

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ****ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 45 повестки дня. Доклад о ходе работы по вопросу о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками

ДОКЛАД О ХОДЕ РАБОТЫ ПО ВОПРОСУ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ В РЕЗУЛЬТАТЕ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА ИЛИ В СВЯЗИ С ОБЩИМИ РИСКАМИ

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящий документ представляет Ассамблее в порядке информации доклад о ходе работы по вопросу с очередностью № 1 в общей программе работы Юридического комитета, озаглавленному: "Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками". После 32-й сессии Юридического комитета Специальная группа, созданная Советом для продолжения работы по данному пункту, провела шесть совещаний и разработала тексты двух проектов конвенций, первый из которых посвящен возмещению ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в случае незаконного вмешательства, а второй – возмещению ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам. Кратко охарактеризованы основные положения этих двух проектов. Предполагается, что Совет на своей 182-й сессии примет решение о дальнейших шагах по разработке этих документов, включая возможность проведения сессии Юридического комитета в 2008 году.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью F, так как он представляет информацию о подготовке документов международного воздушного права
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительных ресурсов не требуется
<i>Справочный материал</i>	C-WP/12756 A35-WP/18

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 35-я сессия Ассамблеи рассмотрела документ A35-WP/18 (Доклад о ходе работы по модернизации Римской конвенции 1952 года). Документ A35-WP/18 напоминает, что 31-я сессия Юридического комитета (Монреаль, 28 августа – 8 сентября 2000 года) включила в программу его работы пункт "Рассмотрение вопроса о модернизации *Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности*, подписанной в Риме 7 октября 1952 года" с порядком очередности № 4. Секретариат подготовил исследование на основе ответов на вопросник, разосланный государствам в 2001 году. 5 июня 2002 года Совет принял решение о создании Исследовательской группы Секретариата, которая провела четыре совещания и подготовила проект конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам. В марте 2002 года г-н М.Б. Дженнисон (Соединенные Штаты Америки) был назначен докладчиком Юридического комитета по данному вопросу. 25 ноября 2002 года Совет повысил очередность этого вопроса в общей программе работы Юридического комитета до № 3. Этот вопрос был основным в повестке дня 32-й сессии Юридического комитета (Монреаль, 15–21 марта 2004 года), участники которой сделали вывод о необходимости дальнейшей работы по модернизации Римской конвенции. 31 мая 2004 года Совет рассмотрел доклад Комитета и принял решение об учреждении Специальной группы по модернизации Римской конвенции 1952 года для продолжения этой работы.

1.2 На 35-й сессии Ассамблеи процесс модернизации Римской конвенции получил полную поддержку; Ассамблея указала, что ИКАО следует незамедлительно продолжить эту работу, оставив выработку деталей относительно оптимального подхода на усмотрение Специальной группы.

1.3 35-я сессия Ассамблеи также решила повысить очередность этого пункта до № 2.

2. СОБЫТИЯ, ИМЕВШИЕ МЕСТО ПОСЛЕ ПРЕДЫДУЩЕЙ СЕССИИ АССАМБЛЕИ

2.1 29 ноября 2005 года Совет присвоил этому пункту очередность № 1 в общей программе работы Юридического комитета, а 6 декабря 2006 года Совет изменил его формулировку следующим образом: "Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками".

2.2 Специальная группа провела два совещания в 2005 году, три совещания в 2006 году и одно в 2007 году.

2.3 На своем 1-м совещании Группа выработала ряд общих согласованных пунктов, включающих, в частности, следующие положения:

- 1) Режим защиты потерпевших должен по крайней мере не уступать режиму Монреальской конвенции 1999 года.
- 2) Следует предусмотреть адекватную защиту для авиатранспортной системы, включая авиаперевозчиков, в частности, в контексте проблемы "катастрофического ущерба" – крупномасштабного ущерба с большим количеством потерпевших.

- 3) Любая система, основывающаяся на принципах защиты потерпевших и защиты авиатранспортной системы, должна создаваться с учетом наличия страхового покрытия по линии рыночных или иных механизмов.
- 4) Террористические нападения представляют серьезнейшую угрозу системе воздушного транспорта в контексте рассматриваемых вопросов, особенно если они ведут к катастрофическому ущербу.
- 5) Представляется невозможным увязать две цели – предоставление адекватной компенсации потерпевшим, с одной стороны, и обеспечение надлежащей защиты сектора гражданской авиации в существующих рамках системы компенсации, с другой стороны.
- 6) Дополнительный механизм финансирования компенсации позволит увязать адекватный уровень защиты потерпевших и надлежащую защиту сектора гражданской авиации и обеспечить надежное функционирование системы.

2.4 На своем 3-м совещании Группа согласовала "Пакет компромиссов по основным вопросам". В частности, было решено, что проект конвенции, вытекающий из решений 32-й сессии Юридического комитета, будет разбит на две конвенции, первая из которых будет посвящена общим рискам, а вторая – рискам, связанным с актами терроризма. Две конвенции не будут взаимосвязаны, и государства получат возможность стать участниками одного или другого, либо обоих документов. Положения о дополнительном механизме возмещения будут составной частью конвенции о рисках, связанных с терроризмом.

2.5 После этого Группа разработала тексты следующих двух проектов конвенций:

- a) конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, в случае незаконного вмешательства (обычно именуемая "Конвенция о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства");
- b) конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам (обычно именуемая "Конвенция об общих рисках").

Полные тексты этих двух проектов имеются в Юридическом управлении. Ниже кратко охарактеризованы их ключевые положения.

2.6 **Проект конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, в случае незаконного вмешательства**

2.6.1 Согласно п. 1 статьи 2 конвенция применяется к случаям ущерба третьим лицам, причиненного на территории государства-участника воздушным судном в полете, в результате акта незаконного вмешательства, если эксплуатант имеет основное место деятельности или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание в другом государстве независимо от того, является ли оно государством-участником. Эта статья гарантирует, что ущерб, причиненный на территории любого государства-участника, будет возмещен независимо от того, связан ли эксплуатант с государством-участником. При определенных условиях конвенция также применяется к случаям ущерба, причиненного в государстве, не являющемся государством-участником: если эксплуатант из государства-участника причиняет ущерб в государстве, не

являющемся участником, то конференция сторон (КС), которая будет учреждена, может также принять решение о предоставлении финансовой поддержки такому эксплуатанту (статья 26).

2.6.2 В п. 1 присутствует международный элемент, однако Группа считала необходимым также оговорить возможность применения документа в сугубо внутренних обстоятельствах. Поэтому в п. 2 статьи 2 предусмотрено, что по выбору государства-участника конвенция будет также применяться к случаям такого ущерба, который причинен на территории этого участника, если эксплуатант имеет основное место деятельности или, если он не имеет такого места деятельности, имеет постоянное местопребывание в таком государстве-участнике. Группа учитывала возможность введения финансовых взносов в создаваемый дополнительный механизм возмещения (ДМВ), предназначенных для внутренних рейсов.

2.6.3 Ответственность эксплуатанта является объективной, то есть без необходимости доказательства вины. Он несет ответственность за ущерб, причиненный третьим лицам, только при условии, что этот ущерб причинен воздушным судном в полете (статья 3). Тем не менее такая ответственность ограничивается в зависимости от веса воздушного судна; некоторые цифры в тексте заключены в квадратные скобки, и это означает, что они приводятся в порядке дискуссии (статья 4). Это ограничение может быть нарушено только в исключительных обстоятельствах (статья 24).

2.6.4 В целом ответственным является только эксплуатант. Статья 27 проекта конвенции содержит положение об исключительной правовой защите, в силу которого любой иск о возмещении ущерба в результате акта незаконного вмешательства может быть возбужден только против эксплуатанта; никакие иски о возмещении такого ущерба против другого лица не возбуждаются. Однако данное положение не применяется к случаям иска против физического лица, намеренно совершившего акт незаконного вмешательства.

2.6.5 Статья 5 предусматривает международный механизм, позволяющий третьим лицам, которым был причинен ущерб на борту воздушного судна в результате столкновения в воздухе, требовать возмещения от другого перевозчика. Текст предусматривает солидарную ответственность соответствующих эксплуатантов.

2.6.6 Статья 8 предусматривает создание независимой организации, именуемой "дополнительный механизм возмещения", основными целями которой являются выплата возмещения лицам, которым причинен ущерб на территории государства-участника, и предоставление финансовой поддержки, о которой говорится выше в п. 2.6.1. ДМВ выплачивает возмещение в той мере, в какой общая сумма ущерба превышает пределы статьи 4 (статья 19). Другими словами, при наличии ущерба, ответственность за который несет эксплуатант, он будет выплачивать компенсацию в размере, ограниченном пределом, а ДМВ выплатит дополнительное возмещение в объеме, соответствующем превышению этого предельного уровня. Ожидается, что эксплуатанты смогут получить страхование в объеме, ограниченном таким пределом.

2.6.7 В целом максимальный объем возмещения, которое может быть выплачено ДМВ, в настоящее время установлен (в порядке дискуссии) на уровне 3 млрд специальных прав заимствования (СПЗ) по каждому происшествию (статья 19).

2.6.8 ДМВ состоит из КС, которая является основным директивным органом в составе всех государств-участников, и секретариата, возглавляемого директором. КС будет, наряду с прочим, устанавливать правила работы ДМВ, основные принципы возмещения, основные принципы инвестирования, определять размер взносов в ДМВ и принимать решение о

предоставлении финансовой поддержки эксплуатантам, о чем говорится выше в п. 2.6.1. Полный перечень полномочий и обязанностей КС приводится в статье 9.

2.6.9 Согласно статье 12 "[в]зносы в дополнительный механизм возмещения представляют собой обязательные суммы, взимаемые в отношении каждого пассажира и каждой [тонны] груза, отправляемых международным коммерческим рейсом из аэропорта в государстве-участнике. В тех случаях, когда государство-участник делает заявление согласно п. 2 статьи 2, такие суммы также взимаются в отношении каждого пассажира и каждой [тонны] груза, отправляемых коммерческим рейсом между двумя аэропортами в таком государстве-участнике. Эксплуатант взимает обязательные суммы и переводит их в дополнительный механизм возмещения".

2.6.10 Статья 15 предусматривает первоначальные взносы в отношении пассажиров и груза, отправляемых из государства-участника, которые подлежат взиманию с момента вступления конвенции в силу для данного государства-участника, а также в отношении пассажиров и груза, отправляемых рейсами, охватываемыми внутренним заявлением о согласии, сделанным в соответствии с п. 2 статьи 2. Кроме того, взносы устанавливаются таким образом, чтобы в течение четырех лет обеспечить достижение определенной процентной доли от максимальной суммы возмещения ДМВ (предварительное финансирование).

2.6.11 В том случае, если эксплуатант не переводит взносы, директор ДМВ принимает надлежащие меры для получения причитающейся суммы (п. 2 статьи 16). Каждое государство-участник обеспечивает предоставление ДМВ определенных статистических и других данных, причем невыполнение этого условия может привести к признанию ответственности государства-участника (статья 17).

2.6.12 Положения процедурного характера содержатся в главе VII. Следует отметить, что, как правило, иски о возмещении могут быть предъявлены в рамках единой юрисдикции, обеспечиваемой судами государства-участника, на территории которого был причинен ущерб (п. 1 статьи 30). Кроме того, принятые судом решения, если они подлежат исполнению в том государстве-участнике, в котором находится соответствующий суд, подлежат исполнению в любом другом государстве-участнике, хотя при определенных обстоятельствах в признании и обеспечении исполнения таких решений может быть отказано (статья 32).

2.7 **Проект конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам**

2.7.1 Она применяется к случаям ущерба третьим лицам, причиненного на территории государства-участника воздушным судном в полете, кроме случаев, являющихся результатом акта незаконного вмешательства, если эксплуатант имеет основное место деятельности или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание в другом государстве-участнике. Как и в конвенции о незаконном вмешательстве, описываемой выше, имеется также факультативное положение о внутренних рейсах (см. статью 2).

2.7.2 Согласно статье 3 ответственность эксплуатанта является объективной до определенного порогового уровня, в предварительном порядке установленного в диапазоне от 250 000 до 500 000 СПЗ. Сверх этого уровня эксплуатант несет ответственность за весь ущерб, если он не докажет, что такой ущерб был причинен не из-за его небрежности или что такой ущерб причинен исключительно из-за небрежности другого лица. Другими словами, ответственность

эксплуатанта не ограничивается. Такая двухуровневая система аналогична использованной в Монреальской конвенции 1999 года.

2.7.3 Как и в конвенции о незаконном вмешательстве, имеется положение о столкновениях в воздухе (статья 4).

2.7.4 Согласно статье 9 *bis* владелец, арендодатель или финансовое учреждение, обладающее правовым титулом или залоговым правом на воздушное судно, не являющиеся эксплуатантом, не несут ответственности за ущерб согласно этой конвенции или закону любого государства-участника. В настоящее время эта статья помещена в квадратные скобки, так как Группа не определилась окончательно в вопросе о целесообразности ее включения.

2.7.5 Процедурные статьи аналогичны вошедшим в другой проект конвенции. В частности, иски о возмещении могут быть предъявлены только в судах государства-участника, на территории которого был причинен ущерб.

2.7.6 Положения, касающиеся ДМВ и компенсации по линии этого механизма, в рамках этой конвенции не работают, так как эксплуатант потенциально несет ответственность за причиненный ущерб в полном объеме.

3. БУДУЩАЯ РАБОТА

3.1 В конце своего 6-го заседания (26–29 июня 2007 года) Специальная группа пришла к общему согласию о том, что она выполнила свою работу, и приняла решение рекомендовать Совету созвать сессию Юридического комитета для продолжения работы над текстами проектов двух конвенций. Совет на своей 182-й сессии в ноябре/декабре 2007 года рассмотрит доклад о 6-м совещании Группы и примет решение относительно будущего направления деятельности, в том числе о созыве, возможно в первой половине 2008 года, 33-й сессии Юридического комитета.

4. РЕЗЮМЕ

4.1 Учрежденная Советом Специальная группа провела шесть совещаний и подготовила тексты проектов двух конвенций, первый из которых посвящен возмещению ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в случае незаконного вмешательства, а второй – возмещению ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам. Ожидается, что на 182-й сессии Совета будет принято решение о ходе дальнейшей работы над этими текстами, включая возможное проведение в 2008 году сессии Юридического комитета.