



АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 40 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Юридической комиссией

ПЕРЕДОВАЯ ПРАКТИКА ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ, СВЯЗАННАЯ СО СТРАХОВЫМ ВОЗМЕЩЕНИЕМ

(Представлено Международной федерацией членов семей жертв авиационных катастроф)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В целом, последствия авиационных происшествий для пострадавших и их семей были смягчены благодаря развитию коммерческой авиации во всем мире и эффективному внедрению Стандартов и Передовой практики ИКАО, связанных с обеспечением безопасности полетов. Несмотря на это, страховые компании не всегда применяют в отношении людей, пострадавших в авиационных происшествиях, передовую практику в соответствии с законодательными нормами, регулирующими этот процесс.

Следовательно, необходимо уделить внимание этому вопросу и попросить государства представить примеры передовой практики в отношении с страховыми компаниями. Целью этой деятельности является распространение их опыта и организация нормальной деятельности от первого шага, т. е. от выплаты авансов, до выдачи компенсаций, которые должны быть получены пострадавшими в авиационных происшествиях и их семьями.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) напомнить государствам о резолюциях ИКАО, касающихся компенсаций пострадавшим, страховщикам и эксплуатантам;
- b) настоятельно призвать государства-члены, международные организации, отрасль и доноров поддерживать передовую практику страховщиков в отношении с пострадавшими и обмениваться информацией при посредстве ИКАО, чтобы облегчить доступ к информации государствам и международным организациям;
- c) настоятельно призвать Совет обеспечить, чтобы в УПКБП были включены соответствующие требования к государствам представлять передовую практику, связанную с соблюдением порядка возмещения ущерба пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям;
- d) провести в следующем году семинар по передовой практике государств в отношении с страховыми компаниями и эксплуатантами.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со всеми стратегическими целями
----------------------------	---

¹ Текст на английском и испанском языках представлен Международной федерацией членов семей жертв авиационных катастроф.

<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	<i>Дос 9740, Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок</i> <i>Дос 9919, Конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам</i> <i>Дос 9920, Конвенция о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов</i> <i>Дос 9973, Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)</i> <i>Дос 9998, Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i> <i>Дос 10123, Вторая конференция высокого уровня по авиационной безопасности</i> <i>Сиг 285, Инструктивный материал по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Монреальская конвенция 1999 года (МК99) определяет ответственность сторон в коммерческой авиации и государств. В преамбуле признается необходимость обеспечить надлежащее возмещение третьим сторонам, которым причинен ущерб в результате событий с участием воздушного судна в полете. В ней также признается важность обеспечения защиты интересов пострадавших третьих сторон и необходимость справедливого возмещения ущерба, а также обеспечения стабильности авиационной отрасли.

1.2 В главе III устанавливается размер возмещения ущерба, а также условия принятия ответственности за возмещение ущерба. По-видимому, отсутствует контроль над страховыми полисами о возмещении ущерба пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, которые эксплуатанты заключают согласно этому правилу.

2. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

2.1 В циркуляре 285 от 2001 года и последующих документах Дос 9998 и Дос 9973 в главы о помощи пострадавшим и их семьям включен порядок возмещения причиненного ущерба, однако в них есть также ссылки на положения МК99 и национальные законодательства.

2.2 Не был улучшен порядок возмещения ущерба пострадавшим и их семьям. Иногда пострадавшие вынуждены участвовать в длительных судебных разбирательствах, хотя в страховых полисах эксплуатанта предусмотрено необходимое страховое покрытие в случае аварийной ситуации.

2.3 Основное внимание в МК99 уделено ответственности эксплуатанта, а не возмещению, выдаваемому страховщиком пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

3. АНАЛИЗ

3.1 Признается важность обеспечения защиты интересов пострадавших третьих сторон и необходимость справедливой компенсации, а также необходимость обеспечить стабильность авиационной отрасли, как указано в Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим сторонам. Во время обсуждения вопросов возмещения ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками, состоявшегося в Монреале 20 апреля – 2 мая 2009 года, было отмечено, что государствам необходимо информировать ИКАО и обмениваться информацией о передовой практике их страховщиков и эксплуатантов, чтобы добиться ее повсеместного внедрения.

3.2 Исходя из преимуществ упорядоченного развития деятельности международного воздушного транспорта, прохождения потока пассажиров, защиты прав пассажиров, соблюдение принципов международной гражданской авиации, принятых в Чикаго 7 декабря 1944 года, принесет значительные преимущества государствам и их гражданам в плане внедрения передовой практики и обеспечения соблюдения страховщиками условий страховых полисов авиакомпаний.

3.3 В статье 3 Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, говорится об "Ответственности эксплуатанта", а в статье 5 – о "Порядке очередности возмещения". В статье 9 "Страхование" государства требуют, чтобы их эксплуатанты обеспечивали надлежащее страхование или гарантию покрытия своей гражданской ответственности согласно Конвенции.

— КОНЕЦ —