

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 47 повестки дня. Программа работы Организации в юридической области

**ПОДДЕРЖКА КОНВЕНЦИИ ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК
(МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ 1999 ГОДА)**

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами, группой членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFG) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Монреальская конвенция 1999 года (МС99) устанавливает современный, справедливый и эффективный режим, регулирующий ответственность авиакомпаний перед пассажирами и грузоперевозчиками на международных рейсах. Несмотря на то, что МС99 предусматривалась в качестве универсального режима ответственности на международных авиарейсах, в настоящее время только 103 (54 %) государства-члена ИКАО являются ее сторонами. Варшавская конвенция 1929 года и различные изменяющие ее документы, остаются в силе.

Это приводит к сохранению сложной мозаики потенциально применимых режимов ответственности. Таким образом, пассажиры и грузовые отправления, перевозимые из государств, которые уже являются сторонами МС99, могут в зависимости от соответствующего маршрута продолжать подпадать под положения ранее существовавших режимов.

В сентябре 2010 года в резолюции Ассамблеи А37-24 37-й сессии Ассамблеи ИКАО оставшимся государствам было настоятельно рекомендовано ратифицировать МС99. К сожалению, с того времени еще только семь (7) государств ратифицировали Конвенцию или присоединились к ней. В одной из рекомендаций Шестой Авиатранспортной конференции (АТConf/6), проходившей в марте 2013 года, государствам настоятельно рекомендовалось ратифицировать МС99.

Учитывая преимущества, которые гут быть достигнуты в результате универсального принятия Конвенции, государствам-членам следует вновь настоятельно рекомендовать ратифицировать МС99 или присоединиться к ней.

Действия: В свете резолюции А37-24 и преимуществ в результате достижения универсального режима, регулирующего ответственность авиакомпаний перед пассажирами и грузоотправителями на международных рейсах, стороны, подписавшие Конвенцию, предлагают Ассамблее настоятельно рекомендовать всем государствам-членам, которые еще этого не сделали, стать как можно скорее сторонами МС99.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со вспомогательной стратегией реализации "Поддержка программы, правовые вопросы и внешние сношения"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 9958, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2010 года) Рекомендация АТConf/6-WP/104, Доклад по пункту 1.1 (1.1.4) повестки дня

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Монреальская конвенция 1999 года (МС99) вступила в силу 4 ноября 2003 года и установила современный режим ответственности в отношении международных воздушных перевозок.

1.2 Несмотря на то, что МС99 предусматривалась в качестве универсального режима ответственности, почти десять лет спустя, только 103 (54 %) государства-члена стали ее сторонами¹ (хотя на долю этих государств приходится наибольшая часть общего объема регулярных воздушных перевозок). При этом часть крупных авиационных государств остаются за пределами этого режима. Ни первоначальная Варшавская конвенция 1929 года, ни один из изменяющих ее документов так и не достигли универсального принятия:

Международный договор	Вступление в силу	Количество сторон
Чикагская конвенция 1944 года	1947	191
Варшавская конвенция 1929 года	1933	152
Гаагский протокол 1955 года	1963	137
Гвадалахарский протокол 1961 года	1964	86
Монреальский дополнительный протокол № 1 1975 года	1996	50
Монреальский дополнительный протокол № 2 1975 года	1996	51
Монреальский дополнительный протокол № 3 1975 года	В силу не вступил	21
Монреальский дополнительный протокол № 4 1975 года	1998	58

1.3 В самом деле, предшествующая Варшавская конвенция 1929 года, Гаагский протокол 1955 года, Гвадалахарская конвенция 1961 года и некоторые из Монреальских дополнительных протоколов 1975 года остаются в силе, создавая сложную мозаику потенциально применимых режимов² ответственности.

1.4 Это означает, что во многих случаях грузоотправители и авиакомпании по-прежнему не пользуются значительными преимуществами, предоставляемыми МС99.

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1 Универсальное принятие МС99 обеспечит важные преимущества для всех сторон:

i) *Для пассажиров.* МС99 заменяет произвольно установленные низкие пределы ответственность авиакомпаний, составлявшие всего лишь 12 000 долл. США (см. таблицу 1) в случае смерти или телесного повреждения в соответствии с предыдущей Варшавской конвенцией

¹ См. добавление В.

² Особенная путаница возникает в результате того факта, что некоторые государства ратифицировали только первоначальную Варшавскую конвенцию 1929 года без изменяющих ее документов, в то время как другие государства стали сторонами одного или нескольких изменяющих ее документов, не ратифицировав первоначальную Конвенцию. Суды считают, что присоединение к изменяющему Протоколу государства, которое не является стороной Конвенции, не делает это государство стороной не измененной Конвенции: см. Чабб против Эйсиана эрлайнз 214 F 3rd 301, 308 2nd Cir 2000 (Docket 99-7617) – US.

и Варшавским/Гаагским режимами ответственности. В соответствии с МС99 пассажиры вправе требовать возмещения вреда на сумму до 113 110 специальных прав заимствования (приблизительно 170 000 долл. США по состоянию на апрель 2013 года) без доказательства небрежности или вины. Если сумма вреда превышает указанную сумму, бремя доказательства возлагается на авиакомпанию, которая должна доказать, что она не допустила небрежности. МС99 также предлагает другим потребителям удобные положения, такие как возможность вчинять пассажирами иски в широком круге юрисдикций и рассчитывать на авансовые компенсационные выплаты потерпевшим со стороны авиакомпании. Наконец, ИКАО пересматривает пределы ответственности каждые пять (5) лет, обеспечивая тем самым учет МС99 развития событий и инфляции.

ii) *Для грузоотправителей.* МС99 в частности облегчает использование авиакомпаниями электронных документов, включая электронные авиагрузовые накладные (E-AWB) и другие документы перевозки. В результате достигается значительная эффективность, включая экологические преимущества, в результате изъятия бумаги из авиагрузовой цепочки поставок. МС99 создают предпосылку для реализации отраслевой инициативы по использованию электронной документации о грузе, направленной на изъятие бумажной документации из системы авиагрузовых перевозок. Предполагается, что электронная документация о грузе обеспечит преимущества, достигающие 4,9 млрд долл. США в год. Грузоотправители, экспедиторы и регулирующие структуры получают преимущества в виде ускоренной и точной обработки документации, безопасности, сокращения времени перевозки и более четкого соблюдения таможенных правил.

iii) *Для авиакомпаний.* Большинство существующих в настоящее время международных авиакомпаний эксплуатируют крупные, носящие все более глобальный характер, сети маршрутов. Однако без универсальной ратификации МС99 мозаика режимов ответственности продолжает сохраняться. Например, на отдельном рейсе между любым пунктом вылета и пунктом назначения могут находиться пассажиры и грузовые отправки, которые подпадают под действие различных режимов ответственности.

Это создает сложность и путаницу при определении того, какой режим охватывает конкретный инцидент или происшествие. Процесс получения адекватного страхового покрытия и урегулирования претензий, возникающих в результате международной перевозки по воздуху, носит излишне сложный характер. Универсальное принятие МС99 поможет в значительной степени устранить эти проблемы.

2.2 Универсальное принятие МС99 будет означать, что правительства на деле обеспечат применение современного и справедливого режима ответственности в отношении связанных с пассажирами и грузами исков, независимо от маршрута или пункта назначения. В равной степени, поскольку МС99 облегчает использование электронной авиагрузовой накладной, универсальное принятие означает, что правительства могут быть уверены в том, что их отраслевые партнеры, которые полагаются на связность авиагрузовых авиаперевозок, могут рассчитывать на ускоренное время доставки грузов и более низкие расценки на глобальном уровне.

Таблица 1. Пределы ответственности авиакомпаний, связанные с различными режимами ответственности

Тип	Варшавская конвенция (1929 г.)	Гаагский протокол (1955 г.)	Дополнительный протокол № 2 и Монреальский протокол № 4	Монреальская конвенция (1999 г.)
Смерть или телесное повреждение	12 000 долл. США	24 000 долл. США	25 000 долл. США	170 000 долл. США (первый пороговый уровень, допустимо возмещение более крупных сумм)
Груз	20 долл. США за кг	20 долл. США за кг.	25 долл. США за кг.	28 долл. США за кг
Положение, касающееся электронной документации?	Нет	Нет	Да (только в случае МР4)	Да

Примечание. В таблице сравниваются суммы, переведенные в доллары США по среднерыночному курсу на 4 апреля 2013 года для различных пределов и пороговых значений. В договорах конкретно не указывается стоимость в долларах США – она рассчитывается в долларах США в целях облегчения ссылки/сравнения.

ДОБАВЛЕНИЕ

СПИСОК ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ИКАО, ЯВЛЯЮЩИХСЯ СТОРОНАМИ МС99

Австралия	Катар	Польша
Австрия	Кения	Португалия
Албания	Кипр	Республика Корея
Аргентина	Китай	Республика Молдова
Армения	Колумбия	Румыния
Барбадос	Конго	Сальвадор
Бахрейн	Коста-Рика	Саудовская Аравия
Белиз	Куба	Сейшельские Острова
Бельгия	Кувейт	Сент-Винсент и Гренадины
Бенин	Латвия	Сербия
Болгария	Ливан	Сингапур
Босния и Герцеговина	Литва	Сирийская Арабская Джамахирия
Ботсвана	Люксембург	Словакия
Бразилия	Мадагаскар	Словения
Буркина-Фасо	Малайзия	Соединенное Королевство
Бывшая югославская Республика Македония	Мали	Соединенные Штаты Америки
Вануату	Мальдивы	Тонга
Венгрия	Мальта	Турция
Гамбия	Марокко	Украина
Германия	Мексика	Уругвай
Греция	Монако	Финляндия
Грузия	Монголия	Франция
Дания	Намибия	Хорватия
Доминиканская Республика	Нигерия	Черногория
Египет	Нидерланды	Чешская Республика
Израиль	Новая Зеландия	Чили
Индия	Норвегия	Швейцария
Иордания	Объединенная Республика Танзания	Швеция
Ирландия	Объединенные Арабские Эмираты	Эквадор
Исландия	Оман	Эстония
Испания	Острова Кука	Южная Африка
Италия	Пакистан	Ямайка
Кабо-Верде	Панама	Япония
Камерун	Парагвай	
Канада	Перу	ВСЕГО: 103 государства-члена

Европейский союз также стал стороной МС99 в качестве региональной организации экономической интеграции.