

"ВАРШАВСКАЯ СИСТЕМА" И МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ 1999 г.

"Варшавская система", группа документов по воздушному праву, регулирует ответственность авиаперевозчиков в отношении пассажиров и грузополучателей и включает:

- **Варшавскую конвенцию**, которая действует и объединяет правила в отношении перевозочных документов и ответственности авиаперевозчиков;
- **Гаагский протокол 2** который вступил в силу и значительно изменил, усовершенствовал и упростил правила, относящиеся к перевозочным документам, а также удвоил пределы ответственности перевозчика (указанные в Варшавской конвенции) в отношении пассажиров;
- **Гвадалахарскую конвенцию**, которая вступила в силу и распространила применение Варшавской конвенции на перевозчика, фактически осуществляющего перевозку по воздуху в случаях, когда пассажир или грузоотправитель заключил контракт с фрахтователем или экспедиционным агентством;
- **Гватемальский протокол**, будет, *inter alia*, налагать на перевозчика строгую ответственность независимо от вины в отношении телесного повреждения и ущерба, уничтожения или утери багажа;
- **Дополнительный протокол № 1**, который вступил в силу и заменяет "золотую оговорку" на **специальные права заимствования (СПЗ)** (т. е. вид международных денег, созданных Международным валютным фондом (МВФ) с целью дополнения использования золота и твердых валют при урегулировании несоответствий при международных оплатах) без увеличения фактических пределов ответственности, указанных в первоначальной Варшавской конвенции (золото было "демонетизировано" и перестало быть объективным, надежным и стабильным мерилем ценностей);
- **Дополнительный протокол № 2** который вступил в силу и заменяет "золотую оговорку" на СПЗ без увеличения фактических пределов ответственности, указанных в Гаагском протоколе;
- **Дополнительный протокол № 3**, который еще не вступил в силу и также заменит "золотую оговорку" на СПЗ без увеличения фактических пределов, указанных в Гватемальском протоколе;
- **Монреальский протокол № 4** который вступил в силу и вносит дополнительную поправку в Варшавскую конвенцию, измененную в Гааге в 1955 году, в отношении почтовых отправок и груза путем упрощения документации, относящейся к грузам, введения строгой ответственности за груз и замены ее валютной единицы на СПЗ без увеличения фактических пределов ответственности (указанных в Гаагском протоколе).

Так называемое **Монреальское соглашение 1966 года**, которое не является международным соглашением, а только договоренностью в отношении ответственности авиаперевозчиков, осуществляющих перевозку пассажиров в согласованные пункты остановок в Соединенных Штатах Америки, из этих пунктов и между ними, было принято Комитетом гражданской авиации Соединенных Штатов Америки 13 мая 1966 года, за которым последовал отзыв денонсации Варшавской конвенции Соединенными Штатами Америки, которая должна была вступить в силу 16 мая 1966 года. В соответствии с этим соглашением его участники *de facto* изменили применение Варшавской конвенции, измененной в Гааге (1955), путем обеспечения предела ответственности в отношении каждого пассажира в случае смерти или телесного повреждения в сумме 75 000 долл.США, включая судебные

издержки и расходы, и сумне 58 000 долл. США, исключая судебные издержки и расходы.

Монреальская конвенция 1999 г., которая вступила в силу 4 ноября 2003 г. и фактически, модернизирует и закрепляет все инструменты "Варшавской системы", и имеет преимущественную силу над всеми инструментами "Варшавской системы", если оба государства являются государствами-участниками Конвенции.