющие дочерние предприятия или долю участия капитала в иностранных, главным образом принадлежащих развивающимся государствам, авиапредприятиях [21].

Международные воздушно-транспортные монополии не относятся к международным юридическим лицам. Общим для них является то, что они создаются как юридические лица одного государства. Это относится и к международным объединениям-консорциумам, таким как шведско-датско-норвежское воздушно-транспортное предприятие САС, зарегистрированное в Швеции, хотя и образовавшееся в результате слияния капиталов шведской, датской и норвежской авиакомпаний. Однако по условиям Варшавской системы вопрос о контроле капитала воздушно-транспортных предприятий не стоит. Он возникает при переговорах между государствами о воздушных сообщениях и относится к области международного публичного права. Важно то, что «предприятие воздушных перевозок» должно быть юридическим лицом. Если это предприятие, будучи собственностью участника Варшавской системы, таковым является, то имеет право на осуществление международных воздушных перевозок по принципам системы.

Воздушно-транспортные предприятия гражданской авиации СССР относятся к социалистическим производственным предприятиям. Личным законом, определяющим их как юридических лиц, является «Положение о социалистическом государственном производственном предприятии», принятое Постановлением Совета Министров СССР от 4 октября 1965 г. №731 (СП СССР, №1920, 1965, ст.155). Кроме того, правовое положение воздушно-транспортных предприятий гражданской авиации СССР закреплено другими нормативными актами Совета Министров СССР и Министерства гражданской авиации.

При осуществлении международных перевозок все воздушно-транспортные предприятия выступают как единое юридическое лицо – Аэрофлот, что отмечено и в Правилах международных перевозок: «Аэрофлот – одно или несколько воздушно-транспортных предприятий гражданской авиации СССР...». Однако определение Правил международных перевозок уточняет, что имеются в виду лишь те воздушно-транспортные предприятия, «которые выдают билет или авиагрузовую накладную или любой другой перевозочный документ и осуществляют или обязываются осуществить перевозку в соответствии с этими документами, а также предоставляют или обязываются предоставить обслуживание, связанное с такой перевозкой».

*Пассажир.* Участниками договора Международной воздушной перевозки пассажира и договора международной воздушной перевозки багажа, кроме перевозчика, являются пассажиры. Варшавская конвенция и Гаагский протокол не определяют понятие «пассажир», предоставляя это национальным нормативным актам. По Правилам международных перевозок Аэрофлота пассажиром считается любое лицо, кроме членов экипажа, которое перевозится или должно перевозиться на воздушном судне с согласия перевозчика. Пассажир, продолжающий полет из промежуточного аэропорта тем же рейсом, которым он прибыл, является транзитным. Если пассажир согласно билету прибыл в промежуточный аэропорт одним рейсом и продолжает, полет другим того же или иного перевозчика, он является трансферным. Иными словами, признание лица пассажиром не связано с наличием или отсутствием у него проездного билета. Необходимо лишь, чтобы на перевозку лица было получено разрешение перевозчика. Это подтверждается в п.2.3. Правил: «настоящие Правила применяются к бесплатным» перевозкам. Такие перевозки могут осуществляться по иным, чем проездные билеты, документам, предусмотренным правилами и инструкциями Аэрофлота. С момента заключения договора между пассажирами и перевозчиком возникает обязанность перевозчика перевезти

пассажира в согласованный, пункт назначения в установленный срок, поэтому в определении Правил международной перевозки «пассажиром признается лицо, которое уже перевозится либо должно перевозиться». В этом отношении Правила международных перевозок Аэрофлота более точно определяют лицо в качестве пассажира, чем Правила перевозок пассажиров, багажа, и грузов по воздушным линиям Союза ССР. Последние в разделе «Определение терминов» признают пассажиром «лицо, которое перевозится на воздушном судно во исполнение заключенного договора перевозки», хотя в других разделах Правил пассажиром считается лицо, например, заключающее договор на перевозку (§ 44), или уже заключившее договор, но еще не перевозимое (§ 64) и т.д.

*Грузоотправитель и грузополучатель* участвуют а договоре международной перевозки груза. Отправитель непосредственно заключает договор с перевозчиком, а грузополучатель на определенной стадии исполнения Договора также наделяется конкретными правами и юридическими обязанностями. В Варшавской системе нет определений грузоотправителя и грузополучателя. По Правилам международных перевозок Аэрофлота отправитель - лицо (юридическое или физическое), которое заключило с перевозчиком договор перевозки груза и наименование и фамилия которого указаны в накладной в качестве стороны договора. Следовательно, грузоотправителями могут быть как организации, обладающие статусом юридического лица, так и граждане (физические лица). Согласно Правилам получатель также может быть юридическим, или физическим лицом, в чей адрес перевозится груз, указанный в накладной.

### **1.5.ФОРМА ДОГОВОРА МЕЖДУНАРОДНОЙ ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ**

Договоры международной воздушной перевозки относятся к числу формальных, так как они должны быть заключены в форме, предусмотренной международными соглашениями и национальным законодательством. Варшавская конвенция в качестве формы определяет перевозочные документы: проездной билет, багажную квитанцию и воздушно-перевозочный документ. Вместе с тем признается и устная форма договора. В этом случае согласно Варшавской конвенции и Гаагскому протоколу авиаперевозчик принимает на себя риск повышенной ответственности, т. е. он «не будет иметь права ссылаться на постановления настоящей Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую» (п.2, ст.3, п.4 ст.4, ст.9 Варшавской конвенции; п.«г» ст.III, п.«г» ст.IV, ст.VII Гаагского протокола). Даже если договор оформляется документами, не предусмотренными указанными статьями, или если эти документы не содержат требуемых сведений о багажной квитанции и воздушно-перевозочном документе, Варшавская конвенция и Гаагский протокол предусматривают аналогичные последствия.

Правила международных перевозок Аэрофлота предписывают только письменную форму заключения договоров. Вместе с тем допускается оформление договоров, кроме предусмотренных Варшавской конвенцией и Гаагским протоколом, иными документами согласно правилам и инструкциям Аэрофлота. Такое оформление по п.3.1 Правил есть исключение и применимо только в отношении оформления договоров перевозки пассажиров и багажа: «Если иное не будет установлено, «Пассажирский билет и багажная квитанция» являются доказательством заключения договора перевозки между Аэрофлотом и пассажиром... Пассажир допускается к перевозке только при наличии у него действительного и должным образом оформленного билета, выданного Аэрофлотом или его агентами, включая иностранных перевозчиков, билеты которых признаются действительными для перевозок по линии Аэрофлота». Иное может быть установлено только компетентными органами.

Согласно Варшавской конвенции проездной билет и багажная квитанция (в двух экземплярах) выдаются перевозчиком (ст.3, 4). Оформление и выдача этих документов свидетельствует о заключении договоров перевозки пассажира и багажа. Правила международной перевозки Аэрофлота предусматривают упрощенный порядок оформления договора перевозки багажа. На основании п.9.5.1 во время приема багажа к перевозке Аэрофлот обязан указать в билете количество мест и вес зарегистрированного багажа, что считается выдачей багажной квитанции. Кроме того, Аэрофлот обязан выдать отрывной талон багажной бирки для опознания каждого места, принятого и указанного в багажной квитанции зарегистрированного багажа.

Договор перевозки груза оформляется воздушно-перевозочным документом, обозначенным в Правилах Аэрофлота как авиагрузовая накладная. Воздушно-перевозочный документ составляется отправителем в трех подлинных экземплярах и вручается вместе с грузом перевозчику. Первый экземпляр носит пометку «Для перевозчика» и подписывается отправителем. Второй с пометкой «Для получателя» следует вместе с грузом, подписывается отправителем и перевозчиком. Третий подписывается перевозчиком и возвращается отправителю по принятии груза. По Правилам Аэрофлота (п.18.1) внесение в авиагрузовую накладную данных, касающихся тарифов и сборов, если такие, еще не были определены, производится Аэрофлотом.

Аэрофлот может потребовать от отправителя или уполномоченного им лица заполнения дополнительных авиагрузовых накладных, если отправка состоит более чем из одного места и вся не может быть перевезена на одном воздушном судне, а также в случае, когда этого требуют предписания государственных органов или Правила Аэрофлота. По просьбе отправителя Аэрофлот может сам заполнить авиагрузовую накладную, хотя это обязанность отправителя. Если врученная вместе с грузом авиагрузовая накладная не содержит всех необходимых данных или заполнена неправильно, Аэрофлот имеет право сделать в ней необходимые дополнения или уточнения, хотя это не относится к его обязанностям. Авиагрузовая накладная, записи в которой были подчищены или исправлены, Аэрофлотом не принимается (п.18.4 Правил). Отправитель несет всю ответственность перед Аэрофлотом и другими лицами за полноту, правильность и точность сведений, указанных в авиагрузовой накладной, даже если она была заполнена Аэрофлотом по просьбе отправителя. Отправитель обязан возместить вред, причиненный Аэрофлоту или другому лицу вследствие неправильности, неточности или неполноты указанных сведений (п.18.3 Правил).

Договор перевозки груза считается заключенным, если вместе с грузом отправителем предъявляется воздушно-перевозочный документ. В перевозочных документах должны быть указаны конкретные сведения. В соглашениях Варшавской системы предусматривается перечень необходимых для включения сведений, наибольший в самой Варшавской конвенции (ст.3, 4, 8, 9). Но, как показала практика, для идентификации пассажиров, багажа и грузов нет необходимости во всех требуемых по Конвенции сведениях. К тому же перечень необходимых сведений составлен неудачно, что влечет определенные трудности при составлении документа и возложении ответственности на авиаперевозчика. Так, в п.«а» (количество, род упаковки, маркировка или номера мест) и п.«и» (вес, количество, объем или размеры товара) непонятно, достаточно ли соблюдать только одно условие или же единственным выбором могут быть «маркировка или номера мест» и соответственно «объем или размеры товара».

Сведения, в которых нет необходимости, увеличивают время на обработку груза, что противоречит интересам перевозчика и его контрагентов, поэтому Гаагский

протокол существенно сократил перечень необходимых сведений. Так, билет, согласно ст. III, должен содержать:

- а) указание места отправления и места назначения;
- б) указание по крайней мере одной остановки, если места отправления и назначения находятся на территории участника Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, а одна или несколько предусмотренных остановок – на территории другого государства;
- в) уведомление о том, что если пассажир совершает поездку, при которой место окончательного назначения или остановки находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться постановленная Варшавской конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчика в случае смерти или ранения лица, а также при утере или повреждении багажа.

Согласно ст. IV при перевозке зарегистрированного багажа эти же сведения должны содержаться в багажной квитанции, если она не объединена, с проездным билетом или не включена в него. По Правилам Аэрофлота в багажной квитанции, включаемой в проездной билет, необходимо указать количество мест и вес зарегистрированного багажа (п. 9.5.1).

Все перечисленные в Гаагском протоколе условия необходимы для включения в воздушно-перевозочный документ (ст. VI). В последней части п. «в» ст. VI указывается, что Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчиков в случае утери или повреждения груза. По Правилам Аэрофлота, если внешний вид и состояние груза не являются удовлетворительными, отправитель обязан указать в авиагрузовой накладной его действительный внешний вид и состояние; если сдаваемый к перевозке груз имеет особые свойства или нуждается в особых условиях перевозки, отправитель должен указать это в накладной; если отправитель не выполнит этих указаний, Аэрофлот имеет право сам сделать в авиагрузовой накладной отметку о действительном виде и состоянии груза, его особых свойствах и об условиях перевозки или уточнить ранее сделанную отметку, заверив такое исправление своей подписью и штампом (п. 18.2).

## **1.6. ХАРАКТЕР ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПЕРЕВОЗЧИКА ПО ДОГОВОРУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ**

Заклучив договор международной воздушной перевозки с пассажирами, или грузовладельцами, перевозчик принимает на себя обязанности по выполнению условий договора. По условиям договора, международной воздушной перевозки пассажира и его багажа основное – перевозка в согласованные пункты назначения; по договору международной авиаперевозки груза перевозчик, кроме того, обязан выдать груз уполномоченному лицу.

Багаж и грузы, за исключением вещей при пассажирах, по условиям Варшавской конвенции должны находиться «под охраной перевозчика» (ст. 18). Для Аэрофлота в отношении зарегистрированного багажа такая обязанность возникает «после регистрации багажа» (п. 9.5.2 Правил), а в отношении груза – с момента его приема (п. 29.2) до момента выдачи уполномоченным лицам. Следовательно, перевозчик обязан в этот период предпринимать все меры предосторожности в отношении находящихся под его охраной багажа и груза.

Основные обязанности авиаперевозчика по договору международной воздушной перевозки перечислены в Варшавской конвенции. Как уже отмечалось, Конвенция и дополняющие ее соглашения унифицировали лишь «некоторые правила», касающиеся международных воздушных перевозок. Более полный перечень содержится в национальных нормативных актах, предусматривающих различные

обязанности, которые относятся как к основным, так и дополнительным, обычно обозначаемым как услуги. Например, в отношении пассажиров – это предоставление во время полета питания, мест отдыха для транзитных пассажиров, прием на хранение вещей при вынужденной задержке, доставка до места стоянки воздушного судна и т.д. Иногда перевозчик предоставляет услуги, непосредственно не закрепленные в правилах перевозки. Это объясняется заинтересованностью перевозчиков в привлечении к воздушным перевозкам дополнительного контингента пассажиров и грузовладельцев. Так, западногерманская авиакомпания Люфтганза имеет в Нью-Йоркском аэропорту Кеннеди специальный зал для пассажиров первого класса, где они могут пользоваться различными видами бесплатных услуг.

В Правилах международной перевозки Аэрофлота, кроме предусмотренных Варшавской конвенцией и Гаагским протоколом, определены обязанности только Аэрофлота по договору международной воздушной перевозки. В частности, при отмене рейса Аэрофлотом, или изменении расписания, в отношении норм бесплатного провоза багажа, при возврате сумм по неиспользованному билету или обменному ордеру, при обслуживании пассажира на борту воздушного судна и на земле и т. д.

Основные и дополнительные обязанности перевозчиков государств - участников Варшавской конвенции не должны противоречить постановлениям Конвенции (ст.33). Это и понятно, так как обязательства государств, закрепленные в Варшавской конвенции и других международных соглашениях, не могут нарушаться в какой бы то ни было форме, кроме случаев, непосредственно установленных участниками соглашения. Вместе с тем, не все обязательства по договору определяются непосредственно нормативными документами (как международными, так и национальными). В частности, в международных соглашениях Варшавской системы не содержится обязательство перевозчика осуществлять перевозку пассажиров; соблюдая все меры безопасности. Ничего об этом не говорится и в Правилах международной перевозки Аэрофлота. Решение этого вопроса является важным не только в интересах теории воздушного права, но и его практического применения, в данном случае при исполнении международных воздушных перевозок.

Осуществление всех возможных мер безопасности относится к основным договорным обязательствам авиаперевозчика. Нельзя делать вывод о характере обязательства по принципу: договорные обязательства зафиксированы в договоре в виде положений нормативных актов, в ином случае они считаются внедоговорными. Так, согласно Приложению к Соглашению об общих условиях выполнения международных пассажирских перевозок автобусами (Берлин, 1970 г.) на перевозчика непосредственно возлагается обязанности «обеспечить пассажиру безопасную... поездку». Можно ли утверждать, что по Берлинскому соглашению данное обязательство договорное, а по Варшавской конвенции – внедоговорное? Очевидно, нет.

Основные и дополнительные обязательства, закрепленные в письменной форме, не всегда составляют полное содержание договора.

При заключении любого соглашения предполагается, что договорившись по существенным и иным условиям, стороны достигли соглашения и в части обычных условий соглашения. Таким обычным условием и является обязанность авиаперевозчика осуществлять все меры безопасности при перевозке пассажиров, хотя эта обязанность специально и не оговаривается в нормативных документах по международному Воздушному праву. В отличие от внедоговорного обязательства транспорта осуществлять деятельность безопасным образом, устанавливаемого в силу закона, на его договорный характер в отношении пассажира указывает и то, что

оно принимается авиаперевозчиком добровольно. По условиям Варшавской конвенции, если авиаперевозчик не в состоянии обеспечить безопасность пассажира при перевозке, ничто не может помешать ему отказаться от исполнения Договора. Например, выясняется, что пассажир находится в состоянии, которое создает опасность для его перевозки или для перевозки других пассажиров. Здесь перевозчик может отказать пассажиру в воздушной перевозке. По Правилам международных перевозок Аэрофлота, если возраст, психическое или физическое состояние пассажира могут вызвать в полете ухудшение его здоровья или создать опасность для его жизни, то перевозка такого пассажира производится при условии, что Аэрофлот не несет ответственности за последствия (п.8.4.1).

Пассажир, вступая в соглашение с перевозчиком, предполагает безопасный полет. Например, если он узнает, что перевозка будет осуществляться над районами боевых действий, то далеко не всегда решится на заключение договора.

Юридическая обязанность по обеспечению безопасности при международной воздушной перевозке пассажиров, принятая перевозчиком добровольно, предполагает и соответствующие договорные права, которые также могут быть не закреплены непосредственно нормативными актами. Важно иметь в виду, что правом, корреспондируемым обязанность соблюдать все возможные меры безопасности, авиаперевозчик обладает не только при заключении договора международной воздушной перевозки, но и при его исполнении. Так, при возникновении ситуаций, влияющих на безопасность полета, когда существует реальная угроза причинения вреда пассажирам, именно обязанность соблюдать все меры безопасности предполагает право авиаперевозчика отказаться от исполнения договора международной воздушной перевозки или перенести вылет воздушного судна на другое время.

В Правилах международной перевозки Аэрофлота предусматриваются следующие основания для отказа в перевозке (как первоначальной, так и последующей), аннулировании произведенного для пассажира бронирования или снятия пассажира с борта воздушного судна:

- 1.обеспечение безопасности полетов;
- 2.предотвращение нарушений соответствующих законов, постановлений, правил или предписаний государственных органов любой страны, на территорию, с территории или через территорию которой выполняется полет;
- 3.неправильно оформленные документы;
- 4.поведение, возраст, психическое или физическое состояние пассажира таковы, что: а) требуют особой помощи перевозчика; б) создают беспорядок или вызывают возражения со стороны других пассажиров; в) представляют опасность для самого пассажира, других лиц или для имущества;
- 5.отказ пассажира выполнять указания перевозчика.

На безопасность полета может повлиять характер перевозимых в качестве багажа либо груза предметов, поэтому национальные правила международных перевозок устанавливают определенные требования к ним. По Правилам международных перевозок Аэрофлота пассажир не должен включать в свой багаж: предметы, которые не подпадают под определение багаж, содержащиеся в разделе I Правил «Предметы и вещи, составляющие имущество пассажира». В это понятие включается: зарегистрированный багаж, то есть который перевозчик принял к перевозке под свою ответственность и на который выдал багажную квитанцию; незарегистрированный (ручная кладь), находящийся во время перевозки в салоне воздушного судна под наблюдением самого пассажира; предметы, которые могут причинить вред воздушному судну, лицам или имуществу, находящимся на борту воздушного судна (взрывчатые вещества, сжатые газы, коррозирующие жидкости,

окисляющие и радиоактивные вещества, намагничивающие и легко воспламеняющиеся материалы, ядовитые, дурнопахнущие или раздражающие вещества, а также жидкости, кроме находящихся в незарегистрированном багаже пассажира, предназначенные для пользования в поездке); предметы, запрещенные к перевозке правилами или требованиями государственных органов любой страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка; предметы, неприемлемые для перевозки в качестве багажа по заключению Аэрофлота по своему весу, размеру или характеру; животных, исключая собак, кошек и других комнатных животных и птиц, принимаемых к перевозке при соблюдении положений п.9.14 Правил.

Если будет обнаружено, что в багаже содержатся такие предметы или вещества, Аэрофлот может отказаться перевозить их в качестве багажа или выполнять, их последующую перевозку (пп. 9.1, 9.2). В Правилах, кроме того, регламентируется провоз оружия, боеприпасов и специальной аппаратуры (п.9.3).

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16 июня 1978 г. изменена ст.96 Воздушного кодекса Союза ССР [[1]]. Согласно введеному изменению для «обеспечения безопасности полетов, охраны жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей гражданских воздушных судов органам гражданской авиации, милиции, таможенным учреждениям и пограничным войскам, предоставляется право производить досмотр ручной клади, багажа и личный досмотр пассажиров гражданских воздушных судов как на внутренних, так и на международных линиях. Досмотр производится в аэропорту либо на воздушном судне. Правила производства досмотра и перечень лиц, имеющих право производить досмотр, устанавливаются Советом Министров СССР». Согласно действующим правилам, если пассажир отказывается пройти досмотр, Аэрофлот может отказать ему в перевозке. В этом случае он не несет никакой ответственности перед пассажиром, кроме обязательства возратить ему суммы в соответствии с п.11.3.2 Правил.

Аэрофлот имеет право проверять все грузовые отправки и содержимое любой грузовой упаковки (п.23.6 Правил). В отношении перевозимых грузов Правила содержат определенные требования (п.23.1), особо оговаривая условия принятия к перевозке опасных, радиоактивных и скоропортящихся продуктов, ядохимикатов, животных и других особых грузов (п., 23.2). Кроме того, Аэрофлот наделяется следующими правами: изменять определенный в авиагрузовой накладной маршрут перевозки отправки, если иное не согласовано в особой договоренности; при определенных обстоятельствах заменять себя другим перевозчиком, заменять воздушное судно, отменять, перевести на любой другой срок, задержать любой рейс или аннулировать дальнейшую перевозку, а также выполнять рейс без всякого груза или какой-либо его части; временно задержать груз в каком-либо пункте до начала, во время или после перевозки, по указанию компетентных органов или руководствуясь положениями Правил международной перевозки; исходя из требований законов, постановлений и предписаний, определять, какие грузы подлежат перевозке в первую очередь по отношению к другим грузам, почте и пассажирам; при невозможности выполнить распоряжение отправителя отказать в удовлетворении этого распоряжения; в отношении скоропортящихся грузов, если они по различным причинам находятся под угрозой порчи, принять такие срочные меры, какие Аэрофлот считает необходимыми для обеспечения своих интересов, а также отправителя и получателя; в установленном законом порядке реализовать, по истечении шестимесячного срока – бездокументный и неостребованный груз; отказать в перевозке любого груза, если эта перевозка противоречит соответствующим, законам, постановлениям, правилам и предписаниям или документы на груз не в порядке.



Большинством из перечисленных прав авиаперевозчик наделяется для обеспечения, всех возможных мер безопасности при осуществлении международных воздушных перевозок.

### **1.7. ПЕРИОД МЕЖДУНАРОДНОЙ ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ**

По условиям ст.17 Варшавской конвенции авиаперевозчик отвечает за причиненный пассажиру материальный вред, происшедший в период нахождения пассажира на борту воздушного судна «или во время всяких операций по посадке и высадке» [[2]]. Таким образом, период международной воздушной перевозки пассажира определяется от начала посадки и до окончания высадки. Согласно сборнику терминов ИКАО под посадкой понимается «посадка для целей осуществления полета», а под высадкой «уход пассажиров с борта воздушного судна после его посадки». Включается ли в международную воздушную перевозку период от выхода пассажира на перрон для посадки на судно и до момента, когда пассажир покидает перрон аэропорта в пункте посадки, или же перевозка ограничивается пределами от посадки на судно и до момента, когда пассажир покидает воздушное судно? Например, Правилами перевозки пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям Союза ССР определено, что под перевозкой пассажиров подразумевается «время от выхода пассажира на перрон для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир покинул перрон аэропорта». Однако «территориальный» подход для определения периода международной перевозки неприемлем, так как операции по посадке и высадке пассажиров со стороны перевозчика, осуществляющего перевозку, далеко не всегда включают его деятельность, например, по доставке пассажиров к воздушному судну в пункте отправления или от судна за пределы перрона аэропорта в пункте посадки. В период от выхода пассажира на перрон для посадки и до момента, когда пассажир покинул перрон аэропорта после приземления воздушного судна в пункте посадки, по крайней мере два авиапредприятия вступают в отношения с пассажиром: одно из них перевозчик, другое – авиапредприятие, предоставляющее различные услуги в данный период в пунктах отправления или прибытия. Например, в операцию по посадке в воздушное судно Аэрофлота, вылетающее рейсом Москва-Прага, включаются подача, трапа к воздушному судну, осуществление Аэрофлотом наземной перевозки до воздушного судна, если это необходимо. Аналогичные операции в пражском аэропорту не относятся к функциям Аэрофлота, а следовательно, и не могут включаться в пределы международной перевозки. Аэрофлот окончил ее в тот момент, когда пассажир покинул воздушное судно.

Международная перевозка не включает в себя нахождение пассажиров в специально отведенных для них помещениях. Перевозчик осуществляет функции агента пассажира и не несет ответственности за убытки или расходы любого характера, понесенные пассажиром в результате предоставления ему обслуживания, связанного с размещением в гостинице, с питанием, экскурсиями или другими подобными мероприятиями независимо от того, осуществляются они за его счет или нет (п.13.4.1 Правил).

Несколько иначе решается вопрос в отношении наземных перевозок, которые могут осуществляться между аэропортами, обслуживающими один город, или между аэропортами и городами. Например, пассажир прибывает в аэропорт Шереметьево международным рейсом Аэрофлота и наземными средствами доставляется в аэропорт Внуково для продолжения полета. Если при этом наземный транспорт не эксплуатируется непосредственно перевозчиком, то переезд не входит в период международной перевозки. В таких случаях перевозчик не отвечает и за причинение вреда пассажирам во время наземной перевозки. В п.12.1 Правил, отмечено, что все действия работников, агентов или представителей Аэрофлота по оказанию

пассажирам содействия в получении наземного обслуживания никоим образом не влекут за собой ответственности за действия или упущения транспортных организаций. Если наземная перевозка осуществляется воздушным перевозчиком на его транспорте, то она должна включаться в период международной перевозки, подпадающей под действие правил Варшавской конвенции, а для Аэрофлота – и Правил международных воздушных перевозок (п.12.2).

Таким образом, понятие воздушной перевозки (в том числе и последовательной согласно п.3 ст.1 Варшавской конвенции и п.2.7 Правил международных перевозок Аэрофлота) не означает, что воздушный перевозчик должен нести обязательство по осуществлению всех возможных мер безопасности пассажира на протяжении всех этапов перевозки. В период международной перевозки, является она последовательной или нет, воздушный перевозчик исполняет только определённые Договором обязательства в указанное время. Следовательно, выясняя пределы исполнения обязательств перевозчика перед пассажиром, необходимо применять не «территориальный», а «функциональный» подход. Если функции в отношении перевозимых пассажиров по договору закреплены за перевозчиком международными соглашениями и национальными нормативными актами, ответственность за их нарушение при определенных условиях несет перевозчик.

В отношении зарегистрированного багажа и груза [[3]] пределы международной воздушной перевозки определены в ст.18 Варшавской конвенции: «Воздушная перевозка... охватывает период времени, в течение которого багаж или груз находятся под охраной перевозчика, независимо от того, имеет, ли это место на аэродроме, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте в случае посадки вне аэродрома. Если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки, в целях погрузки, сдачи или перегрузки, всякий вред почитается, вытекающим до доказательства противного из происшествия, происшедшего во время воздушной перевозки».

Таким образом, воздушный перевозчик осуществляет меры безопасности в отношении вверенного ему багажа и груза на аэродроме, на борту воздушного судна и в каком-либо ином месте в, случае посадки вне аэродрома. Следует отметить, что под охрану перевозчику зарегистрированный багаж и груз обычно передаются и ждут своей отправки не на аэродроме, а в помещении аэропорта. Выдача, как правило, тоже происходит в специальных помещениях. Аэродром представляет собой земельный участок, имеющий комплекс сооружений и оборудования для взлета, посадки, руления, хранения и обслуживания воздушных судов, входящий наряду с вокзалом и другими наземными сооружениями для приема, обработки и хранения багажа и груза в аэропорт, поэтому в Гватемальском 1971 г. и Монреальском № 4 1975 г. протоколах выражение «аэродром»справедливо заменено на «аэропорт».

Правила международных перевозок более широко регламентируют обязанности Аэрофлота по осуществлению мер безопасности в отношении зарегистрированного багажа и груза. Согласно п.16.2.2 Правил Аэрофлот несет ответственность за уничтожение, утерю или повреждение багажа не только, если принесшее вред происшествие имело место во время воздушной перевозки, но и в любой период времени, в течение которого багаж находился под охраной Аэрофлота. Таким образом, Аэрофлот несет ответственность за багаж с момента приема и регистрации до момента выдачи: «После регистрации багажа обязанности по его сохранности возлагаются на Аэрофлот» (п.9.5.2 Правил).

В отношении груза ответственность Аэрофлота также определяется «с момента приема и до момента выдачи...» (п.29.2 Правил). На основании ст.26 Варшавской конвенции получение багажа и груза получателем без возражений к перевозчику свидетельствует, что багаж и груз были доставлены в надлежащем состоянии

согласно перевозочному документу. С этого момента перевозчик окончил исполнение возложенных на него по договору международной воздушной перевозки багажа или груза функций, и договор считается исполненным.

## **Глава 2. ОСНОВАНИЯ И УСЛОВИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЯЕМЫЙ ПАССАЖИРАМ И ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦАМ [[4]]**

### **2.1. ПРОТИВОПРАВНОЕ ПОВЕДЕНИЕ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА**

Анализ правонарушения начинается с рассмотрения поведения (действия или бездействия) человека, характеризующего внешнюю сторону правонарушения.

Авиаперевозчик, являясь воздушно-транспортным предприятием, представляет собой совокупность физических лиц, осуществляющих посредством авиационной техники и другого необходимого оборудования воздушные перевозки. Каждое физическое лицо наделено определенными правами и обязанностями, реализация которых есть не что иное, как исполнение функций авиаперевозчика. Например, руководитель авиапредприятия-перевозчика осуществляет общее руководство; инженерно-технический состав занимается технической подготовкой воздушных судов, их регулярным техническим обслуживанием; наземная служба перевозок выполняет операции по оформлению, отправке и приему перевозимых пассажиров, багажа и грузов; летный состав непосредственно исполняет полеты на воздушных судах. Поскольку целенаправленная деятельность авиапредприятия осуществляется через сознательное поведение отдельных физических лиц в рамках предоставленной им компетенции, нарушение авиаперевозчиком (авиапредприятием) субъективного права контрагента на безопасную и своевременную международную перевозку имеет место через поведение этих физических лиц. Так как физическое лицо выполняет функции авиаперевозчика при осуществлении международных авиаперевозок, объектом закона (в данном случае Варшавской конвенции и других перечисленных международных соглашений, а также внутреннего законодательства), в том числе и при нарушении прав контрагентов по договору международной воздушной перевозки, является не само физическое лицо, а авиаперевозчик.

Установление первого элемента – противоправности в поведении авиаперевозчика, – как правило, не вызывает особых затруднений. Например, Р являлся пассажиром воздушного судна американской авиакомпании Транс Уорлд Эйруэйз, осуществлявшего рейс из Тель-Авива в Нью-Йорк. В пути следования на экипаж было совершено нападение, после чего преступники заставили экипаж посадить воздушное судно в пустыне Иордании (WarsawConvention-CarrierLiability.- «JournalofAirLawandCommerce», v. 39, 1973, p. 433). При рассмотрении иска нью-йоркским судом истец заявил, что ему был причинен определенный вред. Для установления противоправности в поведении авиаперевозчика констатации факта причинения вреда недостаточно, важно установить наличие юридических оснований, охраняющих нарушенное субъективное право потерпевшего. В данном случае поведение авиаперевозчика авиакомпании Транс Уорлд Эйруэйз противоправно, так как согласно ст.17 Варшавской конвенции авиаперевозчик отвечает за вред происшедший в случае «ранения или всякого другого телесного повреждения, понесенного пассажиром, если несчастный случай произошел на борту воздушного судна или во время всяких операций по посадке и высадке».

Противоправное поведение может быть выражено действием, запрещенным нормой права, или упущением, когда право предписывает совершать определенные действия. В рассмотренном случае имело место упущение авиакомпании Транс Уорлд Эйруэйз, не предпринявшей необходимых мер безопасности по отношению к

контрагентам договора перевозки. Другой пример: экипаж воздушного судна авиакомпании АэроМэритайм Лим выполнял полет на опасно низкой высоте, не имея на это веских причин; в результате воздушное судно потерпело катастрофу (Verplaietse]. G. Internationallawinverticalspace. Air. Outerspace. Ether. Ml-Y., 1960, p.330). Причиненный контрагентам авиаперевозчика вред явился результатом небрежного отношения экипажа к своим обязанностям, т.е. упущением предпринять экипажем те действия, которые необходимы по требованиям нормативных актов, регулировавших выполнение данного полета.

Как правило, вред, причиняемый пассажирам и грузовладельцам при воздушных перевозках, имеет место именно по причинам различного рода упущений авиаперевозчика. А упущение есть ни что, иное, как внешнее проявление небрежности. Разумеется, вредные последствия могут быть вызваны и активными действиями авиаперевозчика, хотя это встречается крайне редко.

Определяя противоправность в поведении авиаперевозчика, необходимо абстрагироваться от психического отношения причинителя к результату своего поведения. Однако это вовсе не означает отрыв внешней (физический) стороны правонарушения от внутренней (психической). Действия или упущения, с одной стороны, и психическое состояние причинителя, с другой, характеризуют внешнюю и внутреннюю стороны одного и того же явления – правонарушения. Прежде чем исследовать внутреннюю сторону нарушения прав контрагентов авиаперевозчика, необходимо установить, подпадает или нет данное нарушение под действие норм объективного права – Варшавской конвенции и других документов, определенных Правилами международных перевозок Аэрофлота. Непредоставление авиаперевозчиком средств наземной перевозки не является противоправным по условиям Варшавской конвенции и ее дополнений, поскольку такое право пассажиров не закреплено в этих документах. Но даже нарушение закрепленных в международных соглашениях или внутреннем законодательстве прав далеко не всегда требует применения соответствующего правового документа, например, Варшавской конвенции, так как по ее условиям обеспечению подлежат не все закрепленные права пассажиров и грузовладельцев, а лишь конкретные - права на безопасную и своевременную перевозку. Следовательно, при определении противоправности в поведении авиаперевозчика необходимо определить, нарушены или нет права контрагентов на безопасную или своевременную авиаперевозку. Если эти права контрагентов нарушены, противоправное поведение авиаперевозчика является отправным пунктом для дальнейшего рассмотрения правонарушения по условиям Варшавской конвенции и Гаагского протокола.

В начале 50-х гг. в международной деятельности гражданской авиации получила распространение такая разновидность противоправного поведения, как акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Лица, осуществляющие противоправную деятельность, в большинстве случаев – пассажиры, заключившие с авиаперевозчиком договор международной воздушной перевозки. Незаконное вмешательство является уголовным преступлением, подпадающим под действие конвенций международного публичного права,[[5]] а также положений национального законодательства (в СССР – ст.213<sup>2</sup> УК РСФСР и соответствующих статей уголовных кодексов других союзных республик). Такое поведение нарушает субъективные права авиаперевозчиков, пассажиров и грузоотправителей (грузополучателей). Например, в одном из инцидентов воздушное судно авиакомпании Пан Америкэн, выполнявшее рейс из Брюсселя в Нью-Йорк, подверглось незаконному захвату со стороны двух террористов. После короткой остановки в Бейруте воздушное судно произвело посадку в Каире, где пассажиров высадили, а воздушное судно преступниками было, полностью разрушено

(«International Legal Materials», vol. XIII, 1974, p.1377). В данном случае, кроме авиаперевозчика, пострадали пассажиры и грузовладельцы перевозимых грузов.

В большинстве подобных случаев существенный материальный вред причиняется пассажирам и авиакомпаниям. Перевозчикам также причиняется моральный вред, заключающийся в подрыве их репутаций как неспособных обеспечить все возможные меры безопасности.

Естественно, что акты вмешательства в деятельность гражданской авиации или попытки такого, вмешательства дают, основание перевозчикам или иным лицам применять принудительные меры по отношению к преступникам. Например, при нападении на пассажиров авиакомпании Транс Уорлд Эйруэйз в Афинском аэропорту в августе 1973 г. авиаперевозчик совместно с афинскими властями заставили террористов сдаться, применив при этом принудительные меры. В результате нескольким террористам были причинены телесные повреждения («International Legal Materials», v. XIV, 1975, p.81.2 ets).

Подобные действия авиаперевозчиков не являются противоправными, поскольку они вызваны необходимостью защиты своих интересов, а также интересов контрагентов. Эти действия относятся к необходимой обороне. В частности, согласно ст.13 Уголовного кодекса РСФСР и соответствующих статей УК других союзных республик «не является преступлением действие, хотя и подпадающее под признаки деяния, предусмотренного Особенной частью настоящего Кодекса, но совершенное в состоянии необходимой обороны, то есть при защите интересов Советского государства, общественных интересов личности или прав обороняющегося или другого лица от общественно опасного посягательства путем причинения посягающему вреда, если при этом не было допущено превышения пределов необходимой обороны.

Превышением пределов необходимой обороны признается явное несоответствие защиты характеру и опасности посягательства».

Состояние необходимой обороны наступает в том случае, когда по всем обстоятельствам начало активного вмешательства настолько очевидно, что непринятие предупредительных мер ставит в явную, непосредственную опасность лицо, осуществляющее такие меры. Уяснение этого вопроса имеет значение для определения пределов противоправности в поведении авиаперевозчика.

Следует ли понимать под необходимой обороной принудительные действия, совершаемые против лиц, применявших или пытавшихся применить не холодное или огнестрельное оружие, а его имитацию? Является ли в таких случаях поведение авиаперевозчика противоправным? Например, до 1974 г. приблизительно из 270 единиц оружия, примененного террористами, десять процентов составляли макеты («Interavia», 1976, №6, p.544). В подобной ситуации следует исходить из психологического состояния нападающего и обороняющегося. Нет сомнения, что обороняющийся не во всех случаях может точно взвесить характер опасности и выбрать соразмерные средства защиты. А это может повлечь причинение нападающему более тяжелых телесных, повреждений. Однако противоправный характер в поведении защищающегося исключен, если он преследовал цель не причинения вреда нападающему, а предупреждения явной и непредотвратимой опасности посягательства на свои личные интересы, а если это перевозчик – в первую очередь на интересы его пассажиров, и (или) владельцев перевозимых грузов.

Необходимую оборону следует отличать от крайней необходимости, которая также может возникнуть при осуществлении международных воздушных перевозок. Различие между ними заключается в том, что при крайней необходимости источником опасности для субъектов договора международной воздушной перевозки могут быть действия сил природы либо поведение третьих лиц. Этим лицам может

быть также причинен вред. Действия авиаперевозчика, причиняющего такой вред с целью предотвращения еще большего вреда, должны быть единственным выходом из создавшегося положения, когда предотвращение опасности недостижимо иными средствами. Крайняя необходимость, определена в ст.14 Уголовного кодекса РСФСР и соответствующих статьях уголовных кодексов других союзных республик. Согласно ст.14 УК РСФСР «не является преступлением действие, хотя и подпадающее под признаки деяния, предусмотренного Особенной частью настоящего Кодекса, но совершенное в состоянии крайней необходимости, то есть для устранения опасности, угрожающей интересам Советского государства, общественным интересам, личности или правам данного лица или других граждан, если эта опасность при данных обстоятельствах не могла быть устранена другими средствами и причиненный вред является менее значительным, чем предотвращенный вред». Такая ситуация может быть вызвана, например, поведением отдельных лиц, находящихся в районе места взлета (посадки) воздушного судна. Если при причинении вреда в случае крайней необходимости действия авиаперевозчика являются единственным выходом из создавшегося положения, они не могут быть признаны противоправными.

## **2.2.К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ВРЕДА, ПОДЛЕЖАЩЕГО ВОЗМЕЩЕНИЮ**

Второй элемент состава рассматриваемого договорного правонарушения – вредные последствия противоправного поведения авиаперевозчика, заключающиеся в причиненном контрагентам материальном или моральном вреде.

*Материальный вред* имеет место в результате умаления личных прав потерпевших, влекущего потерю заработка, отсутствие возможности получать средства существования, которые предоставляло лицо, погибшее в результате причиненного ему вреда, а также другие материальные утраты. Этот вред именуется личным и связан, как правило, с лишением жизни или повреждением здоровья потерпевшего. При осуществлении международной воздушной перевозки лицами, которым такой вред может быть причинен, являются пассажиры или их правопреемники.

Материальный вред имеет место и в том случае, если перевозчик причинил ущерб имуществу контрагента, т.е. нарушил собственно имущественные права последнего. Такой вред именуется собственно имущественным вредом и может быть причинен как пассажиру, так и грузовладельцу.

Согласно ст.17 Варшавской конвенции авиаперевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти, ранения или всякого другого телесного повреждения, понесенного пассажиром. На основании ст.127 Воздушного кодекса СССР и п.16.2 Правил международных перевозок ответственность Аэрофлота возникает «в случае смерти или любого телесного повреждения». Как видно, ВК СССР и Правила не изменили по существу основание возложения ответственности, предусмотренное в ст.17 Конвенции, изложив его лишь в несколько иной редакции.

В случае смерти пассажира основания для предъявления иска возникают у правопреемников погибшего пассажира, к которым относятся нетрудоспособные лица, состоявшие на иждивении у погибшего или имевшие ко дню его смерти право на получение от него содержания, а также дети умершего, родившиеся после его смерти. Круг правопреемников может включать и иных лиц, определяемых национальным правом, поэтому в Варшавской конвенции и других соглашениях Варшавской системы не определены лица, имеющие право на предъявление иска. Эта проблема в соответствии со ст.24 Варшавской конвенции должна рассматриваться национальным законодательством.

Независимо от определения круга лиц, имеющих право на предъявление иска, он должен быть предъявлен в соответствии с условиями, предусмотренными

Конвенцией. По ст.28 Варшавской конвенции иск об ответственности должен быть возбужден по выбору истца в пределах территории одной из участвующих в Конвенции или Конвенции и Протоколе сторон (государств), в суде по месту жительства перевозчика, по местонахождению главного управления его предприятия или конторы, посредством которой был заключен договор, либо перед судом места назначения. В ст.29 Варшавской конвенции, в ст.135 Воздушного кодекса СССР и п.17.2 Правил международных перевозок определено, что иск об ответственности должен быть возбужден в течение двух лет с момента прибытия, по назначению воздушного судна или со дня, когда воздушное судно должно было прибыть, или с момента остановки перевозки. Порядок исчисления срока определяется законом суда, в который предъявлен иск.

В случае причинения пассажиру «ранения или всякого другого телесного повреждения» (ст.17 Варшавской конвенции) авиаперевозчик обязан возместить потерпевшему вред с учетом утраченной трудоспособности и прежнего дохода. Суд может обязать причинителя оплатить стоимость ухода сверх возмещения за потерю прежнего заработка (дохода), а также все расходы, произведенные потерпевшим для восстановления нарушенного первоначального личного имущественного права. В Варшавской конвенции и дополняющих ее соглашениях определены пределы возмещения личного материального вреда пассажиров. Согласно ст.22 Конвенции ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира при перевозке ограничивается суммой в 125 000 франков (имеется в виду французский франк Пуанкаре, равный 65,5 мг золота 900 пробы). Если по закону суда, в который был предъявлен иск, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, капитализированная сумма этих платежей не может превышать указанного предела. Вместе с тем допускается заключение особого соглашения пассажира с перевозчиком об установлении более высокого предела ответственности.

Гаагский протокол 1955 г. вдвое увеличил предел материального возмещения вреда, причиняемого пассажиру. Этому послужила сложившаяся практика западных государств. Как правило, при исчислении материального выражения вреда получаемый результат превосходил пределы, установленные в Конвенции. После установления Гаагским протоколом предела в 250 000 франков Юридический комитет ИКАО вновь обратился к вопросу о пересмотре установленного Протоколом предела, поскольку постоянный рост стоимости жизни привел к необходимости возмещать вред в гораздо больших размерах. Например, в Гарвардском юридическом обозрении были приведены следующие, данные: в США с 1950 по 1964 гг. при возмещении личного материального вреда в случаях, не подпадающих под действие Варшавской конвенции и Гаагского протокола, средний уровень компенсаций в расчете на одного пассажира составил 38 499 долларов (примерно 570 643 франка). И если в 1950 г. этот уровень составлял 11 852, в 1951 г. – 14 350, в 1952 г. – 23 301 доллар, то к 1964 г. уже 52 000 долларов (примерно 780 000 франков), причем в 29,3% случаев было выплачено по 50 000, в 23,5% – 75 000 и в 17,9% – 100 000 долларов («Harvard Law Review», 1967, v. 80, p.533).

Естественно, что в этих условиях западные государства и прежде всего США настаивали на увеличении пределов, определенных в Гаагском протоколе. Это и послужило одной из причин принятия в 1966 г. Монреальского соглашения, в котором предел ответственности перевозчика за причиненный пассажиру личный материальный вред был увеличен до 75 000 долларов. Как отмечено в примечании к п.16.1 Правил, «при перевозке, при которой пункты отправления, назначения или согласованной остановки или хотя бы один из них находятся на территории США, ответственность Аэрофлота регулируется положениями Монреальского соглашения

1966 г.», а следовательно, предел ответственности Аэрофлота в этом случае равен 75 000 долларов.

Указанные причины послужили основанием принятия в Гватемальском протоколе 1971 г. предела ответственности перевозчика в 100 000 долларов, но этот протокол еще не вступил в силу.

Согласно ст.18 Варшавской конвенции, перевозчик несет ответственность «за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или груза». Уничтожение или потеря, являются двумя видами вреда, именуемого утратой груза или багажа полностью или частично. Частичная утрата выражается в уменьшении количества или веса места багажа, а в отношении груза объема или размеров против сведений, указанных, в перевозочных документах. Обычно частичная утрата имеет место при перевозке малогабаритных предметов, например, радиодеталей, запасных частей, различных машин и механизмов, мелкого оборудования или же товаров индивидуального пользования, принадлежащих физическим или юридическим лицам и переданных воздушному перевозчику во временное пользование под его сохранность. Причиной полной или частичной утраты груза являются, как правило, кражи либо мелкие хищения. Утрата может, наступить также в результате угона воздушного судна, осуществленного с применением силы или с угрозой ее применения.

Под повреждением груза или багажа, понимается состояние, возникшее в результате транспортировки, которое делает невозможным использование груза или багажа по первоначальному назначению или же снижает, эффективность свойств груза либо багажа при использовании [11]. Повреждение может вызываться несвоевременной отправкой. Именно скорость воздушного транспорта заставляет в большинстве случаев и обращаться к его услугам, поэтому большой процент международных воздушных перевозок грузов составляют такие, которые требуют быстрой доставки в пункты назначения: скоропортящиеся продукты питания, газеты и т. д. Возможность их использования существенно зависит от надлежащего исполнения договора международной воздушной перевозки авиаперевозчиком.

Согласно ст.22 Варшавской конвенции применяются следующие материальные пределы ответственности авиаперевозчика при перевозке зарегистрированного багажа и груза: 1) 250 франков с килограмма; 2) в случае особого заявления о заинтересованности в доставке, сделанного отправителем в момент передачи места перевозчику с оплатой возможного дополнительного сбора – в сумме, не превышающей объявленной суммы, если только перевозчик не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

В отношении предметов, оставляемых пассажиром при себе, ответственность перевозчика ограничивается 5000 франков с пассажира.

На основании ст.19 Варшавской конвенции авиаперевозчик несет ответственность за вред, причиненный в результате опоздания при осуществлении международной воздушной перевозки пассажиров, багажа и грузов. В статье не раскрыто понятие вреда и, следовательно, можно предположить, что ответственность наступает за умаление любого блага в случае опоздания в международной перевозке. Столь общее понятие вреда без определения его сущности дается в Конвенции по той причине, что в различных государствах, участвующих в этом соглашении, сложилась неодинаковая практика возложения ответственности за причинение такого вреда. Например, некоторые правовые акты США предусматривают так называемую номинальную ответственность авиаперевозчика даже при отсутствии материального вреда в случае опоздания. Номинальная ответственность является своего рода санкцией в отношении авиаперевозчика, не исполнившего договор воздушной перевозки в установленные сроки, обязывающей возместить



пострадавшему номинальные, т. е. символические убытки в небольших суммах. Аналогичные правила существуют в Великобритании, Швеции, Дании и ряде других государств.

По советскому законодательству возмещению подлежит лишь имущественный вред. Согласно ст.36 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик, ст.219 ГК РСФСР и соответствующих статей гражданских кодексов других союзных республик в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательства должником (авиаперевозчик по договору перевозки является должником), он обязан возместить кредитору (в договоре перевозки-пассажиру, грузоотправителю или грузополучателю) причиненные убытки. Убытки выражаются в уменьшении имущества, бывшего в наличии у потерпевшего (так называемые прямые убытки – произведенные расходы, утрата или повреждение имущества), либо в непоступлении того имущества, которое должно было поступить (неполученная прибыль). Следует отметить, что в ст.19 Варшавской Конвенции нет обязательства авиаперевозчика возмещать неполученную прибыль. Таким образом, вопрос о том, должен ли он возмещать неполученную прибыль, решается внутригосударственным законодательством, регулирующим наряду с Варшавской системой деятельность авиаперевозчика. В частности, Аэрофлот (п.16.2 Правил) при опоздании несет ответственность только за прямые убытки. Неполученную прибыль Аэрофлот возмещать не обязан. Это правило распространяется как на пассажирские, так и на грузовые: (п.29.3 Правил) международные перевозки.

В Варшавской конвенции и Гагском протоколе не разрешен вопрос об ответственности авиаперевозчика за опоздание, если сроки международной воздушной перевозки не определены. Эта проблема оставлена на разрешение национального законодательства. Очевидно, в период заключения этих международных соглашений трудно было выработать общую позицию. В настоящее время сложившаяся практика международных воздушных перевозок позволяет, прийти к выводу, что поведение авиаперевозчика в таких ситуациях может быть признано противоправным. Еще полвека назад советский юрист И.С. Перетерский отмечал, что своевременная доставка пассажиров и грузов в пункты назначения составляет главнейшую задачу воздушно-транспортного предприятия [25]. Именно ради скорости контрагенты авиаперевозчика соглашались на целый ряд неудобств, в том числе на оплату по более высоким тарифам, чем на других видах транспорта. При отсутствии сроков перевозки это преимущество воздушного транспорта должно использоваться в интересах кредиторов-пассажиров и грузоотправителей (грузополучателей).

В большинстве национальных законодательных актов разумно необходимое время как раз и является критерием оценки поведения авиаперевозчика, даже если срок перевозки и не определен. Понятие «разумно необходимое время» в приведенном значении было введено в Конвенцию о международной смешанной перевозке грузов (ст. 9А), проект которой в настоящее время обсуждается в ряде международных организаций, в том числе в рамках ИКАО (ICAO, Doc. 9096 – LC/171-2, p.44).

В практике применения Варшавской конвенции и Гагского протокола отсутствует единство взглядов на вопрос о том, должен ли наряду с физическим возмещаться и моральный вред, причиняемый при международных воздушных перевозках пассажирам. Моральный вред обычно связывается с психическим кратковременным или более продолжительным расстройством здоровья человека, вызываемым внешними явлениями, в данном случае противоправным поведением авиаперевозчика. Расхождение по поводу возмещения морального вреда на основании Варшавской конвенции и Гагского протокола объясняется, во-первых,

различным толкованием положений этих международных соглашений относительно определения вреда, подлежащего возмещению в отношении пассажира, и, во-вторых, установившейся практикой возмещения морального вреда во многих государствах мира. При этом в одних государствах возмещение морального вреда допускается в случаях, прямо предусмотренных в законе этих государств, в других – исходя из практики судов.

Указанное расхождение взглядов касается положений ст.17 Варшавской конвенции «другие телесные повреждения». Входят ли в это понятие такие вредные последствия, как, Например, нервное расстройство? Важно иметь в виду, что Варшавская конвенция составлена на французском языке и при расхождении взглядов относительно толкования тех или иных ее положений необходимо обращаться к французскому тексту, но и французское выражение ст.17 «autrelesioncorporell» не дает ясного ответа на поставленный вопрос. В связи с этим в 1951 г. Юридический комитет ИКАО на внеочередной сессии в Мадриде рассматривал оказавшуюся весьма сложной проблему единого понимания и применения данного положения ст.17 Конвенции. В ходе дискуссии так и не удалось выполнить эту задачу («The Journal of Air Law and Commerce», 1952, v. 19, p.70-79).

В отношении Аэрофлота Правила международной перевозки не содержат определения вреда, подлежащего возмещению на основании ст.17 Конвенции. Советская доктрина и судебная практика, в основном, отрицательно (по крайней мере до последнего времени) относились к возможности возмещения морального вреда [26]. Очевидно, по этой причине французское выражение «lesioncorporell» в официальном переводе означает «телесные повреждения», хотя его можно перевести и как «повреждение личности», а это уже давало бы основание говорить о возможности возмещения морального вреда. Противники материального возмещения морального вреда в качестве основного аргумента называют невозможность оценить моральный вред в материальном отношении, и что оценка морального вреда аморальна, свойственна лишь буржуазному, праву [26]. Действительно, законодательные акты США, Великобритании, Франции, Швеции, ФРГ и большинства других буржуазных государств предусматривают возможность возмещения не только физического, но и морального вреда. В целом ряде случаев право социалистических государств содержит положения, допускающие возможность возмещения морального вреда. Обратимся к советскому законодательству. Оно также не дает достаточных оснований для вывода о необходимости возмещения лишь физического вреда. Согласно Основам гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательства должником он обязан возместить кредитору причиненные при этом убытки. Под убытками имеются в виду расходы, произведенные кредитором, утрата или повреждений его имущества, а также не полученные кредитором доходы, которые он получил бы в случае исполнения должником обязательств. Но, очевидно, расходы, произведенные кредитором, не обязательно имеют место в случае причинения физических страданий. Почему бы не понимать под этими расходами и произведенные кредитором, в данном случае потерпевшим пассажиром, в целях ликвидации нравственных лишений? Почему же не возложить ответственность на виновного, «если для смягчения душевных переживаний, необходима, например, перемена обстановки, требующая денежных затрат» [27]. Таким образом, и с позиции советского законодательства возмещение морального вреда не исключается. Следовательно, если к Аэрофлоту предъявляется претензия или иск о возмещении морального вреда, например, нервного расстройства, на основании ст.17 Варшавской конвенции, необходимо иметь в виду, что толкование официального французского текста данной статьи включает и, такой вред при условии, соблюдения положений

данной статьи. По советскому законодательству возмещаются лишь такие вредные последствия, которые по определению суда требуют материальных затрат на их ликвидацию, независимо от того, являются ли они моральными или физическими. Действительно, применяя ст.17 Варшавской конвенции, необходимо исходить не из оценки нравственных страданий (такая оценка объективно невозможна), а оценки материальных затрат, имеющих место у потерпевших на ликвидацию морального вреда. Необходимость и размеры предполагаемых затрат суд всегда может установить. Если для ликвидации морального вреда или возможного его смягчения нет необходимости в материальных затратах, следовательно, и нет необходимости возлагать на авиаперевозчика, причинившего этот вред, материальную ответственность.

### **2.3. УСТАНОВЛЕНИЕ ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕННЫХ СВЯЗЕЙ И ОСНОВАНИЯ ОСВОБОЖДЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ**

Объяснить, что противоправное поведение авиаперевозчика явилось причиной вредных последствий – наиболее трудный и вместе с тем обязательный элемент установления его ответственности. При отсутствии непосредственной связи между его поведением и вредными последствиями для пассажиров или грузоотправителей (грузополучателей) по Варшавской конвенции и Гаагскому протоколу нельзя возлагать на него ответственность за эти последствия. С позиции материалистического учения о причинности противоправное поведение авиаперевозчика можно тогда рассматривать в качестве объективного элемента правонарушения, когда оно непосредственно вызвало рассматриваемое явление – вредные последствия для пассажиров или грузоотправителей (получателей).

Явления в последовательной цепочке, предшествовавшие и вызвавшие непосредственную причину вреда – противоправное поведение авиаперевозчика - не имеют значения для возложения на него ответственности. Например, тот факт, что между появлением гражданской авиации и одной из самых крупных в авиации катастроф, происшедшей в аэропорту Санта-Круз на Канарских островах 27 марта 1977 г., имеет место огромное количество причин и следствий, сам по себе в данном случае не играет какой-либо роли. Важно, что в этой цепи явлений непосредственной причиной вредных последствий явилось противоправное поведение авиаперевозчиков – авиакомпаний Пан Америкэн и КЛМ.

При выполнении международных воздушных перевозок вредные последствия для контрагентов авиаперевозчика – пассажиров и грузоотправителей (грузополучателей) – могут, иметь место в результате непосредственного воздействия других причин, ряд из которых может быть прямо перечислен в национальном законодательстве или в международных соглашениях в качестве обстоятельств, освобождающих авиаперевозчика от ответственности. Так, Правила международных воздушных перевозок 1977 г. содержат положения об освобождении Аэрофлота от ответственности, если вред причинен в силу, следующих обстоятельств:

- 1) в отношении пассажира, если смерть или телесное повреждение явились результатом исключительно состояния здоровья пассажира (п.16.2.1);
- 2) в отношении багажа, если вред является результатом исключительно присущих багажу свойств или пороков (п.16.2.2);
- 3) в отношении пассажиров и багажа, если вред прямо или косвенно возник из соблюдения законов, постановлений, правил и предписаний государственных органов любой страны, на территорию или через территорию которой осуществляется перевозка, или из какой-либо неподконтрольной ему причины (п.16.3.11);

4) в отношении груза, если повреждение или уничтожение груза были вызваны другим содержащимся в этом грузе имуществом (п.29.3.3);

5) в отношении естественной смерти или ранения перевозимых животных, если они вызваны действиями сопровождающих лиц, поведением или действиями самого животного или других животных (например, укусы, лягание, бодание, удушение), а также если это было связано с привычками, природными особенностями или характером животного (п.29.3.5);

6) в отношении лиц, сопровождающих животных, если смерть или телесное повреждение этих лиц вызваны действиями или поведением сопровождаемых животных (п.29.3.6);

7) в отношении грузов, содержание которых может испортиться, изменить свое качество или количество из-за перемены климата, температуры, атмосферного давления, пребывания в обычных или других условиях перевозки, если вред вызван такой порчей груза, изменением его качества или количества. При этом Аэрофлот не обязан предупреждать контрагентов по договору (грузоотправителей/ грузополучателей) о возможных последствиях и убытках, вызванных порчей, изменением качества и количества перевозимого груза, даже если он знал о возможности возникновения таких убытков (п.29.3.7);

8) в отношении отправителя, если он не был предварительно предупрежден о последствиях и убытках, вызванных регулируемой Правилами Аэрофлота перевозкой, даже если перевозчик и знал о возможностях возникновения таких убытков (п.29.3.8).

В международных соглашениях также могут быть указаны причины вреда, при которых перевозчик не несет за этот вред ответственность. Так, согласно ст. XII Гаагского протокола в случае «утери или вреда, происшедших в результате свойственного перевозимому грузу недостатка, качества или порока» авиаперевозчик не будет нести ответственность, если он сделал соответствующую оговорку в перевозочных документах.

Следует иметь в виду, что как в международных соглашениях, так и во внутреннем законодательстве перечисление причин, снимающих ответственность с авиаперевозчика, всегда носит ограниченный характер, поскольку все причины перечислить невозможно. Для того, чтобы снять с авиаперевозчика ответственность по условиям Варшавской конвенции и Гаагского протокола необходимо доказать, что причиненный вред явился результатом не противоправного поведения авиаперевозчика, а иных причин, неподконтрольных авиаперевозчику (п.16.3.11 Правил).

Если невозможно доказать, что поведение авиаперевозчика не находится в непосредственной связи с наступившим вредом, определенным в ст.17, 18 и 19 Варшавской конвенции, налицо три объективных элемента, составляющих основание ответственности авиаперевозчика: противоправное поведение, вред и причинно-следственная связь между поведением и вредом. Согласно Варшавской конвенции и Гаагскому протоколу, а также главе VII Воздушного кодекса (в отношении авиаперевозок, не подпадающих под действие отмеченных международных документов) наличие этих элементов еще не достаточно, чтобы возложить на авиаперевозчика ответственность по Конвенции и Протоколу. Необходимо по условиям ст.20, 21 и 25 определить вину авиаперевозчика. Вина относится к обязательным элементам, подлежащим по Конвенции и Протоколу установлению, при определении ответственности авиаперевозчика. Это – субъективный элемент или условие ответственности.

## 2.4.ВИНА КАК УСЛОВИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА

Под виной понимается отношение правонарушителя к своему противоправному поведению и к результатам этого поведения. Целенаправленная деятельность авиаперевозчика осуществляется через сознательное поведение физических лиц, выполняющих его функции в рамках предоставленной им компетенции. Соответственно и вина этих физических лиц представляет собой *вину авиаперевозчика*. Именно поэтому авиаперевозчик, а не отдельные физические лица, несет ответственность перед контрагентами по договору международной воздушной перевозки за нарушение физическими лицами его функций, в результате чего контрагентам причиняется вред.

Таким образом, вина авиаперевозчика – субъекта договора международной воздушной перевозки – выражается в отношении физических лиц, выполняющих его функции, к своему противоправному поведению и к результатам этого поведения. Функции Аэрофлота как стороны договора международной воздушной перевозки выполняют работники, агенты и представители, действующие «при исполнении своих служебных обязанностей» (п.16.3.10 Правил). Следовательно, в таком поведении перечисленных лиц, если оно явилось результатом причинения вреда, проявляется вина Аэрофлота в данных обстоятельствах.

Работники Аэрофлота – сотрудники аппарата управления, а также любого, подразделения авиапредприятия. Вина управления авиакомпания перед контрагентами по договору международной авиаперевозки проявляется довольно редко. Например: 2 июня 1972 г. под Детройтом едва не потерпел катастрофу американский ДС-10, а 4 марта 1974 г. турецкий ДС-10 через восемь минут после старта из парижского аэропорта Орли врезался, в землю. Причина этих происшествий заключалась в неотвечающей технике безопасности конструкции двери заднего багажного отсека. Это привело к тому, что двери американского и турецкого воздушных судов отвалились во время полета, в результате чего произошла взрывная декомпрессия, вызвавшая нарушение настила пола пассажирского салона и другие повреждения. 20 ноября 1974 г. самолет западногерманской авиакомпании Люфтганза потерпел катастрофу. Причина катастрофы – конструктивный дефект воздушного судна, о котором, как и в первых двух случаях, не могли знать и, конечно, не в состоянии эти дефекты ликвидировать ни экипаж, ни другие работники авиакомпании. Этих происшествий можно было бы избежать лишь при необходимом техническом усовершенствовании воздушных судов и устранении таким образом дефектов, о наличии которых знали не только самолетостроительные фирмы, но и аппарат управления каждой из перечисленных авиакомпаний («За рубежом», 1975, №30). Но для переоборудования воздушных судов авиакомпаниям пришлось бы снимать их с линий и перегонять на заводы, терпя при этом большие убытки. Следовательно, зная о дефектах воздушных судов и используя их для перевозки, авиакомпания в случае причинения вреда пассажирам или грузовладельцам должна нести ответственность за свое виновное поведение, выражающееся в виновном поведении руководства авиакомпании. Конечно, допуск воздушных судов с дефектами – не единственное проявление вины авиапредприятия в соответствующем поведении аппарата управления.

Чаще всего вина авиапредприятия как перевозчика проявляется в виновном поведении не входящих в управленческий аппарат работников. В судебной практике социалистических государств имеет место принцип: за вину своих служащих предприятие отвечает как за свою собственную. В СССР данный принцип закреплен в ст.88 Основ гражданского законодательства: «Организация обязана возместить вред, причиненный по вине его работников при исполнении ими своих трудовых (служебных) обязанностей».

В буржуазной правовой доктрине и судебной практике ответственность авиаперевозчика за вину своих служащих строится по правилу: «хозяин отвечает за поведение своих работников». Один из самых старых ныне действующих нормативных актов, содержащих это правило, – Гражданский кодекс Франции (Кодекс Наполеона) 1801 г. (ст.1384). В отношении транспорта положение этой статьи было впервые применено в 1896 г. (Sundberg]. W. F. Air Charter. A study in legal development. Stockholm, 1961, p.323), а в дальнейшем конкретизировано применительно к воздушному транспорту во Франции сначала в Воздушном акте 1924 г., а затем в Кодексе гражданской авиации 1955 г. Правило «хозяин отвечает за поведение своих работников» отражено в настоящее время практически во всех буржуазных правовых актах по воздушным перевозкам. К редким исключениям относится положение Гражданского права Швеции, по которому, в отличие от других скандинавских государств, авиаперевозчик может не нести ответственности за виновное поведение экипажа воздушного судна, в результате чего причиняется вред пассажирам или грузовладельцам.

В англо-американском прецедентном праве ответственность авиаперевозчика за поведение своих работников также отражает правило ответственности «хозяина». Однако владелец компании отвечает за поведение работников только в том случае, если они эксплуатировали транспорт с целью выполнения функций авиаперевозчика.

Несколько иначе решается вопрос о вине авиаперевозчика в случаях противоправного поведения его агентов, например, грузовых. Агенты не относятся к служащим авиаперевозчика однако они могут выполнять функции авиаперевозчика, т.е. действовать от его имени. Как отмечал на XIX сессии Юридического комитета ИКАО представитель ИАТА, в начале 70-х гг. «существовало, примерно, три тысячи грузовых агентов, оформляющих накладные на авиагруз от имени их принципалов (авиаперевозчиков) и получающих комиссионные вознаграждения согласно стандартному соглашению агентств ИАТА» (ИКАО, Док. 9096-LC/171-2, Монреаль, 1974, с.52). Поведение агентов связано с правами и обязанностями не их самих, а авиаперевозчиков, если это поведение реализуется в рамках представленных агентам полномочий, поэтому такое поведение должно пониматься как продолжение поведения стороны договора международной перевозки – авиаперевозчика. Следовательно, можно сделать вывод, что вина агентов (ст.20, 21 и 25 Варшавской конвенции) может рассматриваться как вина самого авиаперевозчика. Однако соглашения Варшавской системы внесли некоторые изменения в принцип ответственности авиаперевозчика за виновное поведение назначенных им агентов по Договору международной авиаперевозки. Согласно Гаагскому протоколу 1955 г. в случае причинения контрагентам вреда, определенного в ст.17, 18 и 19 Варшавской конвенции, по причине виновного поведения агентов иск может быть предъявлен как авиаперевозчику, так и непосредственно агенту. Введение данного правила было вызвано позицией ряда национальных правовых систем, согласно которой вина агентов авиаперевозчика не должна квалифицироваться как вина самого авиаперевозчика. Это правило содержится также в Гватемальском протоколе 1971 г. и Монреальском протоколе №4 1975 г.

По общему правилу каждый авиаперевозчик отвечает лишь за противоправное поведение, проявляющееся в действии или бездействии его работников. Ответственность же за поведение других, например, последовательных авиаперевозчиков Варшавская конвенция и Гаагский протокол допускают как исключение, к которому относятся следующие обстоятельства: 1) возложение ответственности за причинение вреда пассажирам на первого авиаперевозчика при осуществлении последовательной перевозки (п.3 ст.1 Варшавской конвенции) в том случае, «когда по специальному условию первый перевозчик принял ответственность

за весь путь» (абз. 2 ст.30 Варшавской конвенции); 2) возложение ответственности, «если дело идет о багаже или грузах» на первого или последнего из авиаперевозчиков, осуществляющих последовательную перевозку. В этом случае Конвенция предусматривает возможность возложения ответственности непосредственно на виновного авиаперевозчика: «как отправитель, так и получатель... могут, кроме того, взыскать е перевозчика, совершившего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка...» (абз. 3 ст.30 Варшавской конвенции). Если же контрагенты не обнаружили виновного, то в перевозках, где участвует Аэрофлот, действуют Правила международных воздушных перевозок (п.29.3.4) «с соблюдением условий настоящих Правил отправитель имеет право предъявить претензию за утерю, повреждение или Опоздание в доставке груза к первому перевозчику, а получатель – к последнему». В отношении зарегистрированного багажа по Правилам Аэрофлота «претензия может быть предъявлена ... к первому или последнему перевозчику» (п.16.3.1).

Рассмотрим формы вины авиаперевозчика.

1.Простая неосторожность. На основании п.1 ст.20 Варшавской конвенции авиаперевозчик не несет ответственности, если докажет, «что им и поставленными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что им было невозможно их принять». Аналогичное положение содержится в ст.129 Воздушного кодекса Союза ССР и в пп.16.3.9 (в отношении пассажиров и багажа), 29.2 (в отношении груза) Правил Аэрофлота.

Отмеченное положение Конвенции и Правил Аэрофлота предусматривает условие ответственности авиаперевозчика – его вину в форме простой неосторожности. На эту форму прямо указывают нормативные акты по воздушному праву ряда государств – членов ИКАО, аналогичные Правилам перевозок Аэрофлота 1977 г., например Датский закон о воздушных передвижениях 1957 г., законы Норвегии, Финляндии и ряда других государств.

Варшавская конвенция разрабатывалась и принималась в 20-е гг., когда правило «хозяин отвечает за поведение своих работников» еще не нашло широкого распространения относительно авиакомпаний. В связи с этим различное толкование проявления вины авиаперевозчика в случаях причинения вреда пассажирам и грузовладельцам действиями или упущениями экипажей воздушных судов имело место на Варшавской конференции по воздушному праву в 1929 г. Одни делегаты считали, что авиаперевозчик должен нести ответственность за неосторожное поведение всех его служащих или агентов при исполнении ими обязанностей, другие предлагали освободить авиаперевозчика от ответственности в случае вины его экипажа. В конечном итоге делегаты приняли компромиссное решение, по которому в ст.20 Конвенции был введен п.2 следующего содержания: «При перевозке грузов и багажа перевозчик не несет 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, авиаперевозчик не освобождается от ответственности, если результатом виновного поведения экипажа воздушного судна, является вред, причиненный личности пассажира. В отношении вредных последствий при перевозке груза или багажа освобождение авиаперевозчика от ответственности предусматривается при доказательстве им перечисленных в п.2 ст.20 обстоятельств, а не вообще вины экипажа. Если же ошибка в пилотаже, в вождении воздушного судна или в навигации установлена, применяется общий принцип, закрепленный в п.1 ст.20 Конвенции.

В 40-х и начале 50-х гг. принцип ответственности авиаперевозчика за виновное поведение экипажа воздушного судна при исполнении обязанностей нашел широкое применение в национальном праве большинства государств, что привело к исключению участниками Гаагского протокола п.2 из ст.20 Варшавской конвенции. Как было отмечено, к Гаагскому протоколу присоединились не все участники Варшавской конвенции. Таким образом, при международных авиаперевозках Аэрофлота в государства или из государств, участвующих в Варшавской конвенции, и в Гаагском протоколе, п.2 ст.20 не применяется.

2. Грубая неосторожность и умысел. Согласно ст.25 Варшавской конвенции «1. Перевозчик не будет иметь право ссылаться на постановления настоящей Конвенции, которые освобождают его от ответственности или ограничивают такую, если вред произошел вследствие его умысла или вины, которая, согласно закону суда, в котором вчинен иск, рассматривается как равнозначная умыслу. 2. В этом праве ему также будет отказано, если вред при тех же условиях был причинен одним из поставленных им лиц, действовавших при исполнении своих обязанностей».

Очевидно, выражение «вина» в ч.1 ст.25 должно пониматься как косвенный умысел, так как Конвенция составлена на французском языке, а Статут по воздушному праву Франции от 2 марта 1957 г. термин «faute» переводит как вину, предполагающую сознание вероятности причинения вреда и его легкомысленное одобрение (Verplaetse]. G. Op. cit., p.330), т.е. косвенный умысел. Тем самым, составители Варшавской конвенции попытались объединить концепцию умышленной вины, принятую в странах континентальной Европы, с англо-американской концепцией wilfulmisconduct. Эта попытка оказалась неудачной, так как wilfulmisconduct есть преднамеренность причинить вред или умышленное поведение, являющееся пренебрежительным и безответственным по отношению к вероятному вреду, или полное пренебрежение действительных последствий противоправного акта. Но полное пренебрежение действительными последствиями не является умыслом, это – грубая неосторожность. При грубой неосторожности лицо, предвидя вредные последствия своего поведения, полагает, что они, не наступят. Следовательно, англо-американская концепция wilfulmisconduct не совпадает по своему значению с dol и faute, содержащимися в Варшавской конвенции. Можно, сделать вывод, что ст.25 Конвенции в применении англо-американской судебной практики допускает и грубую небрежность. Такой позиции и придерживаются большинство юристов в Великобритании, США и других государствах, где применяется англо-американская концепция wilfulmisconduct. В некоторых государствах положение ч.1 ст.25 трактовалось как допускающее только прямой или косвенный умысел авиаперевозчика. Как справедливо отмечается в Юридическом обзоре Гарвардского университета, «понимание faute являлось довольно невразумительным и вело к различным интерпретациям в различных странах и различными судами» («Harvard law review», 1967, vol. 80, p.503). Это обстоятельство привело к раскрытию понятия вины по ст.25 в Варшавской конвенции в Гаагском протоколе 1955 г., что является весьма важным обстоятельством, поскольку установление вины по данной статье ведет к неограниченной рамками ст.22 Конвенции ответственности авиаперевозчика.

Из определения следует: под условием ответственности авиаперевозчика по Гаагскому протоколу должны пониматься умысел или грубая неосторожность (небрежность). Так и определяется форма вины Аэрофлота при осуществлении международных авиаперевозок, подпадающих под действие гл. VIII Воздушного кодекса: «пределы ответственности, установленные в ст.130, 131 и 132 настоящего Кодекса, не применяются, если будет доказано, что вред произошел, вследствие



умысла, или трубой неосторожности перевозчика или уполномоченных им лиц, действовавших при исполнении своих служебных обязанностей».

3. Смешанная вина. На основании ст.21 Варшавской конвенции, если авиаперевозчик докажет, что «вина лица, потерпевшего вред, была причиной вреда или содействовала ему, суд может согласно постановлению своего собственного закона устранить или ограничить ответственность авиаперевозчика».

В англо-американском общем праве проблема вины потерпевшего долгое время решалась иначе, чем в праве большинства европейских государств. По англо-американскому общему праву вина потерпевшего в любой форме полностью исключала ответственность причинителя вреда. Как отмечал английский юрист Блэкборн, «право предполагает, что в случае причинения вреда обеим сторонам, как бы ни была мала вина одной стороны, убытки остаются на том, на кого они упали» [28]. Следовательно, если вина, потерпевшего заключается даже в простой неосторожности, по общему праву причинитель вреда освобождается от ответственности. По принципам европейского гражданского права ответственность причинителя в случае умысла потерпевшего исключается, но при доказательстве вины потерпевшего в форме неосторожности ответственность причинителя имеет место и зависит от того, насколько неосторожность его контрагента способствовала причинению вреда.

Различный подход к ответственности причинителя вреда при доказательстве вины потерпевшего в форме неосторожности сохранился и во время подготовки Варшавской конвенции, поэтому в ст.21 отражены позиции англо-американского и европейского гражданского права: суд может согласно постановлению своего собственного закона, устранить или ограничить ответственность авиаперевозчика. Таким образом, по концепции англо-американского права при установлении, вины потерпевшего (пассажира или грузовладельца) даже в форме простой неосторожности по ст.21 Конвенции ответственность авиаперевозчика устранялась. На основании европейского гражданского права неосторожность потерпевшего по ст.21 могла устранить либо, ограничить ответственность авиаперевозчика. Отмеченное расхождение в различных системах права имело место до 40-х гг. Уже в Акте о правовой реформе Великобритании 1945 г., а затем и в ряде штатов США старое правило сопутствующей небрежности было пересмотрено, и введен принцип европейского гражданского права. С этих пор и в англо-американском общем праве наличие вины потерпевшего в форме простой неосторожности при причинении ему вреда не лишает такого потерпевшего возможности получить возмещение, хотя оно и может быть уменьшено в зависимости от того, насколько неосторожность потерпевшего способствовала причинению вреда. Этот принцип нашел отражение при рассмотрении судами США и Великобритании исков о причинении вреда при осуществлении международных воздушных перевозок, подпадающих, под действие правил Варшавской конвенции и Гаагского протокола.

## **2.5. ПРЕДЪЯВЛЕНИЕ ПРЕТЕНЗИИ И ИСКОВ**

При нарушении стороной договора международной, воздушной перевозки возникают споры материального характера, разрешаемые двумя способами. Во-первых, спор регулируется непосредственно самими участниками Договора – авиаперевозчиком и пассажиром или грузовладельцем. Одна из сторон предъявляет другой претензию, которая удовлетворяется. Такой способ позволяет избежать судебного производства. Особенность претензионного порядка разрешения споров, участником которых является Аэрофлот, в случае причинения ущерба багажу либо грузу состоит в том, что при отсутствии претензии, заявленной в указанные сроки, «никакие иски к Аэрофлоту не принимаются». Только после того, как Аэрофлот

отклонил полностью или частично заявленную претензию или не рассмотрел эту претензию в установленный срок, заявитель может предъявить иск.

Правилами международной воздушной перевозки установлены определенные сроки для предъявления претензий.

1. По поводу договора перевозки багажа:

- в случае причинения ущерба – не позднее семи дней со дня получения багажа;
- в случае задержки багажа в доставке – не позднее 21 дня, считая со дня его передачи – в распоряжение получателя.

Претензия должна быть составлена в письменной форме и направлена Аэрофлоту в указанные сроки. К ней должны быть приложены все необходимые документы, подтверждающие право пассажира требовать возмещения, в том числе билет, квитанция платного багажа, отрывной талон багажной бирки, акт о неисправности при перевозке (PIR) и т.д.

2. По поводу договора перевозки груза:

- в случае повреждения груза (либо отдельного места груза) – не позднее 14 дней со дня его выдачи лицу, уполномоченному на получение;
- при полной утрате – в течение 120 дней со дня прибытия воздушного судна в пункт назначения;
- в случае опоздания – не позднее 21 дня.

Претензия должна быть составлена в письменной форме с расчетом суммы вреда. К ней должны быть приложены все необходимые документы, подтверждающие право заявителя требовать возмещения вреда, в том числе подлинный экземпляр авиагрузовой накладной с пометкой «Для отправителя», если претензия подана отправителем, или с пометкой «Для получателя», если претензия подана получателем.

При рассмотрении претензий авиаперевозчику необходимо иметь в виду: и Варшавская конвенция, и Правила международных перевозок Аэрофлота предполагают отсутствие вины перевозчика, если багаж или груз получены получателем без возражений. Доказательство вины обязанность предъявителя претензии. На основании ст.26 Варшавской конвенции «получение багажа или груза получателем без возражений составит впредь до доказательства противного, что багаж и груз были доставлены в надлежащем состоянии и согласно перевозочному документу», то есть такие Доказательства должны быть предъявлены потерпевшим.

Другой способ разрешения споров состоит в том, что одна из сторон (истец) предъявляет свои имущественные требования (иск) о принудительном исполнении обязательства, лежащего на ответчике. Основанием для этого в случае причинения ущерба багажу и грузу является отклонение перевозчиком полностью или частично заявленной претензии или нерассмотрение этой претензии в установленные сроки. Если вред причиняется личности пассажира, претензионный порядок разрешения спора Варшавской конвенцией и Правилами Аэрофлота не предусмотрен. Следовательно, потерпевший может непосредственно обращаться с иском в суд.

При заключении договора международной перевозки грузов по ст.32 Конвенции «допускается условие о третейском разбирательстве, если третейское разбирательство должно происходить в тех местностях, на которые распространяется компетенция судов, предусмотренных в ст.28, абзац 1». Третейское разбирательство осуществляется после претензионного разрешения спора и представляет собой арбитраж - третейский суд, организованный по соглашению спорящих сторон, решение которого является обязательным для них. Третейский суд создается на основании специально заключенного соглашения между спорящими сторонами и соглашения с избранным ими арбитром о порядке рассмотрения спора.

Кроме претензионного порядка, рассмотрение споров происходит в судах. Иск об ответственности авиаперевозчика согласно ст.28 Варшавской конвенции должен быть возбужден по выбору истца в пределах территории одного из участников (государств) Варшавской конвенции «либо в суде по месту жительства перевозчика, по местонахождению главного управления его предприятия, или по месту, где он имеет контору, посредством которой был заключен договор, либо перед судом места назначения». Процедура разрешения спора определяется законом суда, куда предъявлен иск. Порядок определения вины авиаперевозчика предусмотрен в Варшавской конвенции ст.20 и 25. Согласно ст.20 авиаперевозчик не несет ответственности, если он докажет, что им и поставленными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или невозможно было их принять. Следовательно, в данной статье обязанность доказательства отсутствия вины возложена на перевозчика, т.е. вина его в форме простой неосторожности предполагается при причинении вреда, определенного в ст.17-19 Варшавской конвенции. В общем, это принятое правило национального права большинства государств, в том числе и СССР, согласно которому отсутствие вины в форме простой неосторожности доказывается лицом, нарушившим обязательство, а грубая неосторожность, или умысел со стороны причинителя вреда должны доказываться потерпевшим. Эта обязанность потерпевших (пассажира или грузовладельцев) установлена ст.25 Варшавской конвенции с изменениями в Гаагском протоколе 1955 г.

Варшавская конвенция, Правила международной перевозки, а также гл. VIII Воздушного кодекса СССР в отношении Аэрофлота определяют сроки, в течение которых потерпевший утрачивает право на иск. Это стимулирует своевременное осуществление принадлежащих истцу прав и устраняет излишние затруднения, связанные с опоздавшим доказательством как существования права на возмещение убытков, так и фактов, погашающих это право. Суд, обнаружив пропуск исковой давности, может прекратить дело, не рассматривая его по существу. Обычно же пропуск исковой давности ведет к отказу в иске в ходе судебного разбирательства. Согласно ст.29 Варшавской конвенции иск об ответственности должен быть возбужден под страхом утраты права на иск в течение двух лет с момента прибытия по назначению или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки (ст.135 ВК СССР, пп.17.2, 30.2 Правил). Однако это не означает предоставления права суду отказать в приеме искового заявления. В случае уважительных причин, по которым истец пропустил срок давности, суд может эти сроки восстановить. Это право предоставлено суду на основании ч.2 ст.29 Варшавской конвенции: «Порядок исчисления срока определяется законом суда, в котором вчинен иск».

### **Литература**

1. Материалы XXVI съезда КПСС. М., 1981.
2. Брежнев Л.И. Отчетный доклад Центрального Комитета КПСС XXVI съезду Коммунистической партии Советского Союза и очередные задачи партии в области внутренней и внешней политики. 23 февраля 1981 г. М.; 1981.
3. Воздушный кодекс Союза ССР, М., 1974.
4. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок.- Сборник Законов и Распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР, 1934, отд. II, № 20.
5. Международные воздушные сообщения Союза ССР (Сборник документов), т: 3. М., 1970.

6. Правила международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов; М., 1977.
7. Протокол о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г. - «Ведомости Верховного Совета Союза ССР», №8 (875) раздел 1 от 20 апреля 1957 г.
8. Сборник действующих, договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXVII. М., 1974.
9. Аваков М.М., Лукьянович В.И. Незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации.- В кн.: Советский ежегодник международного права. 1972. М., 1974.
10. Актуальные вопросы международного воздушного права. М., 1973.
11. Алахвердов М.А., Савичев Г.П. Договоры о перевозках грузов. М., 1967.
12. Верещагин А.Н. Конференция по пересмотру Варшавской конвенции о международных воздушных перевозках (Гаага, 1955 г.).- «Гражданская авиация», 1955, № 11.
13. Грязнов В.С., Колосов Ю.М. Международно-правовое регулирование ответственности в воздушном праве - «Советское государство и право», 1968, № 11.
14. Дежкин В.Н. Некоторые Вопросы гражданско-правовой ответственности авиаперевозчика (владельца воздушного судна) в международных соглашениях по воздушному праву.- «Вестник ЛГУ», 1976, № 5.
15. Дежкин В.Н. Вина как условие договорной ответственности, перевозчика по международному воздушному праву. Изв. вузов «Правоведение», 1977, № 3.
16. Дежкин В.Н. Обязательства авиаперевозчика по обеспечению безопасности международных перевозок. Изв. вузов «Правоведение», 1980, № 2.
17. Колосов Ю.М. Ответственность в международном праве. М., 1975.
18. Корсакова И. Ответственность перевозчика при международной воздушной перевозке. - «Советская юстиция», 1975, № 9.
19. Международное воздушное право. Кн. 1. М., 1980.
20. Международное воздушное право. Кн. 2. М., 1981.
21. Русинов И.Я. Авиационные компании зарубежных стран. Л., 1972.
22. Сабанин А.В. Варшавская международная конференция по вопросам воздушного частного права.- «Международная жизнь», 1929, №11.
23. Шоукросс, Бьюмонт. Воздушное право. М., 1957.
24. Сборник терминов ИКАО. Изд. 3-е. М., 1972.
25. Перетерский И.С. Договоры воздушной перевозки. М., 1924.
26. Матвеев Г.К. Основания гражданско-правовой ответственности. М., 1970.
27. Тархов В.А. Ответственность по советскому гражданскому праву, Саратов, 1973.
28. Матвеев Ю.Г. Англо-американское деликатное право. М., 1973.
29. Зарзар В.А., Лахтин В.Л. Борьба за воздух. М., 1927.

ССЫЛКИ ([[]] – собственное обозначение)

1. Ведомости Верховного Совета СССР, № 25 (1943), 21 июня 1978 г., п.392
2. Это положение повторяется в ст.127 ВК СССР и п.16.2.1 Правил международных перевозок Аэрофлота.

3. В Варшавской конвенции и Гаагском протоколе использовано выражение «товар», однако, судя по контексту, имеется в виду «груз».

4. Для возложения ответственности на авиаперевозчика необходимо определить ее основания и условия. В качестве таковых в главе рассматриваются: противоправное поведение, вред, причинно-следственная связь между первыми двумя элементами (основания) и вина авиаперевозчика (условие) его ответственности.

5. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанная 16 декабря 1970 г., Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанная в сентябре 1971 г. и др.