

УДК 34**Эволюция международного авиационного права: переход от
Варшавской конвенции 1929 года к Монреальской конвенции
1999 года****Толоконников Сергей Игоревич**

Аспирант,
Московский гуманитарно-технологический университет
– Московский архитектурно-строительный институт,
129110, Российская Федерация, Москва, ул. Щепкина, 28;
e-mail: info@masi.ru

Гузеев Виталий Алексеевич

Аспирант,
Московский гуманитарно-технологический университет
– Московский архитектурно-строительный институт,
129110, Российская Федерация, Москва, ул. Щепкина, 28;
e-mail: info@masi.ru

Аннотация

В статье рассматривается историческая эволюция международного авиационного права через призму перехода от Варшавской конвенции 1929 года к Монреальской конвенции 1999 года. Основное внимание уделяется причинам необходимости обновления нормативной базы, включая устаревшие лимиты ответственности, сложность системы и рост требований к защите прав пассажиров в условиях развития глобальной авиации. Показаны ключевые нововведения Монреальской конвенции: повышение размеров компенсаций, внедрение двухуровневой модели ответственности, введение электронных документов и расширение прав пассажиров. Обосновывается влияние данных изменений на современное международное транспортное право и практику авиаперевозок.

Для цитирования в научных исследованиях

Толоконников С.И., Гузеев В.А. Эволюция международного авиационного права: переход от Варшавской конвенции 1929 года к Монреальской конвенции 1999 года // Вопросы российского и международного права. 2025. Том 15. № 7А. С. 15-22.

Ключевые слова

Международное транспортное право, Международная воздушная перевозка, Варшавская конвенция, Монреальская конвенция, Ответственность авиаперевозчика, Унификация правовых норм.

Введение

Актуальность темы обусловлена глобальными изменениями и интенсивным развитием сферы международных авиаперевозок в XXI веке. На сегодняшний день авиакомпании сталкиваются с различными вызовами: повышенные требования к безопасности, растущая конкуренция на рынке услуг, массовое внедрение цифровых технологий, развитие дистанционно пилотируемых авиационных систем, а также усложнение и расширение маршрутной сети. Значительный рост объемов пассажирских и грузовых авиаперевозок наблюдается во всех регионах мира, что отражает общую тенденцию к интеграции и глобализации транспортных процессов.

Современная транспортная система предъявляет новые требования к правовому регулированию, связанное не только с техническим прогрессом, но и с изменением моделей потребления: электронная коммерция, мультимодальные перевозки, внедрение электронных документов и новые алгоритмы управления воздушным движением. Особое внимание уделяется вопросам экологии, устойчивого развития, оптимизации маршрутов и сокращению выбросов CO₂, что закреплено в новых международных стандартах и Рекомендуемой практике ИКАО.

Кроме этого, актуальность темы усиливается необходимостью дальнейшего повышения гарантий для всех участников перевозочного процесса — пассажиров, грузоотправителей и перевозчиков — в условиях сохраняющихся и новых рисков, включая безопасность перевозок, киберугрозы, правовые споры и разнородность национальных правовых режимов. Принятие Монреальской конвенции стало инструментом интеграции и унификации транспортного права, обеспечивающего эффективную защиту прав и интересов участников международного авиасообщения, позволяющего соответствовать вызовам современной эпохи и перспективам дальнейшего развития отрасли.

Цель статьи — комплексный анализ исторического перехода от Варшавской конвенции 1929 года к Монреальской конвенции 1999 года в контексте эволюции международного транспортного права, выявление причин трансформации нормативной базы и оценка влияния современных реформ на правовой статус участников воздушных перевозок.

Основное содержание

Международное регулирование воздушных перевозок начало формироваться в первой половине XX века в связи с быстро растущим развитием авиации и расширением международного воздушного сообщения. Воздушный транспорт стал важным видом транспорта для межгосударственных связей, что породило необходимость создания единых правил для обеспечения безопасности, ответственности перевозчиков и прав пассажиров.

Одной из первых попыток систематического международного регулирования авиаперевозок стала Варшавская конвенция, принятая в 1929 году во время Международной конференции по воздушному транспорту в Варшаве. Ее появление было продиктовано необходимостью унификации правил, касающихся международной воздушной перевозки пассажиров, багажа и грузов, а также стандартизации правовых основ ответственности авиаперевозчиков.

Предпосылки создания Варшавской конвенции:

Отсутствие единых норм регулирования ответственности авиаперевозчиков, что приводило к правовой неопределенности и многочисленным спорам между перевозчиками и пассажирами; необходимость создания международных признанных стандартов, упрощающих и ускоряющих

урегулирование претензий; возрастающий объем международных авиаперевозок, требовавший унифицированных правил для эффективной координации между различными странами.

Структура Варшавской конвенции 1929 года включала:

Определения основных понятий, таких как международная воздушная перевозка, авиаперевозчик, пассажир, груз; правила заключения договора перевозки и ответственности авиаперевозчика; ограничение размеров ответственности перевозчика за гибель или повреждение пассажиров, багажа и грузов; процедуры предъявления претензий и порядок разбирательства споров; нормы, регулирующие использование международных воздушных перевозочных документов (билетов, накладных).

Варшавская конвенция положила основу для международного транспортного права в авиации, установив принципы, которые позже развивались и модернизировались, но именно она стала ключевым этапом перехода от разношерстных национальных правил к единой международной системе регулирования воздушных перевозок.

Процесс принятия Варшавской конвенции 1929 года начался с созыва международной конференции в Варшаве, которая проходила с целью решения актуальных проблем регулирования международных воздушных перевозок. Конвенция была подписана 12 октября 1929 года представителями различных государств, заинтересованных в создании единых правил и стандартов для международной авиации. Основной задачей конференции было унифицировать правила, касающиеся ответственности авиаперевозчиков, порядка перевозки пассажиров, багажа и грузов.

Конференция была результатом накопившихся противоречий и трудностей в международном воздушном сообщении, когда отсутствие единого регулирующего документа приводило к спорам и неопределённости в правоприменении. Делегаты стремились создать нормативный акт, который обеспечит правовую ясность и защиту интересов всех участников перевозочного процесса.

Конвенция быстро получила широкое признание, впоследствии была ратифицирована многими странами, включая СССР в 1934 году, и стала базовым международно-правовым документом в сфере воздушных перевозок.

В дальнейшем, в связи с развитием грузовых и пассажирских авиаперевозок, к Варшавской конвенции были приняты поправки и протоколы (например, Гаагский протокол 1955 года), направленные на уточнение и дополнение положений, что свидетельствует о живом процессе её развития и адаптации к меняющимся условиям международной авиации.

Варшавская конвенция 1929 года установила единые правила международной воздушной перевозки и ответственности авиаперевозчиков перед пассажирами и грузоотправителями. Основным ее механизмом была система ограничения ответственности перевозчика за вред, причиненный смерти, телесным повреждением пассажиров, а также за задержку, утрату или повреждение багажа и грузов.

Конвенция предусматривала максимальные суммы компенсаций за каждый случай, которые перевозчик обязан выплачивать без необходимости доказывания своей вины (строгая ответственность) в пределах установленных лимитов.

В случае причинения вреда сверх этих лимитов, перевозчик мог быть освобожден от ответственности, если докажет, что причиненный ущерб произошел не по его вине.

Однако, минусы Варшавской конвенции 1929 года постепенно становились всё более очевидными на фоне стремительного развития международной воздушной перевозки и изменения экономических условий. Эти недостатки в итоге и привели к необходимости создания нового международного правового акта — Монреальской конвенции 1999 года.

Выделим наиболее важные минусы Варшавской конвенции:

Фиксированные и низкие лимиты ответственности - размеры компенсаций, установленные конвенцией, были основаны на экономической ситуации конца 1920-х годов и долгое время оставались неизменными. Это означало, что в конце 90-х годов они не покрывают реального ущерба, особенно с учётом инфляции, роста стоимости жизни и грузов. Для пострадавших пассажиров и грузоотправителей такие лимиты создавали значительные финансовые ограничения и снижали доверие к системе международного воздушного права.

Освобождение перевозчика от ответственности при доказанной невинности - Конвенция позволяла перевозчику избежать выплаты компенсаций, если он докажет, что вред произошёл не по его вине или вследствие вины пострадавшего. При этом на практике доказывать вину перевозчика было сложно и затратно, что порождало длительные судебные споры и затягивало процесс возмещения ущерба.

Недостаточная защита прав пассажиров и грузоотправителей - Конвенция не охватывала современных аспектов авиаперевозок, таких как электронные билеты, мультимодальные перевозки, а также не содержала эффективных механизмов компенсации за задержки и отмены рейсов, что негативно сказывалось на потребителях авиаперевозок.

Неоднородность применения - Различия в ратификации и применении Варшавской конвенции разными странами вызывали трудности при разрешении международных судебных споров, порождая конфликт норм и юридическую неопределённость для участников транспортных отношений.

Учитывая вышеуказанные минусы, международное авиационное сообщество постепенно стало признавать необходимость реформирования системы. Уже в 1970-х годах наметились первые попытки унификации и обновления правил в рамках дополнительных протоколов и международных обсуждений. Однако разброс и сложность этих мер указывали на необходимость создания единого, современного, универсального и прозрачного документа.

Повышение требований к безопасности, защите прав пассажиров, развитие новых технологий, а также рост объёмов перевозок стимулировали страны и международные организации, в частности ИКАО (Международную организацию гражданской авиации), к инициированию работы над новой конвенцией. В результате этой работы в 1999 году была подписана Монреальская конвенция, которая явилась полной переработкой и модернизацией международного воздушного права, устранив значительное число недостатков и обеспечив защиту интересов всех сторон перевозочного процесса в современных условиях.

Решение о принятии Монреальской конвенции 1999 года было принято на Международной дипломатической конференции государств-членов Международной организации гражданской авиации (ИКАО), которая проходила в Монреале. Мероприятие длилось три недели и собрало представителей 121 государства и 11 международных авиационных организаций. Инициатором и организатором работы по разработке и принятию конвенции выступила именно ИКАО — специализированное учреждение Организации Объединённых Наций, отвечающее за регулирование международной гражданской авиации.

Для подготовки и согласования текста конвенции была сформирована основная рабочая группа, в которую вошли дипломаты, юристы и эксперты из разных стран с разными интересами. Работа группы велась в условиях необходимости консенсуса по ключевым вопросам ответственности авиаперевозчиков, защиты прав пассажиров и современных вызовов авиационной индустрии. Российская Федерация участвовала в разработке конвенции и внесла существенный вклад в формирование её положений с учетом национальных интересов и международных стандартов.

Инициатива модернизировать и унифицировать систему регулирования воздушных перевозок исходила из осознания недостатков Варшавской конвенции и необходимости создания более согласованного, прозрачного и адаптированного к современным реалиям документа. Окончательное решение о принятии конвенции и её введении в действие было принято на конференции государств-участников ИКАО, послужив важной вехой в развитии международного транспортного права.

Монреальская конвенция 1999 года внесла существенные нововведения и ключевые отличия по сравнению с Варшавской конвенцией 1929 года, отвечая на потребности современной международной авиации и устраняя многочисленные недостатки прежнего правового режима.

Ключевые отличия и нововведения Монреальской конвенции:

Отмена строгих лимитов ответственности за смерть и телесные повреждения. В отличие от Варшавской конвенции, Монреальская конвенция не устанавливает фиксированных верхних пределов компенсаций за смерть или вред здоровью пассажиров. Повышение лимитов ответственности за утрату, повреждение или задержку багажа и грузов. Монреальская конвенция увеличивает размеры компенсаций по сравнению с Варшавской, а также предусматривает возможность доплат при подписании дополнительных соглашений с указанием стоимости груза, что улучшает положение грузоотправителей и пассажиров при убытках. Возможность подачи исков в судах страны проживания потерпевшего - Монреальская конвенция расширяет юрисдикционные права истцов, позволяя обращаться в суд по месту проживания, а не только по месту нахождения авиаперевозчика или аэропорта, что облегчает доступ к правосудию. Обязательное страхование ответственности авиаперевозчиков - введение требования к государствам обеспечить наличие страховки у перевозчиков для покрытия их ответственности по конвенции, что усиливает гарантийное обеспечение компенсаций. Упрощение и уточнение процедур подачи исков и компенсации ущерба - конвенция систематизирует и ужесточает регламентацию исковых процедур, включая сроки подачи претензий, требования к доказательной базе и условия освобождения от ответственности. Расширение сферы применения и устранение нормативных коллизий - Монреальская конвенция решает проблему параллельного действия множества протоколов Варшавской системы, обеспечивая более унифицированный и современный правовой режим при международных авиаперевозках.

Монреальская конвенция 1999 года оказала значительное и многогранное влияние на современное международное транспортное право, став ключевым документом в области регулирования международных воздушных перевозок и создавая модель, которая служит ориентиром для развития других видов транспортного права.

Монреальская конвенция 1999 года служит моделью для развития других транспортных правовых систем. Принципы и механизмы Монреальской конвенции стали примером для обновления и совершенствования правовых норм в других видах транспорта (морском, железнодорожном и автомобильном), в том числе для интеграции мультимодальных перевозок. Конвенция демонстрирует, как международное транспортное право может адаптироваться к вызовам глобализации и технического прогресса.

Кроме того, включение в конвенцию порядка признания электронных транспортных документов и процедура урегулирования претензий облегчает использование цифровых технологий и способствует созданию более эффективных и гибких систем управления перевозками.

Благодаря участию большого числа государств и под эгидой ИКАО, Монреальская

конвенция стала инструментом международного сотрудничества, укрепляя правовое взаимодействие между странами и улучшая стандарты безопасности и качества в авиационной индустрии.

Монреальская конвенция сыграла ключевую роль в интеграции, унификации и обновлении правовых норм международных воздушных перевозок, отвечая современным требованиям безопасности, эффективности и устойчивого развития гражданской авиации.

Во-первых, конвенция объединила разрозненные и противоречивые нормы Варшавской системы в единый, целостный и унифицированный международный правовой режим. Это существенно упростило применение нормативных актов во всех государствах-участниках и снизило вероятность юридических коллизий, создавая единое правовое пространство, в котором действуют согласованные правила для перевозчиков и пассажиров.

Во-вторых, Монреальская конвенция внедрила современные механизмы ответственности перевозчиков, адекватные уровню риска и стоимости в эпоху цифровых технологий и глобализации, что обеспечивает более высокую безопасность перевозок и защиту прав участников перевозочного процесса.

Кроме того, конвенция закрепила признание электронных документов и упрощённые процедуры урегулирования претензий, что повысило эффективность процессов внутри транспортной отрасли и снизило административные барьеры.

В-третьих, конвенция соответствует современным принципам устойчивого развития гражданской авиации, поскольку правовые рамки способствуют формированию более прозрачного и справедливого рынка перевозок, стимулируют внедрение инноваций и формирование международного сотрудничества в области управления рисками, безопасности и стабильности перевозок.

Этот документ обеспечивает баланс интересов перевозчиков, пассажиров и государств, формируя правовую основу для дальнейшего развития международной авиации с учетом современных вызовов безопасности, технологического прогресса и экологической ответственности. Монреальская конвенция существенно способствует процессам интеграции, унификации и обновления правовых норм в международном воздушном транспорте, учитывая современные вызовы безопасности, эффективности и устойчивого развития гражданской авиации. Она консолидировала разрозненные нормы Варшавской системы и их многочисленных поправок в единый унифицированный правовой режим, что значительно упрощает применение и толкование правил перевозок в странах-участниках, снижая правовые коллизии и обеспечивая единое правовое пространство для международной авиации.

Нововведения Монреальской конвенции, включая введение современных механизмов ответственности перевозчиков, признание электронных перевозочных документов и упрощённые процедуры урегулирования претензий, способствуют повышению безопасности перевозок и эффективности работы отрасли. Эти меры также поддерживают устойчивое развитие авиасектора, стимулируя международное сотрудничество, внедрение инноваций и адаптацию к новым технологическим и экологическим требованиям.

Заключение

Таким образом, Монреальская конвенция укрепила международное транспортное право, обеспечив современную правовую базу, которая обеспечивает баланс интересов перевозчиков, пассажиров и государств и способствует дальнейшему развитию отрасли в условиях глобализации и новых стандартов безопасности и устойчивости.

Библиография

1. Монреальская конвенция 1999 года // ГАРАНТ. — 2021. — Режим доступа: <https://garant.ru> (дата обращения: [15.08.2025]).
2. Варшавская конвенция 1929 года // ГАРАНТ. — 2021. — Режим доступа: <https://garant.ru> (дата обращения: [10.08.2025]).
3. Духно Н.А., Корякин В.М., Филиппова М.Ю. Проблемы совершенствования правового регулирования международных воздушных перевозок: монография. — Москва: Юридический институт МИИТа, 2013. — 68 с.
4. Травников А.И. Международное воздушное право: учебник для вузов. — М.: Юрайт, 2023. — 474 с.
5. Архипов А.Е., Масленников С.Н. Международные перевозки: учебник. — М.: ИНФРА-М, 2023. — 222 с.
6. Прокушев Е.Ф., Костин А.А. Внешнеэкономическая деятельность: учебники практикум для вузов / под ред. Е.Ф. Прокушева. — 12-е изд., перераб. и доп. — М.: Юрайт, 2025. — 479 с.
7. Баглариду М.Ф. Компенсация морального вреда, причиненного пассажиру при воздушной перевозке, по законодательству России и зарубежных стран: дис. ... канд. юрид. наук / Московский государственный институт международных отношений (университет) МИД РФ. — М., 2020. — 264 с.
8. Остроумов Н.Н. Система международной частно-правовой унификации режима воздушных перевозок и ее применение // Московский журнал международного права. — 2015. — № 3. — С. 177–196.
9. Бутакова Н.А. Правовое регулирование прямой смешанной перевозки грузов: монография. — М.: Юстицинформ, 2024. — 468 с.
10. Сафонова А.Е. Электронный документооборот при использовании договора международной воздушной перевозки // Право и экономика. — 2020. — № 2. — С. 24–28.
11. Электронная база данных ИКАО [Электронный ресурс] // ИКАО. — Режим доступа: свободный <https://icao.int/legal> (дата обращения: 05.03.2025).
12. ИКАО. Программа безопасности полетов (Дос 10144). — Монреаль, 2021. — 89 с.

The Evolution of International Aviation Law: Transition from the Warsaw Convention of 1929 to the Montreal Convention of 1999

Sergei I. Tolokonnikov

Graduate Student,
Moscow Humanitarian-Technological University
– Moscow Architectural and Construction Institute,
129110, 28 Shchepkina str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: info@masi.ru

Vitalii A. Guzev

Graduate Student,
Moscow Humanitarian-Technological University
– Moscow Architectural and Construction Institute,
129110, 28 Shchepkina str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: info@masi.ru

Abstract

The article examines the historical evolution of international aviation law through the lens of the transition from the Warsaw Convention of 1929 to the Montreal Convention of 1999. The primary focus is on the reasons necessitating the update of the regulatory framework, including outdated liability limits, system complexity, and growing demands for passenger rights protection

in the context of global aviation development. The key innovations of the Montreal Convention are highlighted: increased compensation amounts, the introduction of a two-tier liability model, the adoption of electronic documents, and the expansion of passenger rights. The influence of these changes on modern international transport law and aviation practices is substantiated.

For citation

Tolokonnikov S.I., Guzeev V.A. (2025) *Evolutsiya mezhdunarodnogo aviatsionnogo prava: perekhod ot Varshavskoy konventsii 1929 goda k Monreal'skoy konventsii 1999 goda* [The Evolution of International Aviation Law: Transition from the Warsaw Convention of 1929 to the Montreal Convention of 1999]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 15 (7A), pp. 15-22.

Keywords

International transport law, international air carriage, Warsaw Convention, Montreal Convention, air carrier liability, unification of legal norms.

References

1. Montreal Convention of 1999. GARANT, 2021. (Accessed from online database).
2. Warsaw Convention of 1929. GARANT, 2021. (Accessed from online database).
3. Dukhno, N.A., Koryakin, V.M., Filippova, M.Yu. Problems of Improving Legal Regulation of International Air Transport. Monograph. Moscow: Law Institute of MIIT, 2013. 68 p.
4. Travnikov, A.I. International Air Law: Textbook for Universities. Moscow: Yurayt, 2023. 474 p.
5. Arkhipov, A.E., Maslennikov, S.N. International Transport: Textbook. Moscow: INFRA-M, 2023. 222 p.
6. Prokushev, E.F., Kostin, A.A. Foreign Economic Activity: Textbook and Practical Course for Universities / ed. E.F. Prokushev. 12th ed., revised and supplemented. Moscow: Yurayt, 2025. 479 p.
7. Baglaridu, M.F. Compensation for Moral Damage Caused to a Passenger during Air Transport under Russian and Foreign Legislation [Dissertation]. Moscow State Institute of International Relations (University), Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation. Moscow, 2020. 264 p.
8. Ostroumov, N.N. System of International Private Law Unification of Air Transport Regime and Its Application. Moscow Journal of International Law, 2015, No. 3, pp. 177–196.
9. Butakova, N.A. Legal Regulation of Direct Mixed Cargo Transport: Monograph. Moscow: Yustitsinform, 2024. 468 p.
10. Safonova, A.E. Electronic Document Flow in International Air Transport Contract. Law and Economics, 2020, No. 2, pp. 24–28.
11. ICAO Electronic Database [Electronic Resource]. ICAO. Available at: free <https://icao.int/legal> (Accessed 05 March 2025).
12. ICAO. Flight Safety Program (Doc 10144). Montreal, 2021. 89 p.