



МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ

(Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 года)

ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ, ПРИЧИНЕННОГО В РЕЗУЛЬТАТЕ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА С УЧАСТИЕМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, И ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами (ОАЭ))

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 33-я сессия Юридического комитета Международной организации гражданской авиации (ИКАО), которая состоялась в Монреале с 21 апреля по 2 мая 2008 года, рекомендовала Совету ИКАО созвать Дипломатическую конференцию для рассмотрения двух предлагаемых проектов конвенций об ущербе, причиненном третьим лицам на поверхности, а именно: *Конвенции о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов* (Конвенция о незаконном вмешательстве) и *Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам* (Конвенция об общих рисках).

1.2 Текст первой конвенции касается ущерба, причиненного в результате террористических актов, а текст второй конвенции касается ущерба, причиненного в результате обычных полетов воздушных судов. Эти конвенции призваны заменить *Конвенцию об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности*, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (Римская конвенция). Предлагаемые тексты являются результатом работы, проделанной Юридическим комитетом и Специальной рабочей группой (СРГ) в рамках так называемого проекта "Модернизация Римской конвенции".

1.3 23 июня 2008 года на 6-м заседании своей 184-й сессии Совет ИКАО рассмотрел доклад, подготовленный Секретариатом о результатах работы 33-й сессии Юридического комитета по данному вопросу, и решил созвать Дипломатическую конференцию для доработки и принятия обоих проектов конвенций.

1.4 В настоящем документе на рассмотрение Дипломатической конференции представлено мнение ОАЭ в отношении обоих проектов конвенций.

2. КОНВЕНЦИЯ О НЕЗАКОННОМ ВМЕШАТЕЛЬСТВЕ

2.1 ОАЭ выражает благодарность ИКАО, Юридическому комитету и Специальной рабочей группе (СРГ) за ценный и интересный документ, который представлен на рассмотрение Дипломатической конференции. Тем не менее, по мнению ОАЭ, следует внимательно рассмотреть концепцию, в соответствии с которой эксплуатант воздушных судов несет объективную ответственность за акты терроризма, которые ему неподконтрольны.

2.2 Вместо того чтобы согласиться с основанной на трех принципах структурой предлагаемой конвенции (объективная ответственность эксплуатанта, ограничение права регресса и положение об исключительной правовой защите), не способствующей созданию соответствующих стимулов, а также признавая уже проделанную значительную работу, ОАЭ полагают, что необходимо внести следующие поправки:

2.3 Привести в соответствие определение термина "событие" с названием предлагаемой конвенции и определить его следующим образом: "Событие" имеет место тогда, когда ущерб третьим лицам причинен в результате акта незаконного вмешательства с участием воздушного судна. Такое изменение отразило бы фактическую и главную причину происшествия.

2.4 Определение термина "третье лицо" не должно служить основой для чрезмерной выплаты компенсации как в рамках настоящей конвенции, так и в рамках Монреальской конвенции 1999 года. В соответствии с данной позицией ОАЭ предлагают следующее определение термина "третье лицо": "Третье лицо" означает лицо, не являющееся эксплуатантом, пассажиром или отправителем или получателем груза; в случае столкновения "третье лицо" также означает эксплуатанта, владельца и экипаж другого воздушного судна.

2.5 Определение термина "старшее руководство" в статье 1 предлагаемой конвенции следует сузить и включить только высшее руководство и оперативных, принимающих решения сотрудников достаточно высокого уровня, которые имеют непосредственное отношение к обеспечению авиационной безопасности. Государствам-членам следует иметь в виду, что большое число юрисдикций позволяет эксплуатанту воздушного судна освободиться от ответственности за акты терроризма.

2.6 Определение термина "лицо" в статье 1 предлагаемой конвенции следует оставить без изменений. По мнению ОАЭ, термин "лицо" должен включать не только концепцию физических и юридических лиц, но также в нем следует оставить упоминание о том, что "государство" также может быть "лицом" в рамках сферы применения и условий предлагаемой конвенции.

2.7 Введенная в п. 3 статьи 3 предлагаемой конвенции концепция "психического повреждения" является значительным отступлением от принятых международных стандартов, содержащихся в Монреальской конвенции 1999 года. ОАЭ не видят оснований для такого расхождения.

2.8 В статье 4 предлагаемой конвенции следует снять квадратные скобки и оставить цифры.

2.9 Дополнительный механизм возмещения (ДМВ) должен быть организацией, находящейся под эгидой и контролем Международной организации гражданской авиации (ИКАО). В условиях настоящего международного финансового кризиса ОАЭ считают, что было бы неразумным создавать еще один независимый и автономный международный орган с

единственной целью выплаты компенсаций потенциальным потерпевшим от актов незаконного вмешательства, являющимся третьими лицами на земле. Это привело бы только к дополнительным расходам и неэффективным действиям. Более того, доказанные на практике опыт и руководящая роль ИКАО могут в значительной степени способствовать выполнению обязанностей ДМВ. Это следует четко записать в статье 8 предлагаемой конвенции.

2.10 Во избежание негативных и нежелательных последствий для рынка и конкурентоспособности транзитное движение следует однозначно исключить из взносов в ДМВ. Это должно быть указано в статье 12 предлагаемой конвенции.

2.11 Дипломатической конференции следует проанализировать возможность того, чтобы организации, которые вполне определенно освобождаются от ответственности, не являющиеся эксплуатантами воздушных судов, могли также вносить взносы в ДМВ.

2.12 Дипломатическая конференция должна принять в контексте п. 2 статьи 14 ("Сроки выплаты и размер взносов") механизм 100-процентного предварительного финансирования для ДМВ.

2.13 Предусмотренный в статье 20 предлагаемой конвенции стандарт относительно способствующей причинению ущерба неосторожности накладывает на эксплуатанта воздушного судна обязательство доказать намерение или небрежность со знанием того, что ущерб вероятен, со стороны потерпевшего для того, чтобы полностью или частично освободиться от ответственности или уменьшить ее. Это более жесткий стандарт, чем стандарт в статье 20 Монреальской конвенции 1999 года. ОАЭ не видят основания для такого расхождения. Вследствие этого ОАЭ предлагают принять этот последний стандарт для предлагаемой конвенции.

2.14 На практике в статье 23 "Дополнительное возмещение" определяется стандарт, в соответствии с требованиями которого будет нарушен непревышаемый предел эксплуатанта, установленный в статье 4. По мнению ОАЭ, поскольку предлагаемая конвенция была задумана как механизм возмещения, в отличие от обычного документа о международной ответственности, данный стандарт не может трактоваться как простая небрежность эксплуатанта воздушного судна, его служащих или агентов. Если же это так, то предлагаемая конвенция не может принять необычной и непроверенной концепции ограничения права регресса и исключительной правовой защиты. Это три основных принципа, на основании которых создан данный механизм. Предел эксплуатанта воздушного судна должен быть превышен только в результате преднамеренных и умышленных действий старшего руководства. В рамках данного контекста упомянутое в п. 5 статьи 23 понятие "служащие и агенты" должно быть полностью исключено.

2.15 В предлагаемой конвенции следует четко обозначить так называемое моральное обязательство государств. В этой связи ОАЭ хотели бы предложить включить в конвенцию специальную и отдельную статью со следующей формулировкой: "Статья ____. Моральное обязательство государств-участников. Ничто в настоящей конвенции не препятствует государствам-членам предоставить компенсацию непосредственно третьим лицам, которым причинен ущерб в результате акта незаконного вмешательства".

2.16 Хотя ОАЭ готовы поддержать согласованные отраслевые стандарты относительно права регресса, мы не видим основания для задержки осуществления права регресса как эксплуатантом воздушного судна, так и ДМВ против международного правонарушителя (террориста) до тех пор, пока все иски лиц, которым причинен ущерб в результате события, не будут окончательно урегулированы и удовлетворены. Эти положения в их настоящей

формулировке (второе предложение п. 1 статьи 24 и второе предложение п. 1 статьи 25) просто защищают средства террористов. Поэтому ОАЭ предлагают исключить их.

2.17 По мнению ОАЭ, поддержка эксплуатанту воздушного судна, основное место деятельности которого находится в государстве-участнике, в отношении ущерба, причиненного в государстве, не являющемся участником, должна быть обязательной и предоставляться автоматически, а не должна быть исключительно прерогативой Конференции сторон и предоставляться по ее усмотрению. Это объясняется тем, что в данной ситуации эксплуатант воздушного судна внес взносы в ДМВ и поэтому должен воспользоваться своими финансовыми средствами для компенсации потерпевших. Это должно быть отражено в статье 28 предлагаемой конвенции.

2.18 Как указано выше, введение положения об исключительной правовой защите, предусмотренного в статье 28 предлагаемой конвенции, в соответствии с которым требование в отношении ответственности единственно и исключительно предъявляется эксплуатанту воздушного судна, может быть проблематичным в некоторых правовых системах. С учетом вышесказанного ОАЭ могут поддержать это положение только в том случае, если Дипломатическая конференция сохранит квазинепревышаемый предел ответственности эксплуатанта воздушного судна.

2.19 Концепцию единой юрисдикции в статье 31 следует оставить. Это будет служить двум целям. Во-первых, это поможет избежать ненужного судебного разбирательства. И, во-вторых, это ускорит надлежащую и адекватную выплату компенсации потерпевшим.

2.20 Исковую давность в статье 35 следует сократить с трех до двух лет. Это соответствует Монреальской конвенции 1999 года (статья 35) и Варшавской конвенции 1929 года (статья 29). Помимо приведения в соответствие данного положения с предыдущими документами по международному воздушному праву, которые широко признаны международным сообществом, двухлетний период исковой давности должен быть достаточным для предъявления потерпевшими иска в отношении компенсации.

2.21 Предлагаемая конвенция не должна вступать в силу, если ДМВ не располагает всей суммой финансовых средств. Исключительная правовая защита и ограничение права регресса являются исключительными концепциями, которые до сих пор не имели места в авиационном контексте и которые можно только поддержать, если у ДМВ будут необходимые финансовые средства для выполнения своих целей. Если это не так, то все бремя будет несправедливо переложено на эксплуатантов воздушных судов. Таким образом, его реализация должна зависеть от двух ключевых условий. Во-первых, участниками конвенции должны стать 35 или более государств. Это соответствует статье 84 Венской конвенции о праве договоров и уже предложено Уругваем в документе № 11. Во-вторых, помимо первого требования, общее число пассажиров, вылетающих из аэропортов в государствах, которые ратифицировали данную конвенцию, должно быть по крайней мере 750 000 000. Обоснование данной суммы заключается в том факте, что ДМВ для должного выполнения своей миссии необходимо в течение 4-летнего периода получить 3 млрд СПЗ.

3. КОНВЕНЦИЯ ОБ ОБЩИХ РИСКАХ

3.1 По мнению ОАЭ, предлагаемая конвенция является похвальной попыткой гармонизировать и объединить международное право в отношении ущерба, причиненного третьим лицам на земле. По существу, это значительное достижение по сравнению с непосредственным

предшественником этого документа. Однако для обеспечения большей степени приемлемости со стороны международного сообщества в данное предложение следует внести ряд поправок. В этой связи ОАЭ хотели бы предложить следующее:

3.2 Следует рассмотреть возможность включения в статью 1 предлагаемой конвенции определение термина "событие", который уже содержится в проекте конвенции о незаконном вмешательстве. Аналогичным образом определение термина "третье лицо" не должно служить основой для выплаты чрезмерных компенсаций как в рамках настоящей конвенции, так и в рамках Монреальской конвенции 1999 года. В соответствии с такой позицией ОАЭ предлагают определить "третье лицо" следующим образом: "Третье лицо" означает лицо, не являющееся эксплуатантом, пассажиром или отправителем или получателем груза; в случае столкновения "третье лицо" также означает эксплуатанта, владельца и экипаж другого воздушного судна.

3.3 Вводимая в п. 3 статьи 3 предлагаемой конвенции концепция "психического повреждения" является значительным отступлением от принятых международных стандартов, содержащихся в Монреальской конвенции 1999 года. ОАЭ не видят основания для такого расхождения.

3.4 Как уже предусмотрено в статье 5 Римской конвенции 1952 года, в настоящей конвенции из возмещаемого ущерба следует исключить военные риски и гражданские беспорядки. Обоснованием такого исключения является то, что это типичное форс-мажорное событие. Для включения этой поправки в статье 3 предлагаемой конвенции следует предусмотреть дополнительный пункт.

3.5 Указанный в статье 4 предлагаемой конвенции режим ответственности из двух уровней следует оставить. Такая схема, по существу, обеспечивает предоставление неограниченной компенсации ущерба, причиненного потерпевшим на земле, что является значительным достижением по отношению к национальным внутренним системам большого числа государств – членом ИКАО. В отличие от Римской конвенции 1952 года (статья 12), потерпевшему нет необходимости доказывать преднамеренное или умышленное действие со стороны эксплуатанта воздушного судна для того, чтобы получить компенсацию, превышающую предел ответственности. Для того чтобы не превысить предел ответственности, бремя доказывания возлагается теперь на эксплуатанта воздушного судна, как это установлено в п. 2 статьи 4 предлагаемой конвенции. Однако в документе № 5 на рассмотрение данной Дипломатической конференции представлено предложение о введении ограничения предела ответственности изготовителей воздушных судов, двигателей или компонентов, который может быть превышен только в том случае, если старшее руководство изготовителя действовало преднамеренно с целью причинения ущерба или по небрежности и со знанием того, что такой ущерб вероятен. По мнению ОАЭ, такое предложение без необходимости и несправедливо ограничит ответственность определенных организаций, которые пока не подпадают под сферу применения предлагаемой конвенции. Стандарт в отношении превышения предлагаемого предела ответственности, если таковой будет принят Дипломатической конференцией, явится тяжелым бременем для потерпевших на земле.

3.6 В статье 4 предлагаемой конвенции следует снять квадратные скобки и оставить цифры.

3.7 Статья 9 требует, чтобы эксплуатанты воздушных судов обеспечивали надлежащее страхование или гарантию своей ответственности в соответствии с предлагаемой конвенцией. Хотя для такого типа ущерба страхование всегда предоставлялось, тем не менее в этом положении не отражена потенциальная возможность отсутствия авиационного страхования в результате:

i) падения рынка; ii) многочисленных убытков или iii) актов незаконного вмешательства, которые могут значительно подорвать рынок. Для того чтобы можно было эффективно реагировать на такой гипотетический сценарий, ОАЭ хотели бы предложить, чтобы, если эксплуатант воздушного судна не способен получить авиационное страхование на основе каждого события, данное требование в отношении страхования, предусмотренное предлагаемой конвенцией, должно быть соблюдено посредством предоставления доказательств в отношении страхования или другой гарантии на совокупной основе.

3.8 Стандарт о способствующей причинению ущерба неосторожности, предусмотренный в статье 10 предлагаемой конвенции, налагает на эксплуатанта воздушных судов обязательства доказать намерение или небрежность со знанием того, что такой ущерб вероятен со стороны потерпевшего для того, чтобы полностью или частично освободиться от ответственности или уменьшить ее. Это более жесткий стандарт, чем стандарт в статье 20 Монреальской конвенции 1999 года. По мнению ОАЭ, для такого расхождения нет оснований. Вследствие этого ОАЭ предлагают для данной предлагаемой конвенции принять последний стандарт.

3.9 Как предусмотрено в статье 13 предлагаемой конвенции, по мнению ОАЭ, организации, обладающие правовым титулом или залоговым правом на воздушное судно, но не являющиеся эксплуатантом, не должны нести ответственности за ущерб.

3.10 Как предусмотрено в проекте конвенции о незаконном вмешательстве, в настоящей предлагаемой конвенции следует принять концепцию единой юрисдикции во избежание ненужных и нежелательных судебных разбирательств. Поэтому ОАЭ предлагает исключить из п. 1 статьи 16 предлагаемой конвенции фразу в квадратных скобках.

3.11 Исковую давность следует сократить с трех до двух лет. Это соответствует Монреальской конвенции 1999 года (статья 35) и Варшавской конвенции 1929 года (статья 29). Помимо приведения в соответствие данного положения с предыдущими документами по международному воздушному праву, которые широко признаны международным сообществом, двухлетний период исковой давности должен быть достаточен для предъявления потерпевшими иска в отношении компенсации.

3.12 Как предложено Уругваем в документе № 11, настоящая конвенция должна вступать в силу только, если ее участниками станут 35 или более государств. Это соответствует статье 84 Венской конвенции о праве договоров.

3.13 В заключительных положениях предлагаемой конвенции следует оговорить вопрос ее взаимосвязи с другими соответствующими международными документами по воздушному праву. В этой связи ОАЭ предлагают, чтобы правила данной конвенции имели преимущественное право перед любыми правилами, которые применяются к ущербу на земле между государствами – участниками настоящей конвенции и i) Римской конвенции 1952 года; ii) Протокола 1978 года об изменении Римской конвенции 1952 года и iii) Монреальской конвенции 1999 года. Аналогичная формула уже принята в статье 55 Монреальской конвенции 1999 года.

4. ВЫВОД

4.1 По мнению ОАЭ, содержащиеся в настоящем документе предлагаемые поправки могут значительно повысить шансы получения большего числа ратификаций обеих предлагаемых конвенций, представленных на рассмотрение Дипломатической конференции, что послужит цели

объединения и гармонизации международного права. Вследствие этого ОАЭ настоятельно рекомендуют государствам – членам ИКАО принять во внимание настоящие предложения.

— КОНЕЦ —