

А.С. Касаткина

аспирантка кафедры
международного частного
права факультета
права Национального
исследовательского
университета «Высшая
школа экономики»

Ответственность перевозчика при международных перевозках пассажира и багажа

Статья посвящена комплексу вопросов, связанных с проблемой ответственности перевозчика при международных перевозках пассажиров и багажа. Автор анализирует основания и пределы ответственности перевозчика в международном транспортном праве. Детально рассматривается широкий круг международных договоров как ключевых источников правового регулирования международных перевозок пассажиров и багажа.

Ключевые слова: международная перевозка, международный договор, пассажир, багаж, перевозчик, ответственность, вид транспорта, основания, формы и пределы ответственности, ущерб, бремя доказывания, специальные права заимствования.

Проблема ответственности перевозчика до сих пор остается одной из самых сложных и до конца не разрешенных. Это подтверждается тем, что ответственность транспортных организаций напрямую затрагивает интересы пассажиров. Чем выше ответственность перевозчика, тем увереннее чувствуют себя пассажиры, и наоборот. Поэтому международно-правовое регулирование ответственности перевозчика должно обеспечивать решение двух важных задач: во-первых, давать достаточную защиту лицам, т.е. пассажирам, пользующимся услугами транспорта; во-вторых, стимулировать перевозчиков к надлежащей организации транспортного процесса и не порождать для них чрезмерных финансовых трудностей, которые могут поставить под угрозу нормальное функционирование транспортных линий, особенно для стран, переживающих экономические трудности¹.

1. Ответственность перевозчика при международных перевозках пассажира

Вопросы ответственности перевозчика по договору международной перевозки пассажира регулируются международными договорами, посвященными этим перевозкам на различных видах транспорта. В них достаточно определенно сформу-

¹ См.: Алутин В.В. Ответственность морского перевозчика за невыполнение обязательств по перевозке грузов в международном сообщении: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2005.

лировано такое основание ответственности перевозчика, как ущерб, причиненный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесных повреждений. Данная формулировка отражена в Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г.² (далее — Афинская конвенция 1974 г.), а также в Монреальской конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г.³ (далее — Монреальская конвенция 1999 г.).

В соответствии со ст. 3 Афинской конвенции 1974 г. перевозчик отвечает за ущерб, причиненный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения, а также в результате утраты или повреждения багажа, если происшествие, вследствие которого был причинен ущерб, произошло во время перевозки и явилось следствием вины или небрежности перевозчика, его служащих или агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей. Бремя доказывания того, что происшествие, вследствие которого был причинен ущерб, произошло во время перевозки, а также бремя доказывания размера ущерба возлагается на истца.

Вина и небрежность перевозчика, его служащих или агентов, действовавших в пределах их служебных обязанностей, предполагается, поскольку не доказано противоположное, если смерть или телесные повреждения пассажира либо утрата или повреждение каютного багажа произошли в результате или в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой на мель, взрывом или пожаром либо недостатками судна. В отношении утраты или повреждения иного багажа такая вина или небрежность предполагается, поскольку не доказано противоположное, независимо от характера происшествия, вызвавшего утрату или повреждение багажа. Во всех других случаях бремя доказывания вины или небрежности лежит на истце.

Статья 7 Афинской конвенции 1974 г. дополняет, что ответственность перевозчика в случае смерти пассажира или причинения ему телесного повреждения ни в коем случае не должна превышать 700 000 франков Пуанкаре в отношении перевозки в целом. Если в соответствии с законом страны суда, рассматривающего дело, ущерб возмещается в форме периодических платежей, соответствующая общая сумма этих платежей не должна превышать указанный предел. Однако в законодательстве любого государства-участника для перевозчиков, принадлежащих к такому государству, может быть установлен более высокий предел ответственности. Таким образом, перевозчик несет ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, только в том случае, если такой вред причинен во время перевозки, причем бремя доказывания этого обстоятельства, а также размера ущерба лежит на истце.

Лондонский протокол 1976 г.⁴ к Афинской конвенции 1974 г. внес существенные изменения в порядок исчисления пределов ответственности перевозчика и

² См.: *Ертылева Н.Ю., Касенова М.Б. (сост.)* Международное частное право: Учеб.-метод. комплекс: В 2 кн. М., 2008. Кн. 2. С. 481–488.

³ Текст Монреальской конвенции в неофициальном переводе на русский язык см.: Московский журнал международного права. 2001. № 1. С. 314–339. Монреальская конвенция вступила в силу 4 ноября 2003 г. Россия в данной конвенции 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. Звекон. М., 2008. С. 247–287.

⁴ Лондонский протокол 1976 г. вступил в силу 30 апреля 1989 г. После присоединения для СССР он вступил в силу 30 апреля 1989 г. Россия является его участницей в порядке международного правопреемства.

ввел расчетную единицу СДР (*Special Drawing Rights*). Лондонский протокол 1990 г. к Афинской конвенции 1974 г.⁵ увеличил пределы ответственности морского перевозчика, в соответствии с которыми за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, перевозчик отвечает в сумме 175 000 СДР в отношении перевозки в целом. Как справедливо отмечает Н.Ю. Ерпылева, хотя Россия и не участвует в Лондонском протоколе 1990 г., его положения о пределах ответственности морского перевозчика легли в основу норм ст. 190 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. (ред. от 22 ноября 2010 г.)⁶.

Протокол 2002 г.⁷ к Афинской конвенции 1974 г. существенно увеличил пределы ответственности морского перевозчика, в соответствии с которыми за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, перевозчик отвечает в сумме 250 000 СДР в отношении каждого случая причинения вреда. В пределах этой суммы перевозчик отвечает по принципу объективной ответственности, пока не докажет, что причинение вреда было вызвано войной, гражданской войной, захватом заложников, оккупацией или естественной причиной, носящей исключительный, неизбежный и непреодолимый характер, либо действием или упущением со стороны третьего лица, совершенным с намерением причинить вред. Если размер вреда, причиненного жизни и здоровью пассажира, превышает 250 000 СДР, перевозчик отвечает в сумме 400 000 СДР в отношении каждого случая причинения вреда, пока не докажет, что такой вред был причинен не по вине или небрежности перевозчика.

В соответствии со ст. 17 и 18 Монреальской конвенции 1999 г. перевозчик несет ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажира, а также за утрату или повреждение зарегистрированного багажа по принципу объективной и виновной ответственности; за утрату или повреждение груза, а также незарегистрированного багажа — по принципу виновной ответственности. Вина перевозчика презюмируется, пока он не докажет, что неблагоприятные последствия были вызваны одним из обстоятельств, упомянутых в п. 2 ст. 18 (военные действия, вооруженные конфликты, акты органов государственной власти, неправильная упаковка груза, присущие грузу дефекты качества).

По мнению Н.Н. Остроумова, есть основания сделать вывод, что эффективность вины как общего начала гражданско-правовой ответственности в области международного воздушного транспорта Монреальской конвенцией 1999 г. под сомнение не ставится. Однако налицо отдельные отступления от начала ответственности за вину, обусловленные важностью обеспечения защиты интересов потребителей, гарантий компенсации вреда, причиненного жизни и здоровью пассажиров. В этих случаях Монреальская конвенция 1999 г. ставит авиаперевозчика в более жесткие рамки ответственности по сравнению с ответственностью предпринимателя или владельца источника повышенной опасности по российскому законодательству⁸.

⁵ Лондонский протокол 1990 г. в силу не вступил. Россия в нем не участвует.

⁶ СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207; 2010. № 48. Ст. 6246. Более подробно о пределах ответственности морского перевозчика на морском транспорте см.: *Ерпылева Н.Ю.* Международное частное право: Учебник. М.: Юрайт, 2011. С. 800–801.

⁷ Лондонский протокол 2002 г. в силу не вступил. Россия в нем не участвует.

⁸ См.: *Остроумов Н.Н.* Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М.: Статут, 2009. С. 182. См. также: *Его же.* Об ответственности воздушного перевозчика за несохранность груза и багажа // Государство и право. 2005. № 2; *Его же.* Ответственность воздушного перевозчика

Пункт 1 ст. 17 Варшавской конвенции об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 12 октября 1929 г.⁹ (далее — Варшавская конвенция 1929 г.) и п. 1 ст. 17 Монреальской конвенции 1999 г. одним из обязательных условий возложения ответственности на перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, считают наличие на стороне пассажира или других лиц, имеющих право на возмещение, этого самого вреда. Непременное условие — вред был причинен в результате происшествия, которое произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке.

Большинство юристов склонны считать, что формулировки «во время любых операций по посадке или высадке», которые содержатся в Варшавской конвенции 1929 г. и Монреальской конвенции 1999 г., должны толковаться достаточно широко. Но насколько широко можно толковать данные положения? Единого мнения по поводу того, что считать «любой операцией по посадке или высадке», нет.

Анализ судебной практики показывает, что суды разных государств выработали собственные подходы к тому, что считать периодом ответственности перевозчика.

Французская судебная практика традиционно следует территориальному подходу к периоду ответственности перевозчика, ограничивая его временем пребывания пассажира в определенном пространстве или помещениях, например временем нахождения в самолете и пребывания на аэродроме.

Судебная практика некоторых других государств при определении периода ответственности перевозчика использует функциональный подход, согласно которому период ответственности охватывает все то время, пока воздушный перевозчик осуществляет контроль за действиями пассажиров вне зависимости от того, где именно находится пассажир в момент причинения ему вреда.

В американской судебной практике сложился смешанный подход, когда при определении периода ответственности перевозчика учитываются как территориальный, так и функциональный подходы. Наглядным примером может служить дело *Mache v. Air France*¹⁰, в котором постановлено, что физический вред, полученный в результате падения пассажира в люк при переходе через взлетно-посадочную полосу, произошел не по вине перевозчика. Взлетно-посадочная полоса является неотъемлемой частью аэропорта, ответственность за состояние которой несет аэропорт. Время прохода пассажира по этой полосе к воздушному судну нельзя рассматривать как процесс посадки. Таким образом, в этом деле суд, выявляя ответственного за личный вред, причиненный пассажиру, опирался на три критерия: действия пассажира, контроль за ними, место происшествия.

Противоположную позицию занял Брюссельский апелляционный суд в 1986 г. в деле *Adler v. Austrian Airlines*¹¹, когда падение пассажира на лед при выходе из автобуса для посадки на самолет было признано происшедшим при посадке, следовательно, ответственность за этот вред понес перевозчик.

за багаж и груз // Актуальные проблемы международного частного и гражданского права: Сб. ст. / Под ред. С.Н. Лебедева. М., 2006.

⁹ См.: Действующее международное право. М., 1997. Т. 3.

¹⁰ 17 RFDA 353, 20 RFDA 228 (1966); Dempsey P. S. International Air Cargo & Baggage Liability and the Tower of Babel // URL: <https://litigation.essentials.lexisnexis.com>

¹¹ См.: *Carew-Reid A. Liability in Air Travel for Real Estate Agents* // URL: <http://www.austlii.edu.au/au/journals/LegIssBus/2000/9.pdf>.

В деле *Adatia v. Air Canada* (1992 г.)¹² Апелляционный суд Англии постановил, что обстоятельства прибытия пассажира к траволатору (травелатору, травалатору)¹³ не должны рассматриваться как происшедшие при посадке или высадке, несмотря на то что еще не были выполнены таможенные и иммиграционные формальности, а поскользнувшегося и упавшего пассажира, который вез в инвалидном кресле свою мать, сопровождал служащий авиакомпании.

В деле *Sheffer v. Springfield Airport Authority, American Airlines Inc.* Апелляционный суд Иллинойсы постановил, что ни авиакомпания как обычный перевозчик, ни администрация аэропорта не должны осуществлять заботу в отношении пассажира с тем, чтобы он не поскользнулся на льду во время высадки¹⁴.

Безусловно, применение функционального подхода сопряжено с рядом трудностей, которые выражаются в необходимости выявления судом всех деталей взаимоотношений конкретного перевозчика со службами аэропорта и местными властями. В этом смысле использовать территориальный подход гораздо проще и удобнее. Однако именно глубокое исследование судом всех обстоятельств причинения вреда жизни и здоровью пассажира во время международной воздушной перевозки позволит уже на начальной стадии установить и лицо, ответственное за причинение такого вреда.

Что же касается международных железнодорожных перевозок пассажиров и багажа, то на основании Приложения А¹⁵ к Конвенции о международных железнодорожных перевозках 1980 г.¹⁶ (далее — КОТИФ) в случае ущерба, причиненного жизни или здоровью пассажира, железная дорога несет строгую имущественную ответственность, если только не докажет, что данные события наступили вследствие несчастного случая, который:

- ♦ не связан с эксплуатацией железнодорожного транспорта и функционированием железной дороги и который невозможно было избежать или предотвратить;
- ♦ полностью или частично вызван виной самого пассажира;
- ♦ причинен действиями третьих лиц, не могущими быть предотвращенными или преодоленными железной дорогой.

¹² См.: *Ibid.*

¹³ Название «траволатор» было заимствовано из английского языка, где тоже нет единого варианта написания: *travelator*, *travellator* и *travalator*. Траволатор еще называют бегущей дорожкой, движущимся тротуаром или пассажирским конвейером.

¹⁴ См.: *Kenney S. Resent Developments of Aviation Law // Journal of Air Law and Commerce*. 1995. № 3. P. 12.

¹⁵ Приложение А, определяющее условия перевозок пассажиров и багажа, получило наименование «Единые правила МПК». МПК — Бернская конвенция о международных железнодорожных перевозках пассажиров и багажа 1923 г. Несмотря на то что сама Конвенция МПК прекратила свое существование, наименование Приложения А отражает преемственность ранее действовавшей Бернской конвенций и новой конвенции КОТИФ. Более подробно по данному вопросу см.: *Ертылева Н.Ю.* Указ. соч. С. 842–843; *Петрова Г.В.* Международное частное право: Учеб. М.: Юрайт, 2011. С. 443; *Садиков О.Н.* Реформа Бернских конвенций о железнодорожных перевозках // *Внешняя торговля*. 1982. № 4. С. 26–28; *Его же.* Вступление в силу нового Соглашения о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) // *Внешняя торговля*. 1986. № 2. С. 27–29.

¹⁶ См.: *Журнал международного частного права*. 2010. № 4 (70). С. 36–60. КОТИФ вступила в силу 1 мая 1985 г. Россия присоединилась к данной конвенции в редакции Протокола 1999 г. 17 июля 2009 г.

Более развернутый перечень оснований содержится в Женевской конвенции ЕЭК ООН 1973 г. о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа¹⁷ (далее — КАПП). В п. 1 ст. 11 указано, что перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный со смертью, телесными повреждениями или нанесением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира в результате происшествия, связанного с перевозкой и имевшего место либо во время нахождения пассажира в транспортном средстве или во время его посадки или высадки, либо в связи с погрузкой или выгрузкой багажа. Перевозчик освобождается от ответственности, если причиной происшествия явились обстоятельства, которых перевозчик, несмотря на принятие необходимых в данном конкретном случае мер, не мог избежать и последствий которых он не мог предотвратить.

Такой же перечень оснований дается и в Женевской конвенции о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям 1976 г.¹⁸ (далее — КППВ). Обращает на себя внимание выделение такого основания, как причинение ущерба, повлекшего вред психическому здоровью пассажира. Данное основание закреплено только в КАПП и КППВ.

В соответствии с Бишкекской конвенцией СНГ 1997 г. о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа¹⁹ (далее — КМАПП) перевозчик несет ответственность за вред, причиненный здоровью пассажира во время перевозки в связи со смертью, телесными повреждениями или любым другим вредом, причиненным здоровью пассажира, независимо от места и времени происшествия (во время перевозки, посадки, высадки или погрузки, выгрузки багажа).

Согласно ст. 7–8 КМАПП перевозчик несет ответственность как за свои действия, так и за действия других лиц, к услугам которых он прибегает для выполнения обязательств, возлагаемых на него в силу договора перевозки, когда эти лица действуют в пределах своих обязательств. Перевозчик освобождается от ответственности за вред, причиненный пассажиру, или ущерб, нанесенный багажу, если причиной происшествия явились обстоятельства, последствия которых перевозчик, несмотря на принятые меры, не мог предвидеть и избежать, а также если вред или ущерб возникли вследствие дефекта багажа, содержащего скоропортящиеся или запрещенные для перевозки вещества, средства или предметы. Для снятия с себя ответственности перевозчик не может ссылаться на физические или психические недостатки водителя, а также на неисправность автобуса.

Общая сумма возмещения вреда или ущерба, которая должна быть выплачена перевозчиком в связи с одним и тем же событием, определяется судами сторон в соответствии с их национальным законодательством. Перевозчик освобождается полностью или частично от ответственности, если вред или ущерб возник по вине пассажира. Если вред или ущерб нанесен действиями или упущениями третьего лица, то перевозчик отвечает за весь вред или ущерб. При этом за ним остается право предъявить иски о возмещении к этому третьему лицу. Вред или ущерб исчисляется в национальной валюте государства, на территории которого он был причинен.

¹⁷ КАПП вступила в силу 12 апреля 1994 г. Россия в данной конвенции не участвует.

¹⁸ Текст конвенции официально опубликован не был.

¹⁹ См.: Содружество. Информационный вестник Совета глав государств и Совета глав правительств СНГ. 1997. № 3. С. 46–62. КМАПП вступила в силу 14 сентября 1999 г. Россия в данной конвенции не участвует.

Следующее основание касается ответственности перевозчика в связи с ущербом, причиненным несвоевременной доставкой пассажира в пункт назначения. Данный вид нарушения обязательства перевозчика и ответственность за него закреплены только на воздушном транспорте. В Монреальской конвенции 1999 г. предусмотрена специальная статья «Задержка», в соответствии с которой перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие задержки при воздушной перевозке пассажиров. 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 было невозможно принять такие меры. Более того, данная конвенция конкретизирует предельную сумму ответственности, которая составляет 4150 СДР.

2. Ответственность перевозчика при международных перевозках багажа

Основанием ответственности при перевозке багажа является его уничтожение, утеря или повреждение²⁰. Это закреплено практически во всех международных договорах, регулирующих перевозку пассажиров и багажа. КАПП, КППВ и Соглашение о международном пассажирском сообщении²¹ (далее — СМПС) определяют в качестве нарушения обязательства перевозчиком полную или частичную утрату багажа. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если утрата или повреждение связаны с дефектом самого багажа, с особым риском, вызванным тем, что багаж содержит скоропортящиеся или опасные для перевозки вещества или предметы, или если они произошли в результате обстоятельств, которых перевозчик, несмотря на принятие мер, необходимых в данном конкретном случае, не мог избежать и последствий которых он не мог предотвратить.

В соответствии со ст. 14–16 КАПП в тех случаях, когда возмещение ущерба за полную или частичную утерю багажа или за его повреждение возлагается на перевозчика, может быть предъявлено требование о выплате суммы, равной размеру ущерба. Эта сумма не может превышать 500 золотых франков на единицу багажа и 2000 золотых франков на пассажира. Кроме того, может быть предъявлено требование о выплате суммы, равной размеру ущерба за полную или частичную утерю либо повреждение личных вещей и предметов, которые пассажир имеет на себе или с собой, но эта сумма не может превышать 1000 золотых франков на пассажира²².

²⁰ «Повреждение (порча)» означает несоответствие качества прибывшего груза или багажа принятому к перевозке и, как правило, совпадает во всех правовых системах. См.: *Остроумов Н.Н.* Договор перевозки в международном воздушном сообщении. С. 97–98. См. также: *Его же.* Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. и ответственность перевозчика за жизнь и здоровье пассажира // *Московский журнал международного права.* 2004. № 4.

²¹ Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС). М.: Транспорт. 1999. См. также: *Служебная инструкция к соглашению о международном пассажирском сообщении (СИ к СМПС).* М., 2005. С. 5–94.

²² Женевским протоколом к КАПП 1978 г. эти суммы заменены на 166,67 СДР, 666,67 СДР и 333,33 СДР.

В некоторых международных транспортных документах выделяется такое основание ответственности перевозчика, как просрочка доставки багажа. Данное основание закреплено в ст. 19 Монреальской конвенции 1999 г. и в п. 1 ст. 32 СМПС. При этом в обоих источниках указаны санкции за нарушение этого обязательства.

Статья 22 Варшавской конвенции 1929 г. устанавливает следующие пределы имущественной ответственности воздушного перевозчика:

- ♦ при перевозке зарегистрированного багажа или груза ответственность перевозчика ограничивается суммой в 250 франков Пуанкаре за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного багажа либо груза. В случае объявления пассажиром или грузоотправителем в момент передачи перевозчику багажа или груза его стоимости перевозчик отвечает в пределах объявленной суммы, если не докажет, что эта сумма превышает реальную стоимость перевозимых объектов;
- ♦ применительно к ручной клади (предметам, оставляемым пассажиром при себе) ответственность перевозчика ограничивается суммой в 5000 франков Пуанкаре в отношении каждого пассажира.

В случае утери, повреждения или задержки в доставке части зарегистрированного багажа или груза, а также какого-либо предмета, входящего в их состав, вес, который должен приниматься во внимание при определении суммы имущественной ответственности перевозчика, должен быть общим весом указанного места или мест. В случае, когда утеря, повреждение или задержка в доставке зарегистрированного багажа или груза, а также какого-либо предмета, входящего в их состав, сказывается на стоимости других мест, включенных в ту же самую багажную квитанцию или в тот же самый воздушно-перевозочный документ, при определении предела ответственности перевозчика должен приниматься во внимание общий вес такого места или мест.

На железнодорожном транспорте за повреждение или утрату зарегистрированного багажа, а также просрочку в его доставке перевозчик несет ответственность во всех случаях, если не докажет, что данный ущерб был вызван одной из причин: виной самого пассажира; указаниями, данными пассажиром; характером багажа; обстоятельствами непреодолимой силы; рисками, связанными с ненадлежащей или отсутствующей упаковкой; особыми свойствами багажа; перевозкой в составе зарегистрированного багажа неразрешенных предметов (ст. 3–5; п. 2–3 ст. 35 Единых правил МПК).

В соответствии со ст. 30–31 Единых правил МПК предел ответственности железной дороги установлен в 70 000 СДР за ущерб, причиненный жизни и здоровью пассажира, и в 700 СДР за утрату или повреждение багажа. Железная дорога не вправе ссылаться на пределы ответственности, если ущерб был причинен в результате грубой неосторожности или умысла. Тем не менее, в случае грубой неосторожности ответственность за утрату или повреждение багажа ограничивается двукратным размером обычно принятых сумм.

Таким образом, предпринятый анализ позволяет сделать следующие выводы. Во-первых, рамки ответственности перевозчика устанавливаются согласно различным критериям, часть из которых лежит в сфере *rationae materiae*: это, прежде всего, пределы ответственности транспортных организаций во времени и круг тех обстоятельств, наступление которых влечет ответственность транспортных организаций, осуществляющих перевозки.

Во-вторых, международные договоры, как правило, не определяют ответственность перевозчика в общей форме, а дают перечень случаев такой ответственности. Соглашения о международных пассажирских перевозках однозначно оговаривают ответственность перевозчика только в случаях причинения вреда здоровью пассажира, несохранности его багажа и просрочки в его доставке. Ответственность за ручную кладь предусмотрена не всеми соглашениями, к тому же регламентируется недостаточно полно²³.

Отсутствие в международных документах соответствующих указаний не должно означать, что при всех иных нарушениях договора перевозки транспортные организации не несут ответственности перед клиентурой. В этих случаях подлежат применению нормы внутреннего законодательства в соответствии с имеющимися коллизионными привязками. Однако такой путь является сложным и не всегда обеспечивает интересы потерпевшего²⁴. Отсутствие в международном договоре указаний об ответственности перевозчика при определенных нарушениях договора перевозки может быть истолковано как намерение исключить в этих случаях его ответственность. Кроме того, национальное право может не предусматривать ответственность транспортных организаций при несоблюдении ими некоторых условий договора о перевозке. Вследствие этого следует отдать предпочтение такому правовому регулированию, которое предусматривает достаточно полное определение в международном соглашении о перевозках круга случаев ответственности транспортных организаций²⁵.

Большинством договоров о международных перевозках установлен предел ответственности перевозчика. Он определяется как максимум возмещения, выплачиваемого пассажиру при причинении вреда его здоровью, и как предельная сумма возмещения, которую можно требовать в случае несохранности багажа. Пределы ответственности перевозчика определяются по-разному. Для пассажирских перевозок устанавливается максимум возмещения одному потерпевшему лицу и его иждивенцам. При перевозках багажа такой максимум вводится в отношении единицы веса, а в некоторых случаях — также в отношении единицы перевозимого багажа. Пределом ответственности перевозчика при задержке в доставке груза и багажа обычно является провозная плата или определенная ее часть.

Сложность в решении проблемы ответственности перевозчика заключается и в том, что мировому сообществу приходится решать эти вопросы на международном уровне по всем видам транспорта в совокупности. Проблема ответственности перевозчика включает в себя, помимо прочего, два основных вопроса: пределы ответственности перевозчика во времени и круг тех случаев, наступление которых влечет ответственность. Очевидно, что перевозчик должен нести ответственность только за свою вину, которая может возникнуть при выполнении перевозочного процесса, как во времени, так и по существу.

²³ См.: *Садиков О.Н.* Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981. С. 81.

²⁴ См.: Там же. С. 61.

²⁵ См.: Там же. С. 82.