

A CARRIER'S CIVIL LIABILITY UNDER THE CONTRACT FOR INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION OF CARGO: DETERMINING A COMPETENT FORUM, ALTERNATIVE METHODS OF DISPUTE RESOLUTION

Gareev R.R. (United States of America) Email: Gareev448@scientifictext.ru

*Gareev Rinat Raisovich – Master of Law, LL.M,
UNIVERSITY OF ILLINOIS AT URBANA-CHAMPAIGN,
URBANA, UNITED STATES OF AMERICA*

Abstract: *the paper traces the development of international regulation regime of carriage of cargo by air and identifies some of the most important trends in the dispute resolution processes. The author explores and analyses rules for determining the subject-matter and personal jurisdiction of state courts. It is noted that any agreement between the private parties to opt out for any other (not provided for by the international air conventions) jurisdiction is voidable, while further recognition and enforcement of such decisions should be refused. The author argues that the conventional rules on jurisdiction exclude the possibility of application of the classic principle of common law countries' - «long-arm jurisdiction».*

Keywords: *air freight, civil liability, air carrier, alternative methods of dispute resolution, arbitration, air law, transportation law.*

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ: ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОМПЕТЕНТНОГО СУДА, АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ СПОСОБЫ РАЗРЕШЕНИЯ СПОРОВ

Гареев Р.Р. (Соединенные Штаты Америки)

*Гареев Ринат Раисович – магистр права, LL.M,
Университет Иллинойс в Урбана-Шампейн,
г. Шампейн, Соединенные Штаты Америки*

Аннотация: *в данной статье автор анализирует основные способы разрешения гражданско-правовых споров в области международной воздушной перевозки грузов. Отдельное внимание уделяется правилам определения компетенции государственных судов. Автор отмечает, что любые соглашения о выборе сторонами любой другой (не предусмотренной международными воздушными конвенциями) юрисдикции являются недействительными и неисполнимыми, тогда как в дальнейшем в признании и исполнении такого решения должно быть отказано. В статье также отмечено то, что конвенциональные правила о юрисдикции исключают возможность применения классического принципа стран общего права «long-arm jurisdiction».*

Ключевые слова: *воздушная перевозка грузов, юрисдикция, альтернативные методы, арбитраж, воздушное право, транспортное право.*

Одним из наиболее сложных вопросов в области разрешения споров, осложненных иностранным элементом, является установление компетентного суда. Попытка преодолеть неопределённость при решении данного вопроса была предпринята при принятии Варшавской Конвенции 1929 года [1] и Монреальской Конвенций 1999 года [2], которые закрепляют аналогичное правило о необходимости предъявления иска об ответственности в одной из указанных в конвенциях юрисдикциях, тогда как обратное может привести к потере возможности защиты прав в судебном порядке в случае пропуска двух летнего срока исковой давности [3].

Воздушные конвенции предоставляют истцу право выбора между четырьмя возможными опциями, в частности иск может быть подан в суд по месту жительства перевозчика, по месту его основного предприятия, по месту, в котором перевозчик имеет коммерческое предприятие, посредством которого был заключен договор, или, наконец, в суд места назначения перевозки. Закрепленные в конвенции положения о юрисдикции ограничивают право любых других судов на рассмотрение споров, возникающих в связи с ненадлежащим исполнением сторонами обязательств по договору воздушной перевозки грузов, и не предусматривают каких-либо исключений, таким образом, любые другие суды должны отказать в рассмотрении спора на основании отсутствия надлежащей компетенции.

Учитывая императивный характер формулировок (в английской версии «*must be brought*»), необходимо также отметить, что любые соглашения сторон договора воздушной перевозки груза, направленные на изменения закрепленных правил о юрисдикции должны быть признаны лишенными какой бы то ни было юридической силы. Корреспондирующее нашему заключению положение заключено в ст. 49 Монреальской Конвенции 1999 года, согласно которой любые положения договора перевозки, а также особые соглашения, предшествовавшие причинению вреда, которыми стороны отступали бы от конвенциональных правил, являются недействительными.

Более того, в случае отсутствия у суда компетенции, согласно закрепленных в конвенциях правилам, признание компетенции на основании национальных законов также недопустимо [4], так как международные воздушные конвенции имеют приоритет над национальным законодательством. Обратное должно вести к отказу в признании и исполнении вынесенного судом решения.

Положения конвенций о юрисдикции требуют некоторых разъяснений. Во-первых, термин «территория» означает страну, ее юрисдикцию на национальном уровне, но не юрисдикцию конкретного суда [5], правила определения которых закреплены в национальном процессуальном законодательстве.

Первым возможным выбором истца является подача иска суд по «месту жительства перевозчика» или «месту его основного коммерческого предприятия». Так, под местом жительства необходимо понимать место нахождения юридического лица, которое согласно ст. 54 Гражданского кодекса РФ, определяется местом его государственной регистрации на территории РФ, тогда как регистрация осуществляется по месту нахождения постоянно действующего исполнительного органа юридического лица, или, в случае его отсутствия, - иного органа или физического лица, уполномоченных представлять интересы юридического лица в силу закона, иного правового акта или учредительного документа.

Термин «*коммерческое предприятие*», по мнению М.Г. Розенберга, обозначает основное место деятельности юридического лица [6], что также подтверждается практикой МКАС при ТПП РФ [7], место деятельности в свою очередь определяется местом его учреждения, нахождения главного органа управления или регистрации устава [8]. Не соглашаясь с формальным подходом при определении признаков «места деятельности» юридического лица, А.В. Асосков указывает на необходимость установления места фактического ведения деловых операций и стабильность нахождения юридического лица на определенной территории.[9] Анализ арбитражной практики отечественных судов показывает, что основное место деятельности может также определяться не только местом нахождения головной конторы юридического лица, но и его местом нахождения его представительства и филиала, в случае их тесной связи с исполнением договора [10].

В практике зарубежных судов, основным местом деятельности авиакомпании признается место нахождения ее головного офиса [11], а также место ее государственной регистрации [12]. Так, например, толкуя закрепленные в конвенции термины, суд пришел к выводу, что «местом жительства» и «местом основного коммерческого предприятия» авиакомпании Tarom Romanian Airlines является Румыния, так как авиакомпания зарегистрирована в соответствии с законами Румынии и там же находится ее постоянно действующий исполнительный орган [13].

Следующим возможным выбором истца является подача иска в суд по «месту нахождения коммерческого предприятия, посредством которого был заключен договор». Показательным является дело против авиакомпании Аэрофлот, которое связано с крушением самолета, следовавшего по маршруту Москва - Гонконг. Так, в связи с техническими неполадками системы бронирования Аэрофлота, уполномоченный агент авиакомпании в США был вынужден обратиться в туристическое агентство в Гонконге, которое выкупило нужные билеты через официальное представительство авиакомпании в Гонконге. Согласно позиции истца, договор воздушной перевозки был заключен в момент направления факса в туристическое агентство о согласии с условиями перевозки Аэрофлота и покупки билетов, следовательно, местом заключения договора является США. Однако, суд справедливо отметил, что местом заключения договора является место их продажи, что в данном случае имело место быть в Гонконге [14]. В отношении перевозки грузов, местом заключения договора воздушной перевозки грузов суды признают место выпуска авиатранспортной накладной [15].

Наконец, истец также вправе вчинить иск в суде «места назначения перевозки», сведения о котором указываются в договоре воздушной перевозки груза, а также в перевозочных документах.

Более того, рассмотрение данного вопроса, представляется, будет неполным без указания на то, что конвенциональные правила о юрисдикции исключают применение классического принципа стран общего права «*long-arm jurisdiction*» (правило длинной руки) [16], на основании которого суды традиционно признают право осуществления своей юрисдикции при наличии минимальных контактов между ответчиком и судом, в котором вчинен иск, даже в том случае, если предмет спора не имеет никакого отношения к *lex*

fori [17]. Тем не менее, анализ судебной практики показывает, что применение воздушных конвенций исключают действия данного принципа [18]. Аналогичное ограничение, представляется, распространяется на установление судами стран общего права своей юрисдикции *in rem*, т.е. в случае физического нахождения воздушного судна перевозчика в стране, возможность разрешения спора в которой не предусмотрено применимыми воздушными конвенциями.

Другой особенностью рассмотрения споров в судах стран общего права является возможность применения принципа *forum non conveniens*, согласно которому суд вправе отказать в рассмотрении дела, если существует «очевидно более надлежащая альтернатива», т.е. суд, в котором рассмотрение дела представляется «более справедливым для обеспечения интересов сторон спора и более подходящим для достижения целей отправления правосудия» [19]. При принятии решения в отказе рассмотрения дела, суд учитывает такие факторы, как, например, сложность сбора и доступность средств доказывания, применимое право и его отличие от права *lex fori*, и может ли иностранное право каким-либо образом нарушить законные права сторон [20].

Однако, позиция, согласно которой применение данного принципа при разрешении споров в области международных воздушных перевозок оправдано практическими особенностями рассмотрения споров, осложненных иностранным элементом [21], представляется неверной. Так, Варшавская Конвенция 1929 года и Монреальская Конвенция 1999 года закрепили единые правила определения суда, компетентного рассматривать споры об уничтожении, утери, повреждения или задержки в доставке груза. Конвенции устанавливают альтернативную подсудность, т.е. иск может быть вчинен, по выбору истца, в одном из четырех возможных судов стран-участниц конвенций. При соблюдении всех необходимых процессуальных требований, суд, в который вчинен иск, не вправе отказать в рассмотрении спора, тогда как, суд, рассмотрение спора в котором не предусмотрено воздушными конвенциями, является некомпетентным и должен отказать в рассмотрении спора по существу.

Таким образом, закрепленное в воздушных конвенциях правило об ограничении права сторон в выборе суда для разрешения возможных споров носит императивный характер, и, представляется, преследует своей целью установления механизма единообразной защиты интересов участников международной воздушной перевозки грузов.

Альтернативные методы разрешения споров – Арбитраж

Споры, возникающие между сторонами договора международной воздушной перевозки грузов, могут рассматриваться не только государственными судами стран-участниц воздушных конвенций, но также, в силу прямого указания конвенций, могут быть переданы на рассмотрение в арбитраж.

Арбитраж, как альтернативная форма разрешения споров, безусловно, имеет ряд преимуществ. Так, закрепленное в воздушных конвенциях правило о возможности выбора сторонами юрисдикции, в которых возможно вчинить иск, предполагает проведение судебного разбирательства в национальных судах, которые в большинстве случаев так или иначе связаны с одной из сторон спора. Национальные суды могут иметь предвзятое отношение к одной из сторон и быть заинтересованы в защите «домашних компаний» [22]. Тогда как арбитраж, наоборот, является более нейтральным и независимым форумом для решения сложных споров, осложненных иностранным элементом, и способен решить проблему недоверия сторон к национальным судам той или иной страны.

Помимо прочих традиционных обозначаемых преимуществ арбитража (например, конфиденциальность, менее формализованная процессуальная форма разбирательства [23]), в области международных воздушных перевозок, особую актуальность, представляется, приобретает возможность сторонами выбора арбитров. Так, стороны спора имеет право назначить арбитра, специализирующего в области воздушных перевозок, и знакомого с индустрией в целом. Возможность привлечение экспертов, ученых, являющихся ведущими специалистами в области международных перевозок грузов и воздушного права, безусловно, способно избежать проблемы неспособности или ошибочного толкования положений воздушных конвенций национальными судами, особенно в странах с низким уровнем правового развития, коррумпированной судебной системой или недавно ратифицировавших ту или иную подлежащую применению воздушную конвенцию.

Необходимо отметить, что Варшавская Конвенция 1929 лишь содержит краткое указание на возможность заключения третейского соглашения, тогда как Монреальская Конвенция 1999 года содержит отдельное положение, в котором закреплены особые требования к разрешению споров посредством арбитража. Так, например, арбитражное соглашение, которое является необходимым условием для исключения компетенции национальных судов и отражает волю сторон спора на передачу спора в арбитраж [24], должно быть заключено в письменной форме, а само арбитражное разбирательство может быть проведено, по выбору истца, в одном из мест в соответствии с конвенциональными правилами о юрисдикции, рассмотренными

выше. Таким образом, выбор *lex loci arbitri* ограничен четырьмя возможными альтернативами, тогда как решение, вынесенное с нарушением данного правила, должно вести к отказу в признании и приведении в его исполнении.

Примечательно, что особую популярность приобрело арбитражное разбирательство в области морских перевозок. Так, в настоящее время зарегистрировано и действует значительное число арбитражных центров, специализирующихся на разрешении морских споров (например, Китайская Морская Арбитражная Комиссия – СМАС, Германская Морская Арбитражная Ассоциация – GMAA, Лондонская Морская Арбитражная Ассоциация – LMAA), тогда как арбитраж в области воздушных перевозок получил крайне слабое развитие.

Анализ существующих крупных арбитражных институтов показал отсутствие специальных правил и процедур рассмотрения споров в области международных воздушных перевозок. Более того, в настоящее время ни один из арбитражных институтов не заявил о возможности на их базе разрешения споров об ответственности перевозчиков, и отсутствует какая-либо информация о количестве уже рассмотренных споров.

Совсем недавно, в 2014 году, был создан первый специализированный арбитражный центр – Shanghai International Aviation Court of Arbitration (SHIACA), основной задачей которого является разрешение споров в области международных воздушных перевозок. Арбитражный центр создан на базе Шанхайского Международного Арбитражного Центра (SHIAC) при участии ИАТА. Несмотря на отсутствие официальной статистики о количестве рассмотренных дел, в арбитражном центре, согласно информации на официальном сайте, рассматриваются самые разные споры в области международных воздушных перевозок [25], в том числе споры, возникающие в результате неисполнения и ненадлежащего исполнения условий договора перевозки груза.

Безусловно, рассмотрение споров посредством арбитража также имеет и некоторые отрицательные или менее привлекательные черты. В частности, широко распространенное мнение о том, что арбитраж является более дешевым способом разрешения споров в сравнении с государственными судами, представляется, являясь верным лишь частично. Такое замечание не актуально, например, для России, где судебное разбирательство в государственных судах достаточно недорогое и в случае с делами с небольшой стоимостью их рассмотрение в арбитраже может быть нерациональным.

Тем не менее, представляется, что рассмотрение споров об ответственности перевозчиков грузов в международном воздушном сообщении посредством арбитража имеет существенные преимущества и в некоторых случаях более оправдано, чем обращение в государственные суды.

Список литературы / References

1. Конвенция по унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (подписана в Варшаве 12.10.29, вступила в силу 17.09.33) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. VIII. М., 1935. С. 326–339.
2. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Заключена в г. Монреале 28.05.1999) // «Бюллетень международных договоров». № 10. октябрь, 2017.
3. Tompkins G.N. Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States: From Warsaw 1929 to Montreal 1999 // Aviation Law and Policy Series. Vol. 7. Austin: Alphen Aan Den Rijn: Frederick, MD: Wolters Kluwer Law & Business; Kluwer Law International; Sold and Distributed in North, Central and South America by Aspen Publishers, 2010. P. 243
4. *Poddar V.* Singapore Airlines Ltd. 30 Av. 15. 391 (C.D. Calif. 2004).
5. *Smith V.* Canadian Pacific Airways Ltd., 452 F. 2d 798, 801 (2d Cir. 1971).
6. *Розенберг М.Г.* Международная купля-продажа товаров: комментарий к правовому регулированию и практике разрешения споров. 4-е изд., испр. и доп. М.: Статут, 2010.
7. Решение МКАС при ТПП РФ от 22.01.1996 по делу № 40/1995; решение МКАС при ТПП РФ от 11.11.2008 по делу № 44/2008. [Электронный ресурс]. Режим доступа: СПС «КонсультантПлюс».
8. *Стригунова Д.П.* Правовое регулирование международных коммерческих договоров. Т. 1. М.: Юстицинформ, 2017. С. 243.
9. *Асосков А.В.* Право, применимое к договорному обязательству: комментарий к ст. 1211 ГК РФ // Закон, 2016. № 4. С. 112.
10. Постановление ФАС Уральского округа от 26.03.2008 № Ф09-1877/08-С1 по делу № А47-6315/07; Постановление ФАС Уральского округа от 23.04.2008 № Ф09-2646/08-С1 по делу № А47-10640/07.

11. *Eck V. United Arab Airlines Inc.*, 360 F. 2d 804, 809 n.9 (2d Cir. 1966).
12. *Aikpitanhi V. Iberia Airlines of Spain*, 32 Avi. 16, 212 (E.D. Mich., 2008).
13. *Singh V. Tarom Romanian Air Transport*, 88 F. Supp. 2d 62 (E.D.N.Y., 2000).
14. *Lam V. Aeroflot Russian Intern. Airlines*, 999 F. Supp. 728 (S.D.N.Y., 1998).
15. *Transvalue Inc. v. KLM Royal Dutch Airlines*, 539 F. Supp. 2d 1366 (S.D. Fla. 2008).
16. *Дмитриева Г.К.* Международное частное право. Учебник для бакалавров. М.: Издательство "Проспект", 2015. Гл. 20 (3).
17. *Петруша А.А.* Юрисдикция английского суда на примере сделки международной-купли продажи товаров // Актуальные проблемы российского права, 2013. № 2 (27). С. 212.
18. *Bartolomeu V. China Airlines*, 29 Avi. 17, 368 (9th Cir. 2002); Дело *Aikpitanhi* против *Iberia Airlines of Spain* 32 Avi. 16,212 (E.D. Mich. 2008).
19. *Spiliada Maritime Corp. v. Cansulex Ltd.* [1987] AC 460 (HL).
20. The "ELEFThERIA" [1970]. P. 94.
21. *Rushing D. and Adler E.* Some Inconvenient Truths About Forum Non Conveniens Law in International Aviation Disasters // Journal of Air Law and Commerce, 2009. № 74. P. 415.
22. *Buhring-Uhle C.* Arbitration and Mediation in International Business, Second Revised Edition. Wolters Kluwer Law & Business, 2006. P. 22.
23. *Lew J. D.M., Mistelis L.A., Kröll S.* Comparative International Commercial Arbitration. The Hague; New York: Frederick, MD: Kluwer Law International, 2003. P. 3.
24. *Born G.* International Arbitration: Law and Practice. Second ed. 2016. §1.07.
25. Официальный сайт Shanghai International Aviation Court of Arbitration. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.shiac.org/Aviation/index_E.aspx/ (дата обращения: 01.08.2019).

Список литературы на английском языке / References in English

1. Konventsiya po unifikatsii nekotorykh pravil, kasayushchikhsya mezhdunarodnykh vozдушnykh perevozok (podpisana v Varshave 12.10.29, vstupila v silu 17.09.33) // Sbornik deystvuyushchikh dogovorov, soglasheniy i konventsiy, zaklyuchennykh SSSR s inostrannymi gosudarstvami. Vyp. VIII. M., 1935. P. 326–339.
2. Konventsiya dlya unifikatsii nekotorykh pravil mezhdunarodnykh vozдушnykh perevozok (Zaklyuchena v g. Monreale 28.05.1999) // «Byulleten' mezhdunarodnykh dogovorov». № 10. oktyabr', 2017.
3. *Tompkins G.N.* Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States: From Warsaw 1929 to Montreal 1999 // Aviation Law and Policy Series. Vol. 7. Austin: Alphen Aan Den Rijn: Frederick, MD: Wolters Kluwer Law & Business; Kluwer Law International; Sold and Distributed in North, Central and South America by Aspen Publishers, 2010. P. 243.
4. *Poddar V.* Singapore Airlines Ltd., 30 Avi. 15, 391 (C.D. Calif. 2004).
5. *Smith V. Canadian Pacific Airways Ltd.* 452 F. 2d 798, 801 (2d Cir. 1971).
6. *Rozenberg M.G.* Mezhdunarodnaya kuplya-prodazha tovarov: kommentariy k pravovomu regulirovaniyu i praktike razresheniya sporov. 4-e izd., ispr. i dop. M.: Statut, 2010 [in Russian].
7. MKAS TPP RF's Award N 40/1995 dated 22.01.1996; MKAS TPP RF's Award № 44/2008 dated 11.11.2008 [Elektronnyy resurs] / Available online: SPS «Konsultant Plyus».
8. *Strigunova D.P.* Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnykh kommercheskikh dogovorov. T. 1. M.: Yustitsinform, 2017. P. 243 [in Russian].
9. *Asoskov A.V.* Pravo, primenimoe k dogovornomu obyazatelstvu: kommentariy k st. 1211 GK RF // Zakon. 2016. № 4. S. 112 [in Russian].
10. Ruling of FAS Ural Region № F09-1877/08-S1 dated 26.03.2008 on case № A47-6315/07; Ruling of FAS Ural Region № F09-2646/08-S1 dated 23.04.2008 on case №A47-10640/07.
11. *Eck V. United Arab Airlines Inc.* 360 F. 2d 804, 809 n. 9 (2d Cir. 1966).
12. *Aikpitanhi V. Iberia Airlines of Spain*, 32 Avi. 16, 212 (E.D. Mich. 2008).
13. *Singh V. Tarom Romanian Air Transport*, 88 F. Supp. 2d 62 (E.D.N.Y. 2000).
14. *Lam V. Aeroflot Russian Intern. Airlines*, 999 F. Supp. 728 (S.D.N.Y. 1998).
15. *Transvalue Inc. v. KLM Royal Dutch Airlines*, 539 F. Supp. 2d 1366 (S.D. Fla. 2008).
16. *Dmitrieva G.K.* Mezhdunarodnoe chastnoe pravo. Uchebnik dlya bakalavrov. M.: Izdatelstvo "Prospekt", 2015. Ch. 20 (3) [in Russian].
17. *Petrusha A.A.* Yurisdiksiya angliyskogo suda na primere sdelki mezhdunarodnoy-kupli prodazhi tovarov // Aktualnyie problemy rossiyskogo prava, 2013.№ 2 (27). P. 212 [in Russian].

18. *Bartolomeu V. China Airlines*, 29 *Avi.* 17, 368 (9th Cir. 2002); *Delo Aikpitanhi protiv Iberia Airlines of Spain* 32 *Avi.* 16, 212 (E.D. Mich. 2008).
19. *Spiliada Maritime Corp. v. Cansulex Ltd.* [1987] AC 460 (HL).
20. The “ELEFThERIA” [1970]. P. 94.
21. *Rushing D. and Adler E.* Some Inconvenient Truths About Forum Non Conveniens Law in International Aviation Disasters // *Journal of Air Law and Commerce*, 2009. № 74. P. 415.
22. *Buhring-Uhle C.* Arbitration and Mediation in International Business, Second Revised Edition. Wolters Kluwer Law & Business, 2006. P. 22.
23. *Lew J. D.M., Mistelis L.A., Kröll S.* Comparative International Commercial Arbitration. The Hague; New York: Frederick, MD: Kluwer Law International, 2003. P. 3.
24. *Born G.* International Arbitration: Law and Practice. Second ed., 2016. §1.07.
25. Official site Shanghai International Aviation Court of Arbitration. [Electronic Resource]. URL: <http://www.s>