

**АДМИНИСТРАТИВНАЯ СПРАВКА
ДЛЯ РАТИФИКАЦИИ КОНВЕНЦИИ ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК, СОВЕРШЕННОЙ В МОНРЕАЛЕ
28 МАЯ 1999 ГОДА, ИЛИ ДЛЯ ПРИСОЕДИНЕНИЯ К НЕЙ**

**ИНФОРМАЦИЯ О ДОКУМЕНТЕ И ОСНОВНЫЕ АРГУМЕНТЫ В ПОЛЬЗУ
ЕГО РАТИФИКАЦИИ**

1. Полное название документа:

Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, совершенная в Монреале 28 мая 1999 года (Doc 9740).

2. История принятия

Международная конференция по воздушному праву, Монреаль, 10–28 мая 1999 года.

3. Краткая справка

Эта Конвенция модернизировала и укрепила международный правовой режим, установленный в соответствии с Варшавской конвенцией 1929 года и различными документами, изменяющими ее (так называемая "Варшавская система"), и определяет в пределах сводных и единообразных рамок правила, касающиеся международной перевозки пассажиров, багажа и груза, осуществляемой за вознаграждение посредством воздушного судна.

Конвенция облегчает использование упрощенных современных проездных документов (пассажирских билетов, авиагрузовых накладных), позволяя применять для выдачи таких документов электронные или компьютерные средства обработки данных.

В отношении случаев смерти или телесного повреждения пассажиров в результате происшествия Конвенция установила двухуровневый режим ответственности. За доказанный вред, размеры которого не превысили первоначальный лимит в 100 000 специальных прав заимствования (СПЗ)* на каждого пассажира, перевозчик несет объективную ответственность независимо от вины, и лишь в случае контрибутивной небрежности пассажира или лица, требующего компенсации, перевозчик может частично или полностью освобождаться от ответственности. Ответственность перевозчика за вред, размеры которого превышают первоначальный лимит в 100 000 СПЗ*, основана на системе презумпции вины без установленных пределов ответственности. Перевозчик не несет ответственности за такой вред, если он докажет, что вред не был причинен в результате его небрежности или другого неправильного действия или бездействия.

Система объективной ответственности применяется также к случаям причинения вреда в результате утери багажа. В отношении уничтожения или утери груза Конвенция предусматривает систему объективной ответственности на условиях сохранения за авиаперевозчиком некоторых средств защиты.

Первоначальный предел ответственности по искам в отношении груза составлял 17 СПЗ* за килограмм, а первоначальные пределы ответственности за утерю или уничтожение багажа и за задержку при перевозке пассажиров составляли соответственно 1000 СПЗ* и 4150 СПЗ* на каждого пассажира.

* Измененные пределы ответственности указаны в п. 5.

Применительно к вышеуказанным суммам в Конвенции оговаривается механизм пересмотра, предназначенный для сохранения реальной стоимости этих сумм после вступления Конвенции в силу. Согласно статье 24 пределы ответственности подлежат пересмотру депозитарием каждые пять лет, причем первый пересмотр проводится в конце пятого года после даты вступления в силу Конвенции. **Четвертый такой пересмотр был проведен в 2024 году (см. п. 5 ниже).**

Что касается юрисдикции, то Конвенция предусматривает, что в случае телесного повреждения или смерти пассажира иск об ответственности, помимо четырех существующих юрисдикций, предусматриваемых в рамках Варшавской системы, может быть возбужден также в суде государства, в котором пассажир на момент происшествия имеет основное или постоянное место жительства, при условии, что авиаперевозчик имеет требуемое эксплуатационное и коммерческое присутствие в этом государстве.

Конвенция установила требование об обязательном страховании, в соответствии с которым от авиаперевозчика может потребоваться представление государству, в которое перевозчик выполняет полеты, доказательств обеспечения надлежащего страхования своей ответственности.

Конвенция содержит также правила, касающиеся ответственности фактического перевозчика и перевозчика по договору в отношении пассажира или отправителя.

4. Основные аргументы в пользу ратификации

Данная Конвенция восстановила крайне необходимый уровень единообразия и предсказуемости правил, касающихся международной перевозки пассажиров, багажа и груза. Сохраняя основные положения, успешно служившие международному авиационному сообществу в течение нескольких десятилетий, Конвенция одновременно обеспечивает необходимую модернизацию в ряде ключевых областей.

Она защищает интересы пассажира, вводя современную двухуровневую систему ответственности, упомянутую в п. 3 выше, и содействуя быстрому возмещению доказанного вреда без необходимости прибегать к длительной судебной процедуре. Авиаперевозчики, с другой стороны, добиваются существенной эксплуатационной экономии за счет использования упрощенных проездных документов, производимых с помощью электронных средств, в особенности в области грузовых перевозок, и повышения способности более эффективно управлять риском.

5. Вступление в силу и пересмотр пределов ответственности

Конвенция вступила в силу 4 ноября 2003 года.

* В результате четвертого пересмотра пределов ответственности, проведенного ИКАО в соответствии со статьей 24, с 28 декабря 2024 года¹ действуют следующие измененные округленные пределы, выраженные в СПЗ:

- **26 СПЗ** за килограмм в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки груза во время перевозки (пункт 3 статьи 22);
- **1519 СПЗ** на каждого пассажира в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки багажа во время перевозки (пункт 2 статьи 22);

¹ См. Дополнение № 3 к документу Doc 9740, совершенное в Монреале 9 декабря 2024 года.

- **6303 СПЗ** на каждого пассажира за вред, причиненный в результате задержки при перевозке лиц (пункт 1 статьи 22);
- **151 880 СПЗ** на каждого пассажира за вред, причиненный в случае смерти или телесного повреждения (для первого уровня) (пункт 1 статьи 21).

6. **Депозитарий**

The Secretary General
International Civil Aviation Organization (ICAO)
Attention: Legal Affairs and External Relations Bureau
999 Robert-Bourassa Boulevard
Montreal, Canada
H3C 5H7

Прилагается:

- типовые документы о ратификации и присоединении.

**ТИПОВОЙ
ДОКУМЕНТ О РАТИФИКАЦИИ
[НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА]**

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (в дальнейшем именуемая "Конвенция") была заключена в Монреале 28 мая 1999 года,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Конвенция была подписана от имени [название государства] [дата],

И ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в пункте 3 статьи 53 Конвенции оговаривается, что Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению государствами, подписавшими ее,

я, [имя, фамилия и титул главы государства, главы правительства или министра иностранных дел], заявляю, что правительство [название государства], рассмотрев вышеупомянутую Конвенцию, *РАТИФИЦИРУЕТ* ее и обязуется точно выполнять и соблюдать содержащиеся в ней положения.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО я подписал настоящий документ о ратификации в [место] [дата].

[Оригинальная подпись главы государства, главы
правительства или министра иностранных дел] и
[оригинальная печать]

**ТИПОВОЙ
ДОКУМЕНТ О [ПРИНЯТИИ] [УТВЕРЖДЕНИИ] [ПРИСОЕДИНЕНИИ]
[НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА]**

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (в дальнейшем именуемая "Конвенция") была заключена в Монреале 28 мая 1999 года,

И ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что, согласно пункту 4 статьи 53 Конвенции, любое государство, не подписавшее Конвенцию, может принять, утвердить ее или присоединиться к ней в любое время,

я, [имя, фамилия и титул главы государства, главы правительства или министра иностранных дел], заявляю, что правительство [название государства], рассмотрев вышеупомянутую Конвенцию, *[ПРИНИМАЕТ ее] [УТВЕРЖДАЕТ ее] [ПРИСОЕДИНЯЕТСЯ к ней]* и обязуется точно выполнять и соблюдать содержащиеся в ней положения.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО я подписал настоящий документ о [принятии] [утверждении] [присоединении] в [место] [дата].

[Оригинальная подпись главы государства, главы
правительства или министра иностранных дел] и
[оригинальная печать]