

Тальцева Л. Коллизионные нормы в области договорных отношений международной воздушной перевозки // Журнал российского права. - М.: Норма, 2010, № 8. - С. 120-126.

Тальцева Лина Анатольевна - аспирантка отдела международного частного права ИЗИСП.

Статья посвящена системе источников, которые регулируют коллизионные вопросы договора международной воздушной перевозки. Автор уделяет особое внимание анализу научной литературы зарубежных стран, поскольку отечественные исследования данной тематики практически отсутствуют. Статья представляет интерес для практикующих юристов, научных работников, студентов, интересующихся воздушным правом. Подготовлена при поддержке Университета г. Пассау (Германия).
Ключевые слова: коллизии законов в международном частном воздушном праве, договор международной воздушной перевозки.

Article explores the system of sources which regulate the conflict issues of the contract of the international air transportation. The author gives special consideration to the analysis of the scientific literature of foreign countries as domestic researches of the given subjects practically are absent. Article is of interest for practicing lawyers, science officers, students, who interested in Air law. It is prepared at support of University of Passau (Germany).

Key words: conflicts of laws in international private Air law, the contract of the international air transportation.

В результате динамического технологического развития международные воздушные перевозки стали важным элементом жизни миллионов людей, а также необходимым условием поддержания государственного суверенитета, безопасности и межгосударственного общения.

Задача настоящей работы - определение и характеристика системы источников, призванных разрешать пространственные правовые коллизии, возникающие при предъявлении требований, связанных с осуществлением договора международной воздушной перевозки.

Напомним, что современное международное частное право представляет собой устойчивое единство коллизионных и материально-правовых начал, опосредующих два способа регулирования частноправовых отношений, осложненных иностранным элементом [1], и состоит из унифицированных материально-правовых предписаний, унифицированных коллизионных предписаний, национальных материально-правовых предписаний, специально предназначенных для регулирования частноправовых отношений, осложненных иностранным элементом, и исключающих возможность применения для решения соответствующего вопроса иностранного права [2], а также национальных коллизионных предписаний.

С момента своего зарождения в начале XX в. воздушное право настоятельно потребовало унификации правовых предписаний на международном уровне. В сфере международных воздушных перевозок существует две основополагающие международные многосторонние Конвенции [3]: Варшавская конвенция 1929 г. [4] (с многочисленными изменяющими и дополняющими документами, составляющими так называемую Варшавскую систему ответственности [5]) и более современная Монреальская конвенция 1999 г. [6], число участников которой постоянно увеличивается.

О.Н. Садиков писал: "Основная цель Варшавской конвенции, как следует из ее названия, состояла в том, чтобы создать унифицированные правила для международной воздушной перевозки пассажиров и грузов. В этой области Конвенция достигла важных практических результатов. Относительно решения коллизионных проблем условия Конвенции не привнесли прогресса" [7].

Этот существенный недостаток объясняется отчасти влиянием Брюссельской морской конвенции 1924 г. [8]. Как полагали разработчики, коллизионная отсылка к национальному законодательству, закрепленная в международной конвенции, может нивелировать роль унифицированных материальных правил. Поскольку национальные правовые системы нередко строятся на противоположных правовых понятиях, это может негативно повлиять на применение и толкование положений Конвенции [9].

Вместе с тем в 1958-1963 гг. была предпринята попытка выработки рекомендаций по унификации на международном уровне коллизионных предписаний в сфере воздушного права.

В июле 1958 г. на заседании Института международного права [10] был представлен предварительный доклад профессора А. Макарова (Университет Тюбингена, Германия) на тему "Конфликт закона в сфере воздушного права". Членам 27-й Комиссии Института предлагался перечень из восьми вопросов, которые следовало обсудить и принять по ним решение. Члены Комиссии были единодушны в том, что общие правила разрешения коллизий законов должны найти применение в этой специальной области, если только сама природа авиации и экономика воздушного транспорта не требуют создания специальных правил [11].

Согласно предварительному докладу профессора А. Макарова предлагалось рассмотреть:

- а) правоотношения, имеющие объектом воздушное судно как таковое (правоотношения собственности на воздушные суда, ипотека и обременения);
- б) правоотношения относительно найма персонала воздушного судна;
- в) правоотношения, возникающие из договора воздушной перевозки пассажиров и грузов;
- г) правоотношения, возникшие на борту воздушного судна;
- д) правоотношения, возникшие при причинении вреда третьим лицам на поверхности.

По результатам обсуждения на встрече в Брюсселе 9-11 сентября 1963 г. была принята резолюция, состоящая из преамбулы и девяти статей. Однако резолюция Института международного права так и осталась лишь пожеланием и рекомендацией для официальных организаций и правительств, так и не реализованными на уровне какого-либо международного документа.

Таким образом, только Варшавская и Монреальская конвенции содержат унифицированные коллизионные предписания, касающиеся договора международной воздушной перевозки.

В своих материальных предписаниях указанные Конвенции создают "два принципиально разных правовых режима международных воздушных перевозок" [12], однако коллизионные нормы практически в неизменном виде были перенесены из Варшавской конвенции в Монреальскую. Проект Юридической комиссии ИКАО, именуемый ныне "Монреальская конвенция 1999 г.", подразумевал "поддержание до возможной степени структуры существующих инструментов с целью ограничения внесения изменений в терминологию и обеспечения возможности использования судебных прецедентов" [13].

Варшавская конвенция предписывает императивное применение материального права суда, принимающего решение по делу, в следующих случаях:

- 1) суд может согласно постановлению своего собственного закона устранить или ограничить ответственность перевозчика в случае, если перевозчик докажет, что вина

лица, которому был причинен вред, была причиной вреда или содействовала ему (ст.21 Варшавской конвенции);

2) если согласно закону суда, в котором вчинен иск, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, капитализированная сумма этих платежей не может превышать указанного предела (п.1 ст.22 Варшавской конвенции);

3) в соответствии со своим законом суд может вынести решение об оплате, кроме того, всех или части судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, понесенных истцом, принимая во внимание предложение 2 п.4 ст.22 (п.4 ст.22 Варшавской конвенции (в ред. Гаагского протокола 1955 г.));

4) условия неприменения пределов ответственности суд оценивает в соответствии со своим национальным законодательством (ст.25 первоначальной редакции Варшавской конвенции) (следует учитывать, что Гаагским протоколом 1955 г. ст.25 Варшавской конвенции изменена и исключена ссылка на право страны суда);

5) процедура определяется законом суда, в котором вчинен иск. Кроме того, также определяется и процедура доказывания постольку, поскольку это не регулируется самой Варшавской конвенцией (п.2 ст.28 Варшавской конвенции);

6) порядок исчисления срока определяется законом суда, в котором вчинен иск (п.2 ст.29 Варшавской конвенции).

Некоторые указания Варшавской конвенции на *lex fori*, как уже было отмечено, перешли в Монреальскую конвенцию. Так, п.6 ст.22 Монреальской конвенции (как и п.4 ст.22 Варшавской конвенции (в ред. Гаагского протокола 1955 г.)) определил, что "пределы, установленные статьей 21 и настоящей статьей, не препятствуют суду присудить в соответствии со своим законом дополнительно все или часть судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, понесенных истцом, включая проценты". Пункт 4 ст.33 Монреальской конвенции соответствует п.2 ст.28 Варшавской конвенции (процедура рассмотрения иска), а п.2 ст.35 Монреальской конвенции - п.2 ст.29 Варшавской конвенции (порядок исчисления срока).

Вместе с тем произошел отказ от некоторых ссылок. Так, в ст.21 Варшавской конвенции указывается на право *lex fori* при определении возможности устранения или ограничения ответственности перевозчика при соучастии в причинении вреда самого пострадавшего. Отсылка к праву *lex fori* более не используется в соответствующей ст.20 Монреальской конвенции: воздушному перевозчику предоставлено право доказывать, что вред был причинен или его причинению способствовали небрежность, неправильное действие или бездействие лица, требующего возмещения, что, в общем, соответствует ст. VII Гватемальского протокола 1971 г., который так и не вступил в силу. В Монреальской конвенции отсутствует указание на возможность назначения в соответствии с законом суда выплат пострадавшим в виде периодических платежей (как это указано в п.1 ст.22 Варшавской конвенции).

Вместе с тем появилась новая коллизионная норма. Статья 28 Монреальской конвенции предусматривает, что в случае авиационного происшествия, вызвавшего смерть или повреждение пассажиров, перевозчик, **если это предусматривается его национальным законодательством** (выделено мной. - Л.Т.), незамедлительно производит предварительные выплаты физическому лицу или лицам, которые имеют право требовать компенсацию, для удовлетворения безотлагательных экономических потребностей таких лиц.

Статья 28 Монреальской конвенции появилась во многом благодаря работе делегации Швейцарии на конференции 10-28 мая 1999 г., обратившей внимание на события, связанные с выплатами авансовых платежей пострадавшим в результате авиакатастрофы рейса 111 Свисэйр (Swissair), произошедшей в сентябре 1998 г., в результате которой погибли 215 пассажиров и 14 членов экипажа воздушного судна.

Воздушный перевозчик осуществил авансовые платежи сразу же после крушения воздушного судна всем родственникам погибших, которые попросили финансовой поддержки. Эти платежи были сделаны на добровольной основе. К тому моменту в соответствии со швейцарским законодательством не существовало такой обязанности, равно как отсутствовали предписания в международных договорах. Размер этих авансовых платежей был установлен воздушным перевозчиком в 15 000 специальных прав заимствования за каждого пассажира.

Как отметили представители Швейцарии, определение этого вопроса в международном договоре "соответствовало бы интересам как пострадавших и членов их семей, так и воздушного перевозчика" [14].

Статья 28 Монреальской конвенции – это единственная коллизионная привязка, указывающая на национальное право воздушного перевозчика. Данное предписание не имеет аналога в актах Варшавской системы ответственности.

Можно предположить, что образцом такого "национального законодательства" является ст.5 Регламента (ЕС) N 2027/97 Совета от 9 октября 1997 г. [15] (в ред. Регламента (ЕС) N 889/2002 Европейского парламента и Совета от 13 мая 2002 г. [16]), в соответствии с которой воздушные перевозчики Европейского союза обязаны осуществить безотлагательные авансовые платежи не позднее чем через 15 дней после установления личности физического лица, требующего осуществления выплат по возмещению вреда, для обеспечения непосредственных экономических потребностей, а также в связи с тяжестью случая. Этот аванс составляет соответствующую сумму в евро на каждого авиапассажира в случае смерти по меньшей мере в 16 000 специальных прав заимствования.

Следует помнить, что указанием на *lex fori* Варшавская и Монреальская конвенции однозначно не предопределяют применимого материального права, поскольку истец в соответствии со ст.28 Варшавской конвенции выбирает место разрешения спора из четырех возможных вариантов, а в соответствии со ст.33 Монреальской конвенции - из пяти вариантов. Следовательно, истец "практически свободен в выборе применимого материального права" [17].

Наличие в Варшавской конвенции ссылок на *lex fori* привело к обсуждению вопроса, как следует оценивать те проблемы, которые прямо или через указания на коллизионную привязку не урегулированы в международных договорах.

В зарубежной научной литературе существует точка зрения, что судья как в случаях квалифицированного молчания (при указании на *lex fori*), так и в случаях, не урегулированных Варшавской и Монреальской конвенциями, должен применять свое материальное право [18]. Представляется, что такое применение будет способствовать общей цели Конвенций – унификации. Судьи в открытых вопросах будут действовать по единому методу [19].

Вместе с тем буквальное и систематическое толкование Варшавской и Монреальской конвенций говорит об ошибочности утверждения, что как при квалифицированном молчании, так и в случаях, не урегулированных в Конвенции, коллизионная проблема подлежит разрешению в соответствии с *lex fori*.

Вопросы, которые судья решает в соответствии со своим материальным правом, прямо обозначены в Варшавской и Монреальской конвенциях. В других случаях разработчики конвенции отказываются от такого указания. Это означает, что судья отвечает на вопрос в соответствии с применимым правом, определяемым при помощи национальных коллизионных норм [20]. Такое решение гарантирует, что будет применимо право, с которым правоотношение наиболее тесным образом связано.

Унифицированные материальные и коллизионные предписания регулируют только часть вопросов, возникающих в связи с осуществлением международной воздушной перевозки пассажира.

Р. Детлинг-Отт, к примеру, приводит следующий перечень "важнейших пробелов" Варшавской конвенции, которые разрешаются в судебной практике в соответствии с применимым национальным правом [21]:

неисполнение договора воздушной перевозки;

правоспособность и дееспособность сторон договора международной воздушной перевозки;

форма, действительность, прекращение договора международной воздушной перевозки;

возможность передачи воздушно-перевозочного документа. Варшавская конвенция (в ред. Гаагского протокола 1955 г.) указывает в п.3 ст.15, что "ничто в настоящей Конвенции не препятствует передаче выданного воздушно-перевозочного документа". Этот пункт предоставляет национальному праву возможность определить статус воздушного перевозочного документа как коносамента;

основания ответственности воздушного перевозчика. В ст.24 Варшавской конвенции и ст.29 Монреальской конвенции определено, что иск об ответственности может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и пределами ответственности, которые предусмотрены конвенциями, независимо от его основания (на основании конвенций, договора, правонарушения или на любом другом основании);

круг лиц, имеющих право предъявления требований в суде: Варшавская конвенция оставляет открытым вопрос, кто имеет право потребовать возмещения вреда, наступившего в результате авиационного происшествия. Спорным в практике остается прежде всего право на получение компенсаций третьими лицами;

квалификация договора международной воздушной перевозки как безвозмездного, который осуществляется воздушным перевозчиком, не являющимся предпринимателем;

Варшавская конвенция не регулирует регрессные требования. Однако Дополнительный монреальский протокол N 3 в ст.30А прямо указывает, что Конвенция не затрагивает вопроса возможности лица, которое выплатило компенсацию пострадавшим, предъявления регрессных требований к третьим лицам.

Э. Гимюлла дополняет данный перечень вопросом правового статуса капитана и персонала воздушного судна, а также основаниями их ответственности [22].

Перечень "важнейших пробелов" в равной степени можно отнести и к Монреальской конвенции.

Таким образом, можно прийти к выводу, что при отсутствии материального или коллизионного предписания в Варшавской и Монреальской конвенциях следует обратиться к нормам коллизионного права страны суда, принимающего решение по делу.

При рассмотрении требований пострадавшего в результате авиационного происшествия российским судьей будут применены коллизионные нормы части третьей ГК РФ.

В заключение резюмируем.

1. Источниками коллизионного регулирования договора международной воздушной перевозки являются международные договоры, составляющие Варшавскую систему ответственности, и Монреальская конвенция, а также нормы внутреннего права.

2. В Варшавской и Монреальской конвенциях преобладают материальные предписания. Число коллизионных норм невелико, причем они относятся к сравнительно второстепенным вопросам и построены преимущественно по принципу *lex fori* [23].

3. Унифицированные материальные и коллизионные предписания регулируют только часть вопросов, возникающих в связи с осуществлением международной воздушной перевозки. Для всех остальных случаев вопрос о применимом праве разрешается в

соответствии с внутренними коллизионными нормами суда, рассматривающего дело по существу.

ССЫЛКИ:

- [1]. См. библиографические ссылки в работе: Звеков В.П. Коллизии законов в международном частном праве. М., 2007. С. 1 - 10.
- [2]. К вопросу о возможности включения национальных материальных предписаний в состав международного частного права см.: Звеков В.П. Указ. соч. С. 7 - 8.
- [3]. Подробнее см.: Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М., 2009. С. 12 - 21.
- [4]. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Заключена в Варшаве 12 октября 1929 г., вступила в силу 13 февраля 1933 г., ратифицирована СССР 7 июля 1934 г. (см.: Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. VIII. М., 1935. С. 326 - 339).
- [5]. Подробнее см.: Грязнов В.С. Правовые основы воздушных сообщений: Учеб. пособие. М., 2001. С. 76 - 87.
- [6]. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Заключена в Монреале 28 мая 1999 г. Открыта для подписания в Монреале 28 мая 1999 г., вступила в силу 4 ноября 2003 г. Россия не участвует. Подробнее см.: Хлестова И.О. Международная воздушная перевозка в международном частном праве // Отдельные виды обязательств в международном частном праве / Отв. ред. В.П. Звеков. М., 2008. С. 247 - 287.
- [7]. Sadikov O.N. Conflicts of laws in international transport law // Recueil des cours (Haagse Academie voor Internationaal Recht). 1985 - I. Tome 190 de la collection. P. 242.
- [8]. Подробнее см.: Маковский А.Л. Обязательства по морской перевозке грузов в международном частном праве // Отдельные виды обязательств в международном частном праве / Отв. ред. В.П. Звеков. М., 2008. С. 289 - 293.
- [9]. Дж. Риперт (G. Ripert), Председатель Варшавской конференции 1929 г., отстаивал исключение коллизионных правил из проекта Варшавской конвенции, поскольку образцом служила Брюссельская морская конвенция 1924 года, в разработке которой Дж. Риперт также принимал самое активное участие (см.: Ripert G. L'Unification du droit aerien // Revue Generale de Droit Aerien. 1932. P. 258).
- [10]. Institut de droit international был основан в Женеве в 1873 г. Вопросы коллизий законов в сфере воздушного права обсуждались в Генте (1906 г.), Париже (1910 г.), Мадриде (1911 г.), Лозанне (1927 г.), Люксембурге (1937 г.), Нешателе (1959 г.), Зальцбурге (1961 г.). На брюссельском заседании 1962 г. также впервые были подняты вопросы коллизий законов в космическом праве.
- [11]. См.: Makarov A. Conflits de lois en matiere de droit aerien. Rapport provisoire et rapport definitif // Annuaire de l'Institut de Droit International. Session de Neuchatel. Septembre 1959. Vol. 48. T. 1. P. 359 - 479.
- [12]. Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М., 2009. С. 13.
- [13]. Report of the second meeting of the secretariat study group on the modernisation of the Warsaw convention system. ICAO Doc. LC/30 - IP/1. (1997).
- [14]. ICAO, International conference on Air law (Montreal, 10 to 28 May 1999). Advance payments. Comments on article 22 A (Presented by Switzerland). DCW Doc No. 42, 21/5/99.
- [15]. Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 liber die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfallen // Amtsblatt Nr. L 285 vom 17/10/1997 S. 0001 - 0003.
- [16]. Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europaischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 // Amtsblatt Nr. L 140/2 vom 30/05/2002.

- [17]. См.: решение Земельного суда Мюнхена от 15 июля 1975 г.: "Der Klager habe praktisch freie Wahl des Sachrechts und sei einseitig begünstigt". LG Munchen, Urteil vom 15. Juli 1975. Цит. по: Dettling-Ott R. Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht. Zurich: Schulthess Polygraphischer Verlag, 1993. S. 73.
- [18]. См., например: Riese O. Zum Warschauer Luftprivatrechtsabkommen // Zeitschrift für Ausländisches und Internationales Privatrechts. 1930. S. 244 - 260; Bentivoglio L.M. Conflicts Problems in Air Law // Recueil des cours (Haagse Academie voor Internationaal Recht). 1966 - III. Tome 119 de la collection. P. 130; Sadikov O.N. Conflicts of Laws in International Transport Law // Recueil des cours (Haagse Academie voor Internationaal Recht). 1985 - I. Tome 190 de la collection. P. 249 - 250.
- [19]. См.: Giemulla E., Schmid R. Kommentar zum Warschauer Abkommen, Stand 7 - Munchen (комм. кп. 2 ст. 24).
- [20]. См.: Ruhwedel E. Der Luftbeförderungsvertrag: 3. Auflage. Neuwied, Kriftel, Berlin, 1998. S. 26; Dettling-Ott R. Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht. Zurich, 1993. S. 64.
- [21]. См.: Dettling-Ott R. Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht. Zurich, 1993. S. 75 - 76.
- [22]. См.: Giemulla E., Schmid R., Müller-Rostin W., Dettling-Ott R. Montrealer Ubereinkommen. Internationales Lufttransportrecht. Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht. Band 3. Einschließlich 24. Aktualisierung (AL) August 2004. Einleitung, Rnd. 41. S. 22.
- [23]. А.Л. Маковский констатировал такое положение для международного частного морского права. См.: Маковский А.Л. Международные договоры об унификации морского права // Многосторонние международные соглашения о морском транспорте. М., 1983. С. 5.