



МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

A35-WP/277

LE/22

01/10/04

## **35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ**

### **ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

#### **ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 34, 35 И 37 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый материал по пунктам 34, 35 и 37 повестки дня представляется для рассмотрения Юридической комиссией.

**Пункт 34 повестки дня. Доклад о ходе работы по модернизации Римской конвенции 1952 года**

34:1 Этот пункт повестки дня рассматривался на основе следующих документов: WP/18, представленного Советом, WP/135, представленного Турцией, WP/266, представленного Грецией и WP/118, представленного Латиноамериканской ассоциацией воздушного и космического права (ALADA).

34:2 В документе WP/18 для сведения Ассамблеи был представлен доклад о прогрессе после ее 33-й сессии в работе по модернизации Римской конвенции 1952 года. Указывалось, что подготовленное Секретариатом исследование по этому вопросу было рассмотрено Советом, который 5 июня 2002 года учредил Исследовательскую группу Секретариата для оказания Секретариату содействия в будущей работе. Секретариат при содействии этой Группы подготовил проект конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам. Этот проект конвенции рассматривался на 32-й сессии Юридического комитета. По итогам рассмотрения Комитет сделал вывод о том, что по некоторым направлениям необходима дальнейшая работа. 31 мая 2004 года Совет принял решение учредить специальную группу по модернизации Римской конвенции для продолжения этой работы.

34:3 В документе WP/135 отмечалось, что на 32-й сессии Юридического комитета не был достигнут консенсус по ключевым областям проекта конвенции, в частности относительно масштабов ответственности авиакомпаний и возможности страхования рисков. В документе WP/135 была изложена позиция Турции по ряду вопросов, которые затрагиваются в проекте конвенции, и было выдвинуто предложение о том, что из-за отсутствия консенсуса по ряду ключевых вопросов Секретариат может счесть необходимым разослать вопросник, включающий различные варианты конвенции, и предложить государствам высказать свои точки зрения, прежде всего в отношении возможности ратифицировать новую конвенцию в рамках определенного ряда параметров. Ответы на вопросник дадут Секретариату более полную базу данных относительно возможности ратификации новой конвенции и, в случае необходимости, позволят разработать новый проект текста.

34:4 Греция представила документ WP/226, в котором указывалось, что в статье 1 h) проекта конвенции следует сделать ссылку на статью 101 *Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву* (1982).

34:5 В документе WP/118 ALADA представила для информации Ассамблее свою позицию в отношении текущей работы по модернизации Римской конвенции 1952 года, прежде всего в том, что касается режима ответственности, определенного в проекте конвенции, и вопроса о страховании.

34:6 Ряд делегаций выразили поддержку идущего процесса модернизации Римской конвенции 1952 года и уверенность в том, что, учрежденная Советом специальная группа сможет решить остающиеся вопросы. Эти делегации также подчеркивали необходимость безотлагательного завершения этой задачи.

34:7 Одна из делегаций высказала мнение о том, что важно поощрять страховые компании к пересмотру их позиции относительно страхования от военных рисков с учетом работы, которая проделана ИКАО и авиационным сообществом по вопросам ответственности и

безопасности; если компании пересмотрят свою позицию таким образом, это облегчит задачу модернизации Римской конвенции.

34:8 Еще одна делегация высказала пожелание относительно расширения работы, с тем чтобы учесть стороны помимо авиакомпаний, которые страдают от трудной ситуации со страхованием.

34:9 Одна из делегаций подчеркнула, что крайне важно выработать глобальный документ, который будет охватывать ответственность как в связи с рисками, связанными с безопасностью, так и в связи с рисками, вызванными актами незаконного вмешательства, даже в том случае, если эти аспекты породят различные проблемы и потребуют разных решений. Важно иметь всеобъемлющий режим при рассмотрении вопроса о компенсации третьим сторонам ущерба, причиненного воздушными судами во время полета. Эта делегация заявила, что результаты проводимой работы должны быть справедливыми, эффективными и реалистичными: должна предусматриваться достаточная компенсация жертвам, но при этом необходимо учитывать также и потребности авиакомпаний, с тем чтобы не создавать препон на пути международных операций, а система компенсаций не должна быть оторвана от рыночной реальности.

34:10 Одна делегация выступила против предложения в документе WP/266; по ее мнению, ссылка на статью 101 *Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву* (1982) не нужна и такая ссылка может затруднить государствам, не являющимся участниками этой Конвенции, ратификацию будущего документа ИКАО.

34:11 Еще одна делегация указала, что новая конвенция должна обеспечить должное соотношение интересов авиакомпаний и интересов третьих сторон, причем должны быть приняты во внимание внутренние рейсы.

34:12 Один наблюдатель высказал мнение о том, что хотя пересмотр Римской конвенции набрал темпы из-за тех трудностей, с которыми столкнулись авиакомпании, другие стороны, связанные с авиацией, также столкнулись с проблемами при получении страховки ответственности перед третьей стороной. Пересмотр Римской конвенции является частью долгосрочного решения этих проблем. Наблюдатель призвал ИКАО быстро продолжать работу.

34:13 Подводя итог дискуссии по этому пункту повестки дня, председатель заявил, что были сделаны замечания по ряду конкретных моментов. Процесс модернизации Римской конвенции получил решительную поддержку, и некоторые делегации подчеркивали необходимость безотлагательной работы в этой связи. Кроме того, некоторые делегации выразили уверенность в том, что, учрежденная Советом специальная группа, быстро и удовлетворительно решит остающиеся проблемы.

**Пункт 35 повестки дня. Помощь в области авиационного страхования от военных рисков**

35:1 Этот пункт повестки дня рассматривался на основе следующих документов: WP/17, который был представлен Советом, WP/126, который был представлен Международным союзом авиационного страхования (МАС), WP/87, который был представлен Европейским сообществом (ЕС), WP/97, который был представлен Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и WP/280, который был представлен Соединенным Королевством.

35:2 В документе WP/17 был представлен доклад о реализации действий, предпринятых в соответствии с резолюцией А33-20, в частности о разработке международного резервного механизма обеспечения неаннулируемого авиационного страхования ответственности от военных рисков перед третьими сторонами по линии некоммерческого специализированного страхового органа при многосторонней поддержке правительств на начальном этапе (Globaltime). Условием создания и функционирования Globaltime является получение заявлений от Договаривающихся государств, на долю которых приходится 51% от общей суммы взносов в ИКАО, об их намерении принять участие в программе. Отмечалось, что пока что этот порог не достигнут. Еще одним условием является новый сбой коммерческого рынка страхования, установленный Советом ИКАО. До выполнения этих двух условий Globaltime находится в резервном режиме. Ряд делегаций выразили признательность за работу, проделанную в связи с Globaltime, а одна делегация подчеркнула ее смягчающее воздействие на рынки. Однако признавалось при этом, что Globaltime предоставляет решение только на кратко- и среднесрочную перспективу, что не привлекало достаточного количества участников. В этой связи одна из делегаций выразила опасение, что Globaltime может побудить участников коммерческого рынка аннулировать такое страховое покрытие, которое может оказаться недостаточно интересным с деловой точки зрения.

35:3 В документе WP/126 содержится информация о различных видах авиационного страхования и об изменениях рынка после 11 сентября 2001 года, разъясняются концепции страховой приемлемости и накопления с уделением особого внимания существующим исключениям из объема страховой защиты, а также новым видам полного исключения, которые предлагаются отдельными авиационными страховщиками. В документе WP/87 изложены те изменения, которые произошли в европейских странах в связи с новыми правилами, которые вступают в силу с 30 апреля 2005 года в отношении требований о минимальном обязательном страховании, которые будут применяться ко всем эксплуатантам, выполняющим рейсы в любое из государств Европейского Союза, а также внутри него, из него и над его территорией. В документе WP/97 указаны предполагаемые новые исключения в отношении всех претензий о выплате страхового возмещения в связи с враждебным использованием "грязных бомб", электромагнитных импульсных устройств или биохимических материалов. Государствам было убедительно предложено предоставить правительственные гарантии, обеспечивающие покрытие убытков за такой ущерб, а также приступить к разработке проекта режима лимита страхования ответственности в случаях убытков, нанесенных в результате военных действий и актов терроризма.

35:4 В документе WP/280 были представлены рекомендации Ассамблее по решению проблемы нестабильности на коммерческом рынке страхования от военных рисков, которая ставит под угрозу непрерывную работу авиакомпаний и других поставщиков связанного обслуживания. В частности рекомендовалось, чтобы работа Юридического комитета в связи с модернизацией Римской конвенции продолжалась как можно скорее, а также чтобы в случае необходимости был рассмотрен вопрос о продолжении работы в этой области на основе двух документов, один из

которых будет охватывать новые риски, вызванные войной и терроризмом, а другой – "классические" риски перед третьей стороной. Это предложение нашло поддержку ряда делегаций. Некоторые делегации отметили, что необходимо также признать и тревожное положение всех других участников авиационной отрасли, а не только авиакомпаний. Одна делегация далее предложила не ограничивать возможности одним или двумя документами. Еще одна делегация отметила, что хотя в рамки реформы ответственности должны входить как "нормальные" риски, так и риски, связанные с терроризмом, этим последним следует уделить неотложное и даже приоритетное внимание.

35:5 Продолжая обсуждение этой тематики, одна из делегаций, выразив в принципе поддержку основополагающей концепции в документе WP/280, высказала, тем не менее, сомнения в отношении главным образом подхода, предусматривающего два документа. По мнению этой делегации, нужно, чтобы этот вопрос рассматривала Специальная группа по модернизации Римской конвенции 1952 года с учетом того, что необходимо быстро создать общую систему, охватывающую не только традиционные риски, но и риски, связанные с терроризмом. Эту мысль поддержала еще одна делегация, у которой возникли сомнения, что разделение этого вопроса ускорит решение стоящих проблем, и выразила обеспокоенность в отношении подхода к "новым" рискам, по которым страховщики объявили полные исключения. Более того, эта делегация заявила, что ответственность по отношению к пассажирам уже охвачена Монреальской конвенцией 1999 года. После этого выступили несколько делегаций, обратившие внимание на необходимость глобального решения этого вопроса, при котором развивающиеся и менее развитые государства будут участвовать в решении связанных трудностей своих правительственных органов и авиационной отрасли.

35:6 Подводя итоги по этому пункту повестки дня, Председатель отметил, что рекомендации в документе WP/280 получили поддержку ряда делегаций, однако некоторые другие делегации высказывали и сомнения. По итогам обсуждения он сделал вывод о том, что Юридическая комиссия хотела бы подчеркнуть вновь, что ИКАО следует незамедлительно продолжить работу по модернизации Римской конвенции, с тем чтобы решить эту проблему, оставив на рассмотрение специальной группы, которая занимается этим пунктом повестки дня, выработку деталей относительно оптимального подхода.

-----

**Пункт 37 повестки дня. Программа работы Организации в юридической области. Часть I**

37:1 Комиссия рассматривала этот пункт повестки дня на основании следующих документов: WP/84, который был представлен Советом, WP/173, который был представлен Республикой Корея, WP/238, который был представлен Колумбией, и WP/71, который был представлен ИАТА.

37:2 В документе WP/84 изложены программа работы Юридического управления, юридические вопросы в Совете, программа работы Юридического комитета и план юридических совещаний на период 2005–2007 гг. В этом рабочем документе были перечислены темы, включенные в программу работы Юридического комитета в порядке их приоритетности, и была представлена информация о прогрессе по отдельным пунктам программы работы.

37:3 В документе WP/173, который был представлен Республикой Корея, содержится предложение Кореи провести у себя региональный семинар по юридическим вопросам в 2006 году на условиях совместного спонсорства с Юридическим управлением ИКАО. Предлагаемый региональный семинар был предназначен для тех государств, в которых аккредитовано Азиатское и Тихоокеанское бюро. Комиссия приняла к сведению это предложение.

37:4 Колумбия представила документ WP/238, в котором было предложено далее рассмотреть желательность проведения дополнительного исследования по теме "удержания", "ареста" и других "предупредительных мер" в контексте приведения в исполнение судебных решений, вытекающих из ответственности за аэронавигационную деятельность. Эта делегация учитывала бюджетные ограничения, с которыми столкнулась Организация, и отметила, что помимо отдельного исследования этот вопрос можно включить в работу по модернизации Римской конвенции. Комиссия приняла к сведению это предложение.

37:5 Документ WP/71 был представлен ИАТА. Отмечался значительный прогресс, достигнутый ИКАО в результате разработки типового законодательства и руководящих материалов по вопросу о недисциплинированных пассажирах. Несмотря на это, в свете постоянно увеличивающегося числа происшествий ИАТА выразила мнение о том, что необходима дальнейшая скоординированная работа на глобальном уровне через ИКАО, включая также рассмотрение Исследовательской группой Секретариата ИКАО по вопросу о недисциплинированных пассажирах возможных необходимых поправок к существующим конвенциям и протоколам. Это предложение было принято Комиссией к сведению.

37:6 Две делегации выразили пожелание связать вопрос о страховании от военных рисков с пунктом, который касается модернизации Римской конвенции. Говоря о теме недисциплинированных пассажиров, одна из этих делегаций заявила, что будущая работа в этой области должна также учитывать пробелы, которые были выявлены в документе WP/88 (План действий ИКАО по повышению авиационной безопасности – проект 12 "Правовые вопросы"). Одна делегация предложила повысить приоритетность модернизации Римской конвенции и сделать ее вопросом № 1 программы работы.

37:7 Подводя итоги обсуждения данного пункта повестки дня, председатель заявил, что Комиссия приняла к сведению различные предложения, содержащиеся в рабочих документах. В свете предыдущего обсуждения по пункту 36 повестки дня и принятого проекта резолюции, связанного с этим вопросом, он рекомендовал сохранить тему, касающуюся рассмотрения вопроса

о создании правовых рамок GNSS, в программе работы с наивысшей приоритетностью, а приоритетность модернизации Римской конвенции повысить с № 3 до № 2. Поскольку предшествующие обсуждения по вопросу о модернизации Римской конвенции содержали обширные ссылки на вопрос о страховании от военных рисков, не было сочтено необходимым официально изменять формулировку этого пункта программы работы. Предполагалось, что планирование юридических совещаний на период 2005–2007 годов по мере необходимости будет соответствующим образом пересматриваться на протяжении всего этого периода, с тем чтобы идти в ногу с прогрессом работы по различным пунктам программы работы и их приоритетностью.

37:8 Исходя из этого была утверждена следующая программа работы Юридического комитета:

- 1) рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS);
- 2) рассмотрение вопроса о модернизации *Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности*, подписанной в Риме 7 октября 1952 года;
- 3) акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права;
- 4) международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования);
- 5) рассмотрение вопроса о ратификации документов международного воздушного права; и
- 6) *Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву*: последствия, если таковые имеются, для применения Чикагской конвенции, Приложений к ней и других международных документов по воздушному праву.