



CLYDE & Co

**Монреальская Конвенция 1999 г.  
и практика ее применения зарубежом**

Lazar Vrbaski, Associate, Clyde & Co LLP

## **СОДЕРЖАНИЕ**

**Международно-правовой режим ответственности авиаперевозчика**

**Присоединение России к Монреальской конвенции 1999 г.**

**Применимость конвенций**

**В каких случаях наступает ответственность**

1. Ответственность в отношении пассажиров – п.1 ст. 17
2. Ответственность в отношении багажа – п. 2 ст. 17
3. Ответственность в отношении груза – ст. 18
4. Ответственность за задержку пассажиров, багажа и груза – ст. 19

**Юрисдикция**

**Другие характерные черты Конвенции**

**Исключительная природа Конвенции**

**Вопросы, оставшиеся за рамками Конвенции**

# МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА

## Варшавская конвенция

- подписана в 1929 г.; 152 государства-участника
- имела целью унифицировать некоторые правила для пояснения где и на каких основаниях иски против перевозчиков могут быть поданы
- компромисс между интересами пассажиров и перевозчика: низкий лимит ответственности авиаперевозчика в обмен на презумпцию вины перевозчика
- была изменена Гаагским протоколом 1955 г.; 137 государств-участников

## Монреальская конвенция

- подписана в 1999 г.; 128 государств-участников
- имела целью: (1) осовременить и консолидировать правовой режим созданный Варшавской конвенцией и (2) обеспечить защиту интересов потребителей и справедливую компенсацию
- обе конвенции существуют параллельно друг с другом, которая из них применяется зависит от маршрута

## ИСТОРИЯ

- 1929** **Варшавская конвенция** – презумпция ответственности в обмен на ограничение ответственности перевозчика (125 000 зол. франков = USD 10 000 за смерть/телесное повреждение пассажиров); защита от ответственности при принятии «всех необходимых мер» (ст. 20); исключительный режим
- 1955** **Гаагский протокол** – внес изменения в Варшавскую конвенцию (в два раза увеличил лимит ответственности в отношении пассажиров)
- 1961** **Гвадалахарская конвенция** – уточнение положения фактического и договорного перевозчика (предоставил право предъявлять претензии любому из них или обоим)
- 1966** **Монреальское соглашение** (*между перевозчиками – не международный договор*)  
- повышение лимита ответственности до USD 75 000 (USD 58 000 в зависимости от режима возмещения судебных расходов)  
- отказ от защиты от ответственности, предусмотренной ст. 20 Варшавской конвенции
- 1975** **Монреальские дополнительные протоколы** – Протокол 1 заменил зол. франки на СПЗ в ВК, Протокол 2 сделал то же самое в ГП, Протокол 4 изменил режим в отношении груза

## ИСТОРИЯ

- 1992**      **Японская инициатива** (*между перевозчиками – не международный договор*)  
- отказ от лимита ответственности в отношении пассажиров  
- отказ от защиты, предусмотренной ст. 20 Варшавской конвенции до 100 000 СПЗ
- 1995-1996**      **Соглашения между перевозчиками ИАТА** – распространили данные достижения на значительно большее число перевозчиков
- 1997**      **Регламент Совета № 2027/97** – законодательно закрепил этот режим на уровне ЕС
- 1999**      **Монреальская конвенция** – отказ от лимитов ответственности, двухуровневый режим ответственности, 5-я юрисдикция, отсутствие защиты при принятии «всех необходимых мер», упрощение документации
- 2002**      **Регламент Европейского Парламента и Совета № 889/2002** – внес изменения в Регламент Совета № 2027/97 чтобы привести его в соответствие с Монреальской конвенцией

# ГОСУДАРСТВА-УЧАСТНИКИ МОНРЕАЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ

## 128 Государств-участников, включая:

- Россия
- США
- все государства-члены ЕС
- Канада
- Япония
- Китай
- Австралия
- Южная Африка
- Индия
- Бразилия
- Турция
- ОАЭ
- Саудовская Аравия
- Египет

## Не являются участниками:

- Таджикистан
- Никарагуа
- Сомали

## ПРИСОЕДИНЕНИЕ РОССИИ К МОНРЕАЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ 1999 Г.

- Конвенция – международный договор открытого типа (п. 4 ст. 53)
- Федеральный закон от 03.04.2017 г. № 52-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок»
- Для государств, присоединившихся к Конвенции, она вступает в силу на 60-ый день с даты сдачи на хранение ратификационной грамоты Депозитарию (ИКАО)
- Россия передала ратификационную грамоту 22 июня 2017 г. и Конвенция вступила в силу для России 21 августа 2017 г.
- Россия сделала обе (стандартные) оговорки допущенные ст. 57 – о том, что Конвенция не будет применяться к:
  - а) некоммерческим международным перевозкам, выполняемым РФ в связи с осуществлением государственных функций и обязанностей;
  - б) перевозкам, осуществляемым для военных властей на военных ВС.

## КАКАЯ ИЗ КОНВЕНЦИЙ ПРИМЕНЯЕТСЯ?

И ВК и МК применяются к «международной перевозке», определенной (в ст. 1) как всякая перевозка, при которой, согласно определению сторон, *место отправления* и *место назначения* расположены на территории:

- двух Договаривающихся Сторон, либо
- одной и той же Договаривающейся Стороны если остановка предусмотрена на территории другого государства (независимо от того, является ли данное государство Договаривающейся Стороной)



## КАКАЯ ИЗ КОНВЕНЦИЙ ПРИМЕНЯЕТСЯ?

Россия ратифицировала МК

Вьетнам ратифицировал ВК, измененную ГП

Таджикистан не ратифицировал ни одну из конвенций

Москва – Ханой

ВК 1929 / ГП 1955

Москва – Ханой – Москва

МК 1999

Ханой – Москва – Ханой

ВК 1929 / ГП 1955

Лондон – Москва – Шанхай

МК 1999

Санкт Петербург – Москва – Ханой

ВК 1929 / ГП 1955

Санкт Петербург – Москва – Владивосток

законодательство РФ

Москва – Душанбе

Конвенции не применимы

## ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ОТНОШЕНИИ ПАССАЖИРОВ

### П.1 Ст. 17 – перевозчик несет ответственность за:

- Смерть или телесное повреждение пассажира
  - моральный вред не проистекающий из телесного повреждения компенсации не подлежит (*King v Bristow, Morris v KLM*)
- Произошедшее в результате несчастного случая
  - т.е., неожиданное и необычное событие, являющееся внешним по отношению к пассажиру (*Air France v Saks*)
- На борту воздушного судна или во время всяких операций по посадке и высадке
  - где провести черту: место, деятельность, контроль перевозчика (*Adatia v Air Canada, Philips v Air New Zealand*)

## ПРИМЕРЫ «НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ» В СМЫСЛЕ СТ. 17

### ▪ События, являющиеся несчастными случаями:

- ушиб шеи в результате особо твердой посадки (*Salce v Aer Lingus Air Lines*)
- отравление едой, предложенной перевозчиком на борту (*Abdulrahman Al-Zamil v British Airways*)
- плохое качество воздуха в кабине, в результате чего была получена пневмония (*Dias v Transbrasil Airlines*)

### ▪ События, не являющиеся несчастными случаями:

- взлет с тормозов, якобы травмировавший пассажира (*Agravante v Japan Airlines International*)
- подача орехов когда смерть могла наступить от захлебывания (*Scarboro v Swissair*)
- раздражение глаза в результате распыления в воздухе кабины дезинфицирующего средства (*Re UAL Corp*)

## ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ОТНОШЕНИИ ПАССАЖИРОВ

- Нет лимита ответственности; действует двухуровневая система:
  1. нет защиты перевозчика от ответственности до 113,100 специальных прав заимствования (примерно 9,3 млн. руб.), кроме вины потерпевшего (п. 1 ст. 21)
  2. свыше SDR 113,100 перевозчик не несет ответственность если он докажет что
    - вред не является результатом его небрежности или другого неправильного действия/бездействия перевозчика, его служащих, или агентов; или
    - вред причинен исключительно из-за небрежности, другого неправильного действия/бездействия третьей стороны (п. 2 ст. 21),
- Несмотря на «предел» в размере 113,100 СПЗ, компенсация не подлежит выплате автоматически:
  - всегда необходимо доказательство понесенного ущерба, и
  - размер фактической выплаты рассчитывается по национальному праву

## ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ОТНОШЕНИИ БАГАЖА

- Конвенция проводит различие между зарегистрированным и незарегистрированным багажом:
  - объективная ответственность в отношении зарегистрированного багажа, если
    - случай, который явился причиной повреждения, произошел на борту или
    - во время любого периода, когда багаж находился под охраной перевозчика
  - виновная ответственность в отношении незарегистрированного багажа
- Лимит ответственности на уровне 1 131 СПЗ/пассажира (преодолимый только в случае намеренного или небрежного нарушения обязанностей)
  - исключение: если пассажир сделал в момент передачи зарегистрированного багажа перевозчику *особое заявление о заинтересованности* в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо
- Защита: перевозчик не несет ответственности, если вред явился результатом присущего багажу дефекта, качества или порока (п. 2 ст. 17)

## ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ОТНОШЕНИИ ГРУЗА

- Объективная ответственность случае уничтожения, утери, повреждения или задержки груза
- Лимит ответственности на уровне 19 СПЗ/кг (непреодолимый предел – защита намеренного или небрежного нарушения обязанностей неприменима)
  - исключение: если пассажир сделал в момент передачи груза перевозчику *особое заявление о заинтересованности* в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо
- При определении предела ответственности перевозчика во внимание принимается только общий вес соответствующего места или мест
  - исключение: когда повреждение или задержка части груза или любого содержащегося в нем предмета *влияет на стоимость других мест*, включенных в одну и ту же авиагрузовую накладную при определении предела ответственности должен также приниматься во внимание *общий вес такого места*
    - *Motorola v Federal Express* – не было доказательств того, что повреждение нескольких модулей станции мобильной связи влияло на совокупную ее стоимость
    - *Deere & Co. v Deutsche Lufthansa* – поврежденные компьютерные комплектующие не были легко заменимы другими, поэтому убыток рассчитывался на основании веса всей отправки

## ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЗАДЕРЖКУ

- Лимит ответственности на уровне 4 694 СПЗ (преодолимый только в случае намеренного или небрежного нарушения обязанностей)
- Компенсации подлежат только имущественный вред, вызванный задержкой – расходы на такси, размещение, питание и т.п., но не моральный вред
- Защита – перевозчик не несет ответственности если он докажет:
  - что им приняты все возможные, разумно необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или
  - что было невозможно принять такие меры.

## ЮРИСДИКЦИЯ

- Согласно ВК/ГП существуют 4 возможные юрисдикции:
  - домицилий перевозчика
  - по месту нахождения его главного управления
  - по месту его офиса где был заключен договор перевозки
  - перед судом места назначения
- В отношении вреда, происшедшего в результате смерти или телесного повреждения пассажира МК добавляет пятую юрисдикцию – Договаривающуюся Сторону:
  - в котором пассажир на момент события имеет основное и постоянное место жительства, и
  - в которое или из которого перевозчик перевозит пассажиров (на собственных ВС, либо на ВС другого перевозчика – напр., по соглашению о код-шеринге), и
  - в котором этот перевозчик осуществляет деятельность, связанную с воздушной перевозкой пассажиров, используя собственные или арендуемые помещения.



## ЮРИСДИКЦИЯ

– Например, если резидент США на путешествии в Нью Дели покупает билет Air China в для перевозки по маршруту Нью Дели – Пекин – Торонто, пассажир может предъявить иск в:

- Китае
- Индии
- Канаде
- США

## ДРУГИЕ ХАРАКТЕРНЫЕ ЧЕРТЫ МОНРЕАЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ

- **Предварительные выплаты (ст. 28 МК и ст. 15(1) ФЗ-67 от 14.06.2012)**
  - в случае смерти/(тяжкого) вреда здоровью в результате авиационного происшествия;
  - цель – удовлетворение безотлагательных экономических нужд; не означают признание ответственности и могут идти в зачет последующих выплат по урегулированию
  - потерпевший должен предоставить письменное заявление и подтверждающие документы
  - выплата в размере 100 000 руб. должна быть произведена в течение трех рабочих дней
- **Специальный срок исковой давности: 2 года**
- **Последовательная перевозка (ст. 36):**
  - напр. All Nippon Airways Токио – Пекин Air China Пекин – Лондон
  - в отношении пассажиров только фактический перевозчик несет ответственность (если только первый перевозчик не принял на себя ответственность по спец. условию за весь путь)
  - в отношении перевозки багажа или груза первый и последний перевозчики также несут ответственность (перед отправителем и получателем, соответственно)
- **Код-шеринг:**
  - напр. American Airlines продает билет на маршрут Нью-Йорк – Лондон – Эдинбург; перевозку на сегменте Лондон – Эдинбург осуществляет British Airways (BA/AA)
  - и фактический и договорной перевозчик несут ответственность; пассажир вправе предъявить требования к любому из них, но к фактическому перевозчику иск должен быть предъявлен в государстве его домицилия/места нахождения его главного управления

## ДРУГИЕ ХАРАКТЕРНЫЕ ЧЕРТЫ МОНРЕАЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ

- **Документация**
  - Требования в отношении оформления билетов и багажных бирок упрощены
- **Страхование ответственности**
  - Государства-участники должны требовать чтобы их перевозчики имели надлежащее страхование своей ответственности
  - Государство-участник, в которое перевозчик выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования
- **Пересмотр лимитов ответственности**
  - Каждые 5 лет: в 2014 г. ИКАО утвердил (оставил без изменений) повышение лимитов 2009 г. на 13,1%
  - При увеличении коэффициента инфляции более чем на 10% в государствах/организациях, валюты которых образуют Специальные Права Заимствования (США, ЕС, Китай, Япония, Великобритания) если большинство государств-участников не выразит протест
- **Штрафные убытки**
  - Прямо запрещены «любые другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда» (ст. 29)
  - Взаимоотношение со ст. 13(6) Закона «о защите прав потребителей», налагающей штраф за несоблюдение в добровольном порядке удовлетворения требований потребителя в размере 50% от суммы, присужденной судом в пользу потребителя

## ИСКЛЮЧИТЕЛЬНАЯ ПРИРОДА КОНВЕНЦИИ

- Ст. 29: «При перевозке пассажиров, багажа и груза любой иск об ответственности, независимо от его основания... может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и такими пределами ответственности, которые предусмотрены настоящей Конвенцией...»
- Повторение ст. 25 ВК, которая нашла поддержку в судебной практике высших судов США и Великобритании (*El Al Israel Airlines v. Tseng*, *Sidhu v. British Airways*; *Abnett v. British Airways*), многочисленных комментариях
- Данное положение подчиняется общей сфере действия Конвенции и не препятствует искам к другим лицам (аэропорту, службам УВД, ремонтным организациям, изготовителю ВС)

## ВОПРОСЫ, ОСТАВШИЕСЯ ЗА РАМКАМИ КОНВЕНЦИИ

- |  |   |  |
|--|---|--|
| Расчет страхового возмещения                     | - | национальное законодательство (напр. в России – ФЗ от 14.06.2012 N 67-ФЗ и Постановление Правительства от 15 ноября 2012 г. № 1164)  |
| Вид ущерба, компенсация которого возможна        | - | напр., по английскому праву, финансовые убытки, не связанные с физическим вредом, по общему правилу не подлежат компенсации ( <i>Spartan Steel v Martin</i> ), но по французскому праву возможны), правила |
| Исковая давность                                 | - | исчисление срока исковой давности регулируется национальным правом (напр. ст. 190 – 208 ГК РФ)   |
| Процессуальное право суда                        | - | напр. отличающаяся отношение к <i>forum non conveniens</i> в судах стран общего права (и особенно США) и стран континентально-правовой системы   |
| Внутренние перевозки                             | - | национальное право – повлияет ли МК на соответствующую судебную практику?  |
| Столкновения ВС                                  | - | нет специального правового режима  |
| Перевозчики осуществляющие наземное обслуживание | - | стандартные соглашения о наземном обслуживании исключают ответственность наземного оператора (кроме намеренного неисполнения обязанностей)   |

## Вопросы?

**379**

Partners

**2000+**

Legal  
professionals

**3000+**

Total staff

**48**

Offices across 6  
continents