



ОТВЕТСТВЕННОСТЬ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА ЗА УТРАТУ И ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА В МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ: ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

Хусаинова Алинда Сардоровна

Аннотация. В тезисе рассматривается гражданско-правовая ответственность авиаперевозчика за утрату и повреждение груза в международных воздушных перевозках. Анализируются положения Варшавской и Монреальской конвенций, современные международные стандарты регулирования объёма ответственности перевозчика и основания его освобождения. Особое внимание уделено срокам предъявления претензий, актуальному пределу ответственности (26 СДР/кг) и возможности декларирования особого интереса.

Ключевые слова: воздушные перевозки, груз, ответственность, авиаперевозчик, Монреальская конвенция, Варшавская конвенция, предел ответственности, претензии.

XALQARO HAVO TRANSPORTIDA YUKLARNING YO‘QOLISHI VA SHIKASTLANISHI UCHUN AVIATASHUVCHINING JAVOBGARLIGI: FUQAROLIK-HUQUQIY JIHATI

Xusainova Alinda Sardorovna

Annotatsiya. Ushbu tezisdagi xalqaro havo transportida yuklarni tashishda yuklarning yo‘qolishi va shikastlanishi uchun aviatashuvchining fuqarolik-javobgarligi ko‘rib chiqiladi. Bunda Varshava va Monreal konvensiyalari qoidalari, tashuvchining javobgarligi doirasini tartibga soluvchi zamonaviy xalqaro standartlar va uni bekor qilish asoslari tahlil qilingan. Asosiy e‘tibor da‘volarni taqdim etish muddatlariga, tegishli javobgarlikning chegarasiga (26 SDR/kg) va deklaratsiya qilish imkoniyatlariga qaratilgan.



Kalit so'zlar: havo yuk tashuvi, yuk, javobgarlik, havo yuk tashuvchi, Monreal konvensiyasi, Varshava konvensiyasi, javobgarlik chegarasi, da'volar.

LIABILITY OF THE AIR CARRIER FOR LOSS AND DAMAGE OF CARGO IN INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION: CIVIL LAW ASPECT

Khusainova Alinda Sardorovna

***Abstract.** The thesis examines the civil liability of the air carrier for the loss and damage of cargo in international air transportation. The provisions of the Warsaw and Montreal Conventions are analyzed, along with modern international standards regulating the scope of the carrier's liability and the grounds for its exemption. Special attention is given to the time limits for filing claims, the current liability limit (26 SDR/kg), and the possibility of declaring a special interest.*

***Keywords:** air transport, cargo, liability, air carrier, Montreal Convention, Warsaw Convention, liability limit, claims.*

Введение

Международная торговля немыслима без надежных воздушных перевозок грузов. Воздушный транспорт обеспечивает скорость и глобальный охват, но связан с повышенными рисками утраты и повреждения груза вследствие технологических особенностей и участия многочисленных участников перевозочного процесса. Для балансирования интересов сторон в гражданских отношениях были приняты международные конвенции, устанавливающие единые правила ответственности перевозчика.

Наиболее значимыми из них являются Варшавская конвенция 1929 г. и Монреальская конвенция 1999 г., закрепившие принципы гражданско-правовой ответственности, лимиты компенсации и основания освобождения от ответственности. Нормы Монреальской конвенции универсально применяются более чем в сотне государств и образуют основу для типовых договоров воздушной перевозки груза и условий авиагрузовой накладной.

Невзирая на гармонизированный базовый режим, развитие рынка, увеличение объемов электронной торговли и постоянные судебные споры



постоянно ставят новые вопросы, связанные с размером ответственности, возможностью её увеличения и процедурой предъявления претензий. Актуальность темы обусловлена повышением лимита ответственности до 26 специальных прав заимствования (СДР) за 1 кг груза с 28 декабря 2024 г. и необходимостью учитывать эти изменения при заключении договоров перевозки.

Основная часть

Первый унифицированный режим ответственности был установлен Варшавской конвенцией 1929 г. Этот договор ввёл объективную ответственность перевозчика за утрату, повреждение или задержку доставки груза, ограничив её определенной суммой на килограмм груза. Целью ограничения было предотвратить чрезмерные риски для перевозчиков и обеспечить предсказуемость тарифов.

Монреальская конвенция 1999 г. модернизировала и заменила варшавскую систему. Статья 18 конвенции устанавливает, что перевозчик несёт ответственность за уничтожение, утрату или физическое повреждение груза, если событие, вызвавшее ущерб, произошло в период перевозки воздушным транспортом. Период перевозки охватывает время нахождения груза под охраной перевозчика, включая его агентов и подрядчиков, но не распространяется на время, когда груз находится под контролем таможенных или иных властей. Статья 22 устанавливает предел ответственности перевозчика. Изначально он составлял 17 СДР за килограмм, затем был повышен до 22 СДР, а с 28 декабря 2024 г. — до 26 СДР за 1 кг груза. Конвенция допускает объявление отправителем особого интереса в доставке и уплату дополнительного сбора; в этом случае перевозчик отвечает в пределах объявленной стоимости.

Помимо конвенций, регулирование перевозки груза опирается на стандартные условия авиагрузовой накладной, утверждённые IATA, а также руководства IATA по обработке грузов и Европейский свод правил по безопасности (RA 3) для третьих стран, который требует обеспечения защиты



груза от несанкционированного вмешательства. Эти документы конкретизируют обязанности перевозчика и агента по оформлению документов, маркировке, упаковке и перевозке груза.

По Монреальской конвенции перевозчик несёт объективную ответственность: для возложения ответственности достаточно установить сам факт утраты или повреждения и связь с периодом воздушной перевозки. Перевозчик отвечает за полную стоимость фактического ущерба, но в пределах установленного лимита. Современный предел — 26 СДР за килограмм груза — обеспечивает баланс между интересами перевозчика и грузовладельца и подлежит пересмотру в зависимости от инфляции и рыночных условий. Специальные права заимствования — расчётная единица Международного валютного фонда, что делает лимит стабильным в международных расчётах.

Отправитель вправе заранее объявить повышенную ценность груза и заплатить дополнительный сбор. В этом случае предел ответственности равен заявленной стоимости. Это позволяет защитить ценные товары, но требует доказательства фактических убытков. В случае совершения перевозчиком умышленных действий или грубой неосторожности, приведших к ущербу, предел ответственности не применяется, и перевозчик несёт неограниченную ответственность. Такие ситуации редки и, как правило, рассматриваются в судебном порядке.

Несмотря на объективный характер ответственности, перевозчик может освободиться от неё, если докажет наличие особых обстоятельств. Статья 18 Монреальской конвенции перечисляет основания: естественные свойства или внутренний недостаток груза, некачественная упаковка, осуществлённая отправителем или его представителем, вооружённый конфликт или международный кризис, действия государственных органов в рамках их полномочий. Перевозчик должен доказать, что ущерб вызван именно этими факторами и он предпринял все меры для предотвращения утраты или повреждения.



Для защиты своих прав грузополучатель должен соблюдать претензионный порядок. Согласно статье 31 конвенции, письменная претензия о повреждении или утрате груза должна быть направлена перевозчику в течение четырнадцати дней с момента получения груза, а претензия о задержке — в течение двадцати одного дня после доставки. Несоблюдение сроков влечёт утрату права требования. Если претензия отклонена или не удовлетворена, грузовладелец вправе обратиться в суд. Исковая давность составляет два года со дня прибытия груза или с даты, когда груз должен был прибыть, либо с момента прекращения перевозки.

Заключение

Гражданско-правовой режим ответственности авиаперевозчика за утрату и повреждение груза базируется на балансе интересов участников перевозки. Монреальская конвенция 1999 г. сформировала современную систему объективной ответственности с ограниченным размером компенсации и закрепила механизм объявленной стоимости. Последнее повышение лимита до 26 СДР за 1 кг груза актуализирует необходимость учитывать его в договорной практике и корректировать страховое покрытие.

Для грузоотправителей важна грамотная упаковка и своевременная подача претензий в установленные сроки. Перевозчики, в свою очередь, должны обеспечить сохранность груза, организовать контроль своих агентов и информировать клиентов о возможности декларирования повышенного интереса. Совершенствование национального законодательства и унификация условий авиагрузовых накладных в соответствии с международными стандартами остаются ключевыми задачами для развития отрасли.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air (Warsaw, 12 October 1929).
2. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal, 28 May 1999).



3. FIATA. Liability limit for air cargo claims increases to 26 SDRs/kg from 28 Dec 2024.
 4. Avalon Risk Management. Air Cargo Legal Liability Limit to Increase to 26 SDRs in 2024.
- Benesch. Aviation: cargo claims and the Montreal Convention.
IATA. Cargo Handling Manual. Latest edition.
IATA. Air Waybill Conditions of Contract. Latest edition.