

# Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок

Заключена в Монреале 28 мая 1999 года.

## ГОСУДАРСТВА — УЧАСТНИКИ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ,

- ПРИЗНАВАЯ значительный вклад Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, в дальнейшем именуемой «Варшавской конвенцией», и других связанных с ней документов в дело упорядочения международного частного воздушного права,
- ПРИЗНАВАЯ необходимость модернизации и консолидации Варшавской конвенции и связанных с ней документов,
- ПРИЗНАВАЯ важность обеспечения защиты интересов потребителей при международных воздушных перевозках и необходимость справедливой компенсации на основе принципа наиболее полного возмещения,
- ВНОВЬ ПОДТВЕРЖДАЯ желательность упорядоченного развития перевозок международным воздушным транспортом и беспрепятственного передвижения пассажиров, багажа и грузов в соответствии с принципами и целями Конвенции о международной гражданской авиации, совершенной в Чикаго 7 декабря 1944 года,
- БУДУЧИ УБЕЖДЕННЫМИ в том, что коллективные действия государств по дальнейшей гармонизации и кодификации некоторых правил, регулирующих международные воздушные перевозки, в форме новой конвенции являются наиболее адекватным способом достижения справедливого баланса интересов,

ДОГОВОРИЛИСЬ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:

## Глава I. Общие положения.

### Статья 1. Сфера применения

1. Настоящая Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или груза, осуществляемой за вознаграждение посредством воздушного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна авиатранспортным предприятием.
2. Международной перевозкой в смысле настоящей Конвенции называется всякая перевозка, при которой, согласно определению сторон, место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух государств-участников, либо на территории одного и того же государства-участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство не является государством-участником. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства-участника, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная.
3. Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных перевозчиков, почитается образующей, с точки зрения применения настоящей Конвенции, единую перевозку, если она рассматривалась сторонами как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и она не теряет своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства.
4. Настоящая Конвенция применяется также к перевозке, описанной в главе V, с учетом изложенных в ней условий.

## **Статья 2. Перевозки, совершаемые государством, и перевозки почтовых отправлений**

1. Настоящая Конвенция применяется к перевозкам, совершенным государством или другими юридическими лицами публичного права, отвечающим условиям, предусмотренным в статье 1,
2. При перевозке почтовых отправлений перевозчик несет ответственность только перед соответствующей почтовой администрацией в соответствии с правилами, применяемыми к отношениям между перевозчиками и почтовыми администрациями.
3. За исключением указанного в пункте 2 настоящей статьи, положения настоящей Конвенции не применяются к перевозке почтовых отправлений.

## **Глава II. Документация и обязанности сторон, касающиеся перевозки пассажиров, багажа и груза.**

### **Статья 3. Пассажиры и багаж**

1. При перевозке пассажиров выдается индивидуальный или групповой перевозочный документ, содержащий:
  - a) указание пунктов отправления и назначения;
  - b) если пункты отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства-участника, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки.
2. Вместо документа, упомянутого в пункте 1, могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись информации, указанной в этом пункте. Если используются такие другие средства, перевозчик предлагает предоставить пассажиру письменное изложение информации, сохраненной таким образом.
3. Перевозчик предоставляет пассажиру багажную идентификационную бирку на каждое место зарегистрированного багажа.
4. Пассажиру вручается письменное уведомление о том, что в случае применения настоящей Конвенции она регламентирует и может ограничивать ответственность перевозчиков в случае смерти или телесного повреждения лица и при уничтожении, утере или повреждении багажа и при задержке.
5. Несоблюдение положений предыдущих пунктов не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который тем не менее подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности.

### **Статья 4. Груз**

1. При перевозке груза выдается авиагрузовая накладная.
2. Вместо авиагрузовой накладной могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке. Если используются такие другие средства, перевозчик, по просьбе отправителя, выдает ему квитанцию на груз, позволяющую опознать груз и получить доступ к информации, содержащейся в записи, сохраняемой такими другими средствами.

### **Статья 5. Содержание авиагрузовой накладной или квитанции на груз**

Авиагрузовая накладная или квитанция на груз содержит:

- a) указание пунктов отправления и назначения;
- b) если пункты отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства-участника, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки; и

с) указание веса отправки.

#### **Статья 6. Документ, касающийся характера груза**

В случае необходимости соблюдения процедур, установленных таможенными, полицейскими и аналогичными государственными органами, от отправителя может потребоваться представление документа с указанием характера груза. Настоящее положение не создает для перевозчика вытекающих из него обязанностей, обязательств или ответственности.

#### **Статья 7. Описание авиагрузовой накладной**

1. Авиагрузовая накладная составляется отправителем в трех подлинных экземплярах.
2. Первый экземпляр имеет пометку «для перевозчика» и подписывается отправителем. Второй экземпляр имеет пометку «для получателя» и подписывается отправителем и перевозчиком. Третий экземпляр подписывается перевозчиком, который передает его отправителю по принятии груза.
3. Подписи перевозчика и отправителя могут быть напечатаны или проставлены штампом.
4. Если, по просьбе отправителя, авиагрузовую накладную составляет перевозчик, то перевозчик рассматривается, до доказательства противного, как действующий от имени отправителя.

#### **Статья 8. Документация при перевозке нескольких мест**

Если имеется более одного места:

- a) перевозчик груза имеет право требовать от отправителя составления отдельных авиагрузовых накладных;
- b) отправитель имеет право требовать от перевозчика выдачи отдельных квитанций на груз, если используются другие средства, указанные в пункте 2 статьи 4.

#### **Статья 9. Несоблюдение требований к документации**

Несоблюдение положений статей 4–8 не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который, тем не менее, подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности.

#### **Статья 10. Ответственность за правильность сведений в документации**

1. Отправитель отвечает за правильность сведений и заявлений, касающихся груза, внесенных им или от его имени в авиагрузовую накладную или представленных им или от его имени перевозчику для внесения в квитанцию на груз или для включения в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4. Предшествующее положение применяется также в случае, когда лицо, действующее от имени отправителя, является также агентом перевозчика.
2. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, представленных отправителем или от его имени.
3. За исключением положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность перед отправителем за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым отправитель несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, внесенных перевозчиком или от его имени в квитанцию на груз или в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4.

### **Статья 11. Доказательная сила документации**

1. Авиагрузовая накладная или квитанция на груз, до доказательства противного, являются свидетельством заключения договора, принятия груза и условий перевозки, указанных в них.
2. Любые сведения в авиагрузовой накладной или в квитанции на груз о весе, размерах и упаковке груза, а также о числе мест, до доказательства противного, являются свидетельством сообщенных данных; данные о количестве, объеме и состоянии груза не служат доказательством против перевозчика, за исключением тех случаев, когда им произведена их проверка в присутствии отправителя с указанием об этом в авиагрузовой накладной или квитанции на груз или, когда они касаются очевидного состояния груза.

### **Статья 12. Право распоряжаться грузом**

1. Отправитель имеет право, при условии выполнения всех обязательств, вытекающих из договора перевозки, распоряжаться грузом, забирая его в аэропорту отправления или назначения, задерживая его в ходе перевозки в любом пункте посадки, давая указания о выдаче его в пункте назначения или в ходе перевозки иному лицу, чем первоначально указанному получателю, или требуя возвращения груза в аэропорт отправления. Отправитель не должен использовать право распоряжения грузом в ущерб перевозчику или другим отправителям и обязан возместить все расходы, вытекающие из применения этого права.
2. Если выполнить распоряжения отправителя невозможно, перевозчик обязан немедленно уведомить отправителя об этом.
3. Если перевозчик выполняет указания отправителя в отношении распоряжения грузом, не требуя представления выданного последнему экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз, то тем самым перевозчик принимает на себя, сохраняя право регресса к отправителю, ответственность за любой вред, который может быть в связи с этим причинен законному владельцу этого экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз.
4. Право отправителя прекращается в тот момент, когда, согласно статье 13, возникает право получателя. Однако, если получатель отказывается принять груз или с ним невозможно связаться, отправитель снова приобретает свое право распоряжения.

### **Статья 13. Выдача груза**

1. За исключением случаев, когда отправитель осуществил свои права согласно статье 12, получатель имеет право требовать от перевозчика, с момента прибытия груза в пункт назначения, выдачи ему груза после уплаты причитающихся платежей и выполнения условий перевозки.
2. Если не оговорено иное, перевозчик обязан известить получателя немедленно по прибытии груза.
3. Если перевозчиком признана утрата груза или если груз не прибыл по истечении семидневного срока со дня, когда он должен был прибыть, получатель вправе осуществить по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора перевозки.

### **Статья 14. Осуществление прав отправителя и получателя**

Отправитель и получатель могут соответственно осуществлять все права, предоставленные им статьями 12 и 13, каждый от своего имени, независимо от того, действует ли он в своих собственных интересах или в интересах другого, но при условии выполнения обязательств, налагаемых договором перевозки.

### **Статья 15. Отношения между отправителем и получателем или взаимные отношения третьих лиц**

1. Статьи 12, 13 и 14 не затрагивают отношений ни между отправителем и получателем, ни между третьими лицами, права которых производны либо от отправителя, либо от получателя.
2. Любая оговорка, отступающая от положений статей 12, 13 и 14, должна быть занесена в авиагрузовую накладную или квитанцию на груз.

## **Статья 16. Формальности таможенных, полицейских или других государственных органов**

1. Отправитель обязан представить такие сведения и документы, которые необходимы для выполнения формальностей таможенных, полицейских или других государственных органов, до передачи груза получателю. Отправитель отвечает перед перевозчиком за любой вред, который причинен в результате отсутствия, недостаточности или неправильности любых таких сведений или документов, за исключением тех случаев, когда вред был причинен по вине перевозчика, его служащих или агентов.
2. Перевозчик не обязан проверять такие сведения или документы в отношении их точности или достаточности.

## **Глава III. Ответственность перевозчика и степень компенсации за вред.**

### **Статья 17. Смерть и телесное повреждение пассажиров. Повреждение багажа**

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, только при условии, что происшествие, которое явилось причиной смерти или повреждения, произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке.
2. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения зарегистрированного багажа, только при условии, что случай, который явился причиной уничтожения, утери или повреждения, произошел на борту воздушного судна или во время любого периода, в течение которого зарегистрированный багаж находился под охраной перевозчика. Однако перевозчик не несет ответственности, если и в той мере, в какой вред явился результатом присущего багажу дефекта, качества или порока. В отношении незарегистрированного багажа, включая личные вещи, перевозчик несет ответственность, если вред причинен по его вине или по вине его служащих или агентов.
3. Если перевозчик признает утерю зарегистрированного багажа или если зарегистрированный багаж не поступил по истечении двадцати одного дня с даты, когда он должен был прибыть, пассажиру разрешается осуществлять по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора перевозки.
4. В настоящей Конвенции термин «багаж», поскольку не предусмотрено иное, означает как зарегистрированный багаж, так и незарегистрированный багаж.

### **Статья 18. Повреждение груза**

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, только при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки.
2. Однако перевозчик не несет ответственности, если и в той мере, в какой он докажет, что уничтожение, утерю или повреждение груза произошли в результате одного или нескольких перечисленных ниже обстоятельств:
3.
  - a) присущего грузу дефекта, качества или порока;
  - b) неправильной упаковки груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или агентов;
  - c) акта войны или вооруженного конфликта;
  - d) акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза.
4. Воздушная перевозка по смыслу пункта 1 настоящей статьи охватывает период времени, в течение которого груз находится под охраной перевозчика.
5. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой наземной перевозки, морской перевозки или перевозки внутренним водным путем, осуществленной вне аэропорта. Однако если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, выдачи или перегрузки, любой вред, до доказательства противного, считается следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки. Если перевозчик без согласия отправителя заменяет перевозку, которую по соглашению между сторонами предполагалось осуществить по воздуху, полностью или частично перевозкой каким-либо другим видом транспорта, такая перевозка другим видом транспорта считается перевозкой, осуществляемой в период времени воздушной перевозки.

## **Статья 19. Задержка**

Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие задержки при воздушной перевозке пассажиров, багажа или груза. Однако перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный вследствие задержки, если он докажет, что им и его служащими и агентами приняты все возможные, разумно необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что ему или им было невозможно принять такие меры.

## **Статья 20. Освобождение от ответственности**

Если перевозчик докажет, что вред был причинен или его причинению способствовали небрежность, неправильное действие или бездействие лица, требующего возмещения, или лица, от которого происходят его права, перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности перед требующим возмещения лицом в той мере, в какой такие небрежность, неправильное действие или бездействие причинили вред или способствовали его причинению. Когда требование о возмещении заявлено иным лицом, чем пассажир, в связи со смертью или телесным повреждением, понесенным этим последним, перевозчик равным образом полностью или частично освобождается от ответственности в той мере, в какой он докажет, что небрежность, другое неправильное действие или бездействие этого пассажира причинили вред или способствовали его причинению. Настоящая статья применяется ко всем положениям об ответственности в настоящей Конвенции, включая пункт 1 статьи 21.

## **Статья 21. Компенсация в случае смерти или телесного повреждения пассажиров**

1. В отношении вреда, причиненного согласно пункту 1 статьи 17 и не превышающего 100 000 специальных прав заимствования на каждого пассажира, перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность.
2. Перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный согласно пункту 1 статьи 17, в той мере, в какой вред превышает на каждого пассажира 100 000 специальных прав заимствования, если перевозчик докажет, что:
3.
  - a) такой вред не был причинен из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия перевозчика, или его служащих, или агентов; или
  - b) такой вред причинен исключительно из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия третьей стороны.

## **Статья 22. Пределы ответственности в отношении задержки, багажа и груза**

1. В случае вреда, причиненного при перевозке лиц в результате задержки, о которой говорится в статье 19, ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой 4150 специальных прав заимствования.
2. При перевозке багажа ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 1000 специальных прав заимствования в отношении каждого пассажира, за исключением случаев, когда пассажир сделал в момент передачи зарегистрированного багажа перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность пассажира в доставке.
3. При перевозке груза ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 17 специальных прав заимствования за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.
4. В случае уничтожения, утери, повреждения или задержки части груза или любого предмета, содержащегося в нем, при определении предела ответственности перевозчика во внимание принимается только общий вес соответствующего места или мест. Однако, когда уничтожение, утеря, повреждение или задержка части груза

или любого содержащегося в нем предмета влияет на стоимость других мест, включенных в одну и ту же авиагрузовую накладную, или в ту же квитанцию, или, если они не выданы, в ту же запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4, при определении предела ответственности должен также приниматься во внимание общий вес такого места или мест.

5. Вышеуказанные положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или бездействия перевозчика, его служащих или агентов, совершенного с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого, возможно, произойдет вред, при условии, что в случае такого действия или бездействия служащего или агента будет также доказано, что этот служащий или агент действовал в рамках своих обязанностей.
6. 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. Вышеуказанное положение не применяется, если сумма, присужденная в порядке возмещения вреда, исключая судебные издержки и другие расходы, связанные с судебным разбирательством, не превышает сумму, которую перевозчик в письменном виде предложил истцу в течение шести месяцев со дня причинения вреда или до начала судебного дела, если эта дата является более поздней.

### **Статья 23. Перевод валютных единиц**

1. Суммы, указанные в специальных правах заимствования в настоящей Конвенции, рассматриваются как относящиеся к специальным правам заимствования, как они определены Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в специальных правах заимствования на дату судебного решения. Стоимость в специальных правах заимствования национальной валюты государства-участника, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов на дату судебного решения. Стоимость в специальных правах заимствования национальной валюты государства-участника, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этим государством-участником.
2. Тем не менее государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, могут при ратификации или присоединении или в любое время после этого заявить, что предел ответственности перевозчика, предписываемый в статье 21, устанавливается в сумме 1 500 000 валютных единиц на пассажира при судебном разбирательстве на их территории; 62 500 валютных единиц на пассажира в отношении пункта 1 статьи 22; 15 000 валютных единиц на пассажира в отношении пункта 2 статьи 22; и 250 валютных единиц за килограмм в отношении пункта 3 статьи 22. Такая валютная единица состоит из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Указанные суммы могут быть переведены в соответствующую национальную валюту в округленных цифрах. Перевод таких сумм в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.
3. Расчеты, упомянутые в последнем предложении пункта 1 настоящей статьи, и перевод, упомянутый в пункте 2 настоящей статьи, выполняются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства-участника, насколько это возможно, такую же реальную стоимость количественных показателей, указанных в статьях 21 и 22, какая будет получена в результате применения первых трех предложений пункта 1 настоящей статьи. Государства-участники информируют депозитария о методе исчисления согласно пункту 1 настоящей статьи или о результатах перевода согласно пункту 2 настоящей статьи соответственно при сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении к настоящей Конвенции, а также после каждого их изменения.

### **Статья 24. Пересмотр пределов**

1. Без ущерба для положений статьи 25 настоящей Конвенции и с учетом приводимых ниже положений пункта 2 пределы ответственности, установленные в статьях 21, 22 и 23, пересматриваются депозитарием каждые пять лет, причем первый такой пересмотр проводится в конце пятого года после даты вступления в силу настоящей Конвенции или, если Конвенция не вступит в силу в течение пяти лет с даты, когда она была впервые открыта



для подписания, в течение первого года после ее вступления в силу, с использованием коэффициента инфляции, соответствующего совокупным темпам инфляции за период со времени предыдущего пересмотра, или при первом пересмотре — с даты вступления в силу Конвенции. Размер темпов инфляции, используемый при определении коэффициента инфляции, исчисляется на основе средневзвешенных годовых ставок увеличения или понижения индексов потребительских цен в государствах, валюты которых образуют специальные права заимствования, упомянутые в пункте 1 статьи 23.

2. Если в результате пересмотра, упомянутого в предыдущем пункте, делается вывод о том, что коэффициент инфляции превысил 10 процентов, то депозитарий уведомляет государства-участники об изменении пределов ответственности. Любое такое изменение вступает в силу через шесть месяцев после уведомления о нем государств-участников. Если в течение трех месяцев после уведомления о нем государств-участников большинство государств-участников заявят о своем несогласии, изменение не вступает в силу и депозитарий передает данный вопрос на рассмотрение совещания государств-участников. Депозитарий незамедлительно уведомляет все государства-участники о вступлении в силу любого изменения.
3. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи, процедура, упомянутая в пункте 2 настоящей статьи, применяется в любое время при условии, что просьба об этом высказана одной третью государств-участников и что коэффициент инфляции, упомянутый в пункте 1, превысил 30 процентов за период с даты предыдущего пересмотра или с даты вступления в силу настоящей Конвенции, если пересмотр еще не проводился. Последующие пересмотры с использованием процедуры, описанной в пункте 1 настоящей статьи, будут проводиться каждые пять лет, начиная с конца пятого года после даты пересмотра в соответствии с настоящим пунктом.

#### **Статья 25. Оговорка в отношении пределов**

Перевозчик может оговорить, что в отношении договора перевозки применяются более высокие пределы ответственности, чем предусмотренные в настоящей Конвенции, либо никакие пределы ответственности не применяются.

#### **Статья 26. Недействительность договорных положений**

Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же установлению предела ответственности, меньшего, чем тот, который установлен в настоящей Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, который продолжает подпадать под действие положений настоящей Конвенции.

#### **Статья 27. Свобода заключения договора**

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует перевозчику отказаться от заключения договора перевозки, отказаться от каких-либо средств защиты, предусматриваемых Конвенцией, или установить условия, не противоречащие положениям настоящей Конвенции.

#### **Статья 28. Предварительные выплаты**

В случае авиационного происшествия, вызвавшего смерть или повреждение пассажиров, перевозчик, если это предусматривается его национальным законодательством, незамедлительно производит предварительные выплаты физическому лицу или лицам, которые имеют право требовать компенсацию, для удовлетворения безотлагательных экономических потребностей таких лиц. Такие предварительные выплаты не означают признание ответственности и могут идти в зачет последующих выплат перевозчика в плане возмещения вреда.

#### **Статья 29. Основания для иска**

При перевозке пассажиров, багажа и груза любой иск об ответственности, независимо от его основания, будь то на основании настоящей Конвенции, договора, правонарушения или на любом другом основании, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и такими пределами ответственности, которые предусмотрены настоящей Конвенцией, без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующих прав. При



любом таком иске штрафы, штрафные санкции или любые другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, не подлежат взысканию.

### **Статья 30. Служащие, агенты. Общая сумма исков**

1. Если иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика в связи с вредом, о котором говорится в настоящей Конвенции, такой служащий или агент, если он докажет, что он действовал в рамках своих служебных обязанностей, имеет право ссылаться на условия и пределы ответственности, на которые имеет право ссылаться сам перевозчик на основании настоящей Конвенции.
2. Общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчика, его служащих и агентов, не должна в этом случае превышать указанных пределов.
3. За исключением случаев перевозки груза, положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются, если будет доказано, что вред явился результатом действия или бездействия служащего или агента, совершенного с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого может быть причинен вред.

### **Статья 31. Своевременное внесение возражений**

1. Получение зарегистрированного багажа или груза получателем без возражений составляет предположение, впредь до доказательства противного, что багаж или груз были доставлены в надлежащем состоянии и согласно перевозочному документу или записи, сохраняемой другими средствами, упоминаемыми в пункте 2 статьи 3 и в пункте 2 статьи 4.
2. В случае причинения вреда лицо, имеющее право на получение груза, должно направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении вреда и не позднее семи дней со дня получения зарегистрированного багажа и четырнадцати дней со дня получения груза. В случае задержки протест должен быть произведен не позднее двадцати одного дня, считая со дня, когда багаж или груз были переданы в его распоряжение.
3. Всякое возражение должно быть осуществлено письменно и вручено или отправлено в вышеупомянутые сроки.
4. При отсутствии возражения в вышеупомянутые сроки никакие иски против перевозчика не принимаются, кроме случая обмана со стороны последнего.

### **Статья 32. Смерть лица, несущего ответственность**

В случае смерти лица, несущего ответственность, иск о возмещении вреда предъявляется в соответствии с условиями настоящей Конвенции к лицам, на законном основании представляющим его имущество.

### **Статья 33. Юрисдикция**

1. Иск об ответственности должен быть предъявлен по выбору истца в пределах территории одного из государств-участников либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту его основного коммерческого предприятия или по месту, где он имеет коммерческое предприятие, посредством которого был заключен договор, либо в суде места назначения перевозки.
2. В отношении вреда, происшедшего в результате смерти или телесного повреждения пассажира, иск об ответственности может быть возбужден в одном из судов, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, или на территории государства-участника, в котором пассажир на момент происшествия имеет основное и постоянное место жительства и в которое или из которого перевозчик предоставляет услуги, связанные с воздушной перевозкой пассажиров либо на собственных воздушных судах, либо на воздушных судах другого перевозчика на основании коммерческого соглашения и в котором этот перевозчик осуществляет деятельность, связанную с воздушной перевозкой пассажиров, используя помещения, арендуемые самим перевозчиком или другим перевозчиком, с которым он имеет коммерческое соглашение, или принадлежащие ему или такому другому перевозчику.
3. Для целей пункта 2:

а) «коммерческое соглашение» означает соглашение между перевозчиками, кроме агентского соглашения, касающееся предоставления их совместных услуг, связанных с воздушными перевозками пассажиров;

б) «основное и постоянное место жительства» означает одно зафиксированное и постоянное место проживания пассажира на момент происшествия.

Гражданство пассажира не является определяющим фактором в этом отношении.

4. Процедура определяется законом суда, в котором предъявлен иск.

#### **Статья 34. Арбитраж**

1. С учетом положений настоящей статьи стороны в договоре перевозки груза могут установить, что любой спор, касающийся ответственности перевозчика по настоящей Конвенции, подлежит разрешению в арбитраже. Такая договоренность оформляется в письменной форме.
2. Арбитражное разбирательство по выбору истца проводится в одном из мест в соответствии с компетенцией судов, предусмотренной в статье 33.
3. Арбитр или арбитражный трибунал применяют положения настоящей Конвенции.
4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи считаются составной частью любой арбитражной оговорки или договоренности, и любое условие такой оговорки или договоренности, несовместимое с ними, является ничтожным и недействительным.

#### **Статья 35. Исковая давность**

1. 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.
2. Порядок исчисления этого срока определяется законом суда, в котором вчинен иск.

#### **Статья 36. Последовательные перевозчики**

1. В случаях перевозок, регулируемых определением пункта 3 статьи 1, производимых несколькими последовательными перевозчиками, каждый перевозчик, принимающий пассажиров, багаж или груз, подпадает под действие правил, установленных настоящей Конвенцией, и рассматривается в качестве одной из сторон в договоре перевозки, поскольку этот договор имеет отношение к части перевозки, совершаемой под его контролем.
2. В случае такой перевозки пассажир или любое лицо, имеющее право претендовать на компенсацию от его имени, может возбудить дело лишь против перевозчика, производившего ту перевозку, в течение которой произошли происшествие или задержка, за исключением случая, когда по специальному условию первый перевозчик принял ответственность за весь путь.
3. В отношении багажа или груза пассажир или отправитель может возбудить дело против первого перевозчика, и пассажир или получатель, имеющий право на получение, — против последнего; и тот и другой могут, кроме того, взыскать с перевозчика, совершавшего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность перед отправителем и получателем.

#### **Статья 37. Право регресса против третьих лиц**

Настоящая Конвенция ни в коей мере не предрешает вопроса о том, имеет ли лицо, ответственное за вред в соответствии с ее положениями, право регресса против любого другого лица.

## Глава IV. Смешанные перевозки.

### Статья 38. Смешанные перевозки

1. В случае смешанных перевозок, осуществляемых частично воздушным и частично каким-либо иным способом перевозки, положения настоящей Конвенции применяются с учетом пункта 4 статьи 18 лишь к воздушной перевозке, если притом последняя отвечает условиям статьи 1.
2. Ничто в настоящей Конвенции не мешает сторонам в случае смешанной перевозки включать в воздушно-перевозочный документ условия, относящиеся к перевозкам иными способами перевозки, при условии, что положения настоящей Конвенции будут применимы в отношении перевозки по воздуху.

## Глава V. Воздушные перевозки, осуществляемые лицами, не являющимися перевозчиками по договору.

### Статья 39. Перевозчик по договору. Фактический перевозчик

Положения настоящей главы применяются в тех случаях, когда лицо (в дальнейшем именуемое «перевозчиком по договору») в качестве основной стороны заключает договор перевозки, регулируемой настоящей Конвенцией, с пассажиром, или отправителем, или с лицом, действующим от имени пассажира или отправителя, а другое лицо (в дальнейшем именуемое «фактическим перевозчиком»), будучи уполномоченным перевозчиком по договору, осуществляет всю перевозку или часть ее, но не является в отношении такой части последовательным перевозчиком в смысле настоящей Конвенции. Наличие упомянутого полномочия предполагается до доказательства противного.

### Статья 40. Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика

Если иное не оговорено в настоящей главе, в тех случаях, когда фактический перевозчик осуществляет полностью или частично перевозку, которая в соответствии с договором, предусмотренным в статье 39, регулируется настоящей Конвенцией, как перевозчик по договору, так и фактический перевозчик подпадают под действие правил настоящей Конвенции, причем первый из них — в отношении всей перевозки, предусмотренной в договоре, второй же — лишь в отношении той перевозки, которую он осуществляет.

### Статья 41. Взаимное отнесение ответственности

1. Действия или бездействие фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в рамках своих обязанностей, в отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, считаются действиями или бездействием и перевозчика по договору.
2. Действия или бездействие перевозчика по договору и его служащих и агентов, действовавших в рамках своих обязанностей, в отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, считаются действиями или бездействием и фактического перевозчика. Однако эти действия или бездействие ни в коем случае не возлагают на фактического перевозчика ответственность, которая превышала бы пределы, предусмотренные в статьях 21, 22, 23 и 24. Никакое особое соглашение, в соответствии с которым перевозчик по договору принимает на себя обязательства, не возлагаемые настоящей Конвенцией, никакой отказ от прав или средств защиты, оговоренных настоящей Конвенцией, или какие бы то ни было специальные заявления о заинтересованности в доставке, предусмотренные в статье 22, не распространяются на фактического перевозчика без его на то согласия.

### Статья 42. Обращение распоряжений и возражений

Любые распоряжения и возражения, предъявляемые перевозчику на основании настоящей Конвенции, имеют одинаковую силу вне зависимости от того, обращены ли они к перевозчику по договору или к фактическому перевозчику. Однако распоряжения, предусмотренные в статье 12, имеют силу, лишь если они обращены к перевозчику по договору.

#### **Статья 43. Служащие и агенты**

В отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, любой служащий или агент этого перевозчика или перевозчика по договору, если он докажет, что он действовал в рамках своих обязанностей, имеет право ссылаться на условия и пределы ответственности, относящиеся по настоящей Конвенции к перевозчику, служащим или агентом которого он является, если, однако, не будет доказано, что он действовал таким образом, что в соответствии с настоящей Конвенцией ссылка на пределы ответственности не может иметь место.

#### **Статья 44. Общая сумма возмещения**

В отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, общая сумма возмещения, которая может быть получена с этого перевозчика, с перевозчика по договору и с его служащих и агентов, действовавших в рамках своих обязанностей, не может превышать максимального возмещения, которое, на основании настоящей Конвенции, может быть взыскано либо с перевозчика по договору, либо с фактического перевозчика, причем ни одно из упомянутых лиц не несет ответственности сверх применимого к этому лицу предела.

#### **Статья 45. Обращение исков**

Всякий иск об ответственности, относящийся к перевозке, осуществляемой фактическим перевозчиком, может по выбору истца быть возбужден либо против этого перевозчика, либо против перевозчика по договору, либо против обоих, совместно или в отдельности. Если иск возбужден лишь против одного из этих перевозчиков, он имеет право привлечь и другого перевозчика к делу перед судом, в котором вчинен иск, причем процедура такого привлечения и его последствия определяются законом этого суда.

#### **Статья 46. Дополнительная юрисдикция**

Всякий иск об ответственности, предусмотренный в статье 45, должен быть возбужден по выбору истца в пределах территории одного из государств-участников либо в одном из судов, в которых иск может быть вчинен против перевозчика по договору на основании статьи 33, либо в суде по месту жительства фактического перевозчика или по месту нахождения его основного коммерческого предприятия.

#### **Статья 47. Недействительность договорных положений**

Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика по договору или фактического перевозчика от ответственности на основании настоящей главы или же к установлению предела ответственности, меньшего, чем тот, который применим в соответствии с настоящей главой, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности всего договора, который продолжает подпадать под действие положений настоящей главы.

#### **Статья 48. Взаимоотношения перевозчика по договору и фактического перевозчика**

За исключением положений статьи 45, ничто в настоящей главе не затрагивает возникающие между перевозчиками права и обязанности, включая любое право регресса или освобождения от ответственности.

### **Глава VI. Прочие положения.**

#### **Статья 49. Обязательное применение**

Являются недействительными всякие положения договора перевозки и всякие особые соглашения, предшествовавшие причинению вреда, которыми стороны отступали бы от правил настоящей Конвенции либо путем определения подлежащего применению закона, либо путем изменения правил о юрисдикции.

## **Статья 50. Страхование**

Государства-участники требуют, чтобы их перевозчики обеспечили надлежащее страхование своей ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией. Государство-участник, в которое перевозчик выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования своей ответственности по настоящей Конвенции.

## **Статья 51. Перевозки, осуществляемые при исключительных обстоятельствах**

Положения статей с 3 по 5, 7 и 8, касающиеся перевозочных документов, не применяются к перевозкам, осуществляемым при исключительных обстоятельствах вне рамок обычных операций по эксплуатации воздушного транспорта.

## **Статья 52. Определение дней**

Когда в настоящей Конвенции речь идет о днях, то подразумеваются календарные дни, а не рабочие дни.

## **Глава VII. Заключительные положения.**

### **Статья 53. Подписание, ратификация и вступление в силу**

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания в Монреале 28 мая 1999 года государствами, участвовавшими в Международной конференции по воздушному праву, состоявшейся в Монреале с 10 по 28 мая 1999 года. После 28 мая 1999 года Конвенция будет открыта для подписания всеми государствами в Штаб-квартире Международной организации гражданской авиации в Монреале до ее вступления в силу в соответствии с пунктом 6 настоящей статьи.
2. Настоящая Конвенция открыта также для подписания региональными организациями экономической интеграции. Для целей настоящей Конвенции «региональная организация экономической интеграции» означает любую организацию, учрежденную суверенными государствами определенного региона, которая обладает компетенцией в отношении некоторых вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, и должным образом уполномочена подписывать и ратифицировать, принимать, утверждать настоящую Конвенцию или присоединиться к ней. Ссылка на «государство-участника» или «государства-участники» в настоящей Конвенции иным образом, чем в пункте 2 статьи 1, пункте 1 b) статьи 3, пункте b) статьи 5, статьях 23, 33, 46 и пункте b) статьи 57, распространяется в равной мере на региональную организацию экономической интеграции. Для целей статьи 24 ссылки на «большинство государств-участников» и «одну треть государств-участников» не распространяются на региональную организацию экономической интеграции.
3. Настоящая Конвенция подлежит ратификации государствами и региональными организациями экономической интеграции, которые ее подписали.
4. Любое государство или региональная организация экономической интеграции, которые не подписали настоящую Конвенцию, могут принять, утвердить ее или присоединиться к ней в любое время.
5. Ратификационные грамоты и документы о принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение в Международную организацию гражданской авиации, которая настоящим назначается депозитарием.
6. Настоящая Конвенция вступает в силу на шестидесятый день с даты сдачи на хранение депозитарию тридцатой ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении между государствами, которые сдали на хранение такие документы. Документ, сданный на хранение региональной организацией экономической интеграции, не учитывается для целей настоящего пункта.
7. Для других государств и для других региональных организаций экономической интеграции настоящая Конвенция вступает в силу на шестидесятый день с даты сдачи на хранение ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении.
8. Депозитарий незамедлительно уведомляет все государства, подписавшие Конвенцию, и все государства-участники:

а) о каждом подписании настоящей Конвенции и дате такого подписания;

- b) о сдаче на хранение каждой ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении и о дате такой сдачи на хранение;
- c) о дате вступления в силу настоящей Конвенции;
- d) о дате вступления в силу любого изменения пределов ответственности, установленных в соответствии с настоящей Конвенцией;
- e) о любой денонсации в соответствии со статьей 54.

#### **Статья 54. Денонсация**

1. Любое государство-участник может денонсировать настоящую Конвенцию путем письменного уведомления депозитария.
2. Денонсация вступает в силу через сто восемьдесят дней с даты получения такого уведомления депозитарием.

#### **Статья 55. Взаимосвязь с другими документами Варшавской конвенции**

Настоящая Конвенция имеет преимущественную силу перед любыми правилами, применяемыми к международной воздушной перевозке:

1. между государствами-участниками настоящей Конвенции в силу совместного участия этих государств в:
  - a) Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года (в дальнейшем именуется Варшавской конвенцией);
  - b) Протоколе об изменении Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, совершенном в Гааге 28 сентября 1955 года (в дальнейшем именуется Гаагским протоколом);
  - c) Конвенции, дополнительной к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору, подписанной в Гвадалахаре 18 сентября 1961 года (в дальнейшем именуется Гвадалахарской конвенцией);
  - d) Протоколе об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года, измененной Гаагским протоколом, подписанным в Гватемале 8 марта 1971 года (в дальнейшем именуется Гватемальским протоколом);
  - e) дополнительных протоколах № 1–3 и Монреальском протоколе № 4 об изменении Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, или Варшавской конвенции, измененной Гаагским и Гватемальским протоколами, подписанных в Монреале 25 сентября 1975 года (в дальнейшем именуются Монреальскими протоколами); или
2. в пределах территории любого отдельного государства — участника настоящей Конвенции в силу участия этого государства в одном или нескольких документах, упомянутых выше в подпунктах, а) — e).

#### **Статья 56. Государства, имеющие более одной правовой системы**

1. Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные правовые системы в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что настоящая Конвенция распространяется

- на все его территориальные единицы или лишь на одну или более из них и может изменить это заявление, представив другое заявление в любое время.
2. Любое такое заявление доводится до сведения депозитария, и в нем должны ясно указываться территориальные единицы, к которым применяется Конвенция.
  3. В отношении государства-участника, сделавшего такое заявление:

а) ссылки в статье 23 на «национальную валюту» понимаются как относящиеся к валюте соответствующей территориальной единицы этого государства; и

б) ссылка в статье 28 на «национальное законодательство» понимается как относящаяся к законодательству соответствующей территориальной единицы этого государства.

### **Статья 57. Оговорки**

Никакие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются, за исключением того, что государство-участник может в любое время заявить путем уведомления депозитария о том, что настоящая Конвенция не распространяется на:

а) международные воздушные перевозки, выполняемые непосредственно этим государством-участником в некоммерческих целях в связи с осуществлением его функций и обязанностей в качестве суверенного государства; и/или

б) перевозку лиц, груза и багажа, осуществляемую для его военных властей, на воздушных судах, зарегистрированных в этом государстве-участнике или арендованных им, которые полностью зарезервированы этими властями или от их имени.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Монреале 28 дня мая месяца одна тысяча девятьсот девяносто девятого года на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными. Настоящая Конвенция остается на хранении в архивах Международной организации гражданской авиации, а ее заверенные копии направляются депозитарием всем государствам — участникам настоящей Конвенции, а также всем государствам — участникам Варшавской конвенции, Гаагского протокола, Гвадалахарской конвенции, Гватемальского протокола и Монреальских протоколов.