

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****182-Я СЕССИЯ СОВЕТА****Вопрос № 12.5. Планы юридических совещаний****Вопрос № 16. Юридическая деятельность Организации****Вопрос № 16.3. Конвенции по международному воздушному праву****ВОЗМЕЩЕНИЕ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ
ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ В РЕЗУЛЬТАТЕ АКТОВ НЕЗАКОННОГО
ВМЕШАТЕЛЬСТВА ИЛИ В СВЯЗИ С ОБЩИМИ РИСКАМИ**

(Представлено Германией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящий документ посвящен работе Специальной группы Юридического комитета по модернизации Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года.

В нем делается вывод о том, что разработанная Специальной группой концепция страдает серьезными недостатками, и поэтому предлагается временно приостановить работу над проектом по модернизации или сосредоточить внимание на проекте конвенции, касающейся общих рисков.

Действия: Совету предлагается дать указание Юридическому комитету приостановить работу над проектом по модернизации Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, или сосредоточить его работу над проектом конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам (в связи с общими рисками).

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью F, поскольку в нем изложена информация о подготовке документов по международному воздушному праву и предлагаются связанные с ними действия
<i>Финансовые последствия</i>	Не относится
<i>Справочный материал</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В ходе 31-й сессии Юридического комитета (Монреаль, 28 августа – 8 сентября 2000 года) в его программу работы был включен пункт "Рассмотрение вопроса о модернизации Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года". 5 июня 2002 года Совет принял решение создать Исследовательскую группу Секретариата, которая провела четыре заседания. В ходе 32-й сессии Юридического комитета в марте 2004 года был сделан вывод о том, что потребуются дополнительная работа по этому вопросу, и, соответственно, 31 мая 2004 года Совет принял решение создать Специальную группу по модернизации Римской конвенции, которая провела шесть заседаний и подготовила два проекта конвенций, один из которых касается возмещения ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства, и другой – о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим сторонам.

2. ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ В РЕЗУЛЬТАТЕ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

2.1 Проект конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства, включает систему объективной, но ограниченной ответственности авиакомпаний и предписывает им обеспечивать страхование этой ответственности. В качестве второго уровня в ней добавляется фонд возмещения ущерба потерпевшим. Для обеспечения жизнеспособности такой структуры должны быть выполнены основные требования; однако разработанная концепция страдает серьезными недостатками в том, что касается таких требований:

Основные требования	Итоги переговоров
► Фонд должен финансироваться надлежащим образом	► Концепция финансирования фонда не действует
► Конвенция должна быть широко ратифицирована	► Непревышаемый предел ответственности противоречит основным принципам права
► В конвенции должно быть установлено справедливое равновесие между интересами потерпевших и авиационной отраслью	► Широкое освобождение от ответственности не учитывает интересов потерпевших

2.2 Финансирование фонда (ДМВ) не имеет прочной основы и не гарантирует функционирование системы в целом.

2.2.1 Проектом предусмотрена финансовая система, опирающаяся на универсальный сбор, включенный в пассажирский билет, и напоминающая механизм страхования отдельных фондов по каждому календарному году.

2.2.2 Несмотря на то, что крайне важно знать, какое количество Договаривающихся государств и какая доля мировых авиаперевозок потребуются для обеспечения достаточного финансирования, никаких подобных расчетов произведено не было.

2.2.3 О важности данного вопроса свидетельствует тот факт, что фонд, предусмотренный в рамках проекта Globaltime только недавно потерпел неудачу из-за отсутствия принятия его государствами.

2.2.4 Кроме того, данная модель финансирования не в состоянии обеспечить справедливое и транспарентное взимание сборов, а также исчисление взносов и не сможет обеспечить связь между взносами и риском ущерба или вероятностью происшествия.

2.2.5 Авиация общего назначения, бизнес-рейсы, выполняемые частными авиакомпаниями, а также полеты без загрузки или испытательные полеты не будут включены в эту финансовую систему. Это не только значительно замедлит формирование фонда ДМВ, но и породит несправедливость в отношении тех, кто эксплуатирует воздушные суда. Лишено последовательности утверждение о необходимости включать этих эксплуатантов в первый уровень и распространять на них защиту второго уровня, при этом отказываясь от необходимости взимать взносы в обмен на преимущества на втором уровне.

2.2.6 Этих проблем можно было бы избежать путем исчисления взноса на основе максимально допустимой взлетной массы (МДВМ) каждого воздушного судна. Соответствующие категории МДВМ зеркально отражают риск, связанный с воздушным судном. Поэтому эти категории также используются для дифференциации различных ограничений ответственности.

2.3 Ввиду наличия (почти) не превышаемого предела ответственности, даже в случаях грубой небрежности, проект противоречит основополагающим принципам права во многих государствах.

2.3.1 Согласно проекту ответственность авиакомпаний будет ограничена ее страхованием. При наличии у них действующего полиса, покрывающего их деятельность по обеспечению безопасности, оно применяется даже в случае умысла или грубой небрежности со стороны их сотрудников. Результатом этого попросту является то, что эксплуатант не заплатит ни доллара в порядке возмещения из своего собственного кармана, независимо от его вины в каком-либо конкретном случае. Неважно, что потерпевшие не получают возмещения, авиакомпании защищены от исков. Это и есть то, что называется "непревышаемым пределом".

2.3.2 Стержневой элемент концепции современного состояния права заключается в том, чтобы обеспечить гражданам защиту, а именно их жизни, здоровья и собственности. Это включает основное требование в отношении установления сбалансированного набора правовых норм в ответ на нарушения для совершения процессуальных действий. Во многом это непосредственно вытекает из конституционного права. Для государств, которые предусматривают создание таких правовых рамок на этих основаниях, ограниченная ответственность в случае умысла или грубой небрежности может находиться в противоречии с основополагающими принципами права и вызывать серьезную конституционную обеспокоенность. На практике это помешает многим государствам ратифицировать конвенцию.

2.4 Широкое освобождение правовых субъектов, способствовавших нанесению ущерба, ставит потерпевших в неблагоприятное положение, которое не является оправданным и противоречит целям Конвенции. Не следует ожидать, что ответственные за разработку политики лица смогут внедрить такую систему.

2.4.1 Проект предусматривает, что иск против эксплуатанта является единственным "средством защиты права". Тем самым в нем полностью освобождаются от ответственности

другие стороны, которые способствовали нанесению ущерба, и при этом исключается даже право обращаться в суд.

2.4.2 Такое полное освобождение от ответственности предоставляется другим субъектам права в отсутствие их вклада в ДМВ и в нарушение принципов гражданских правонарушений и договорного права. В результате потерпевшие могут остаться без возмещения, в то время как те, кто способствовал нанесению ущерба, защищены Конвенцией и продолжают свою деятельность. Такое "канализирование" исков в направлении эксплуатанта носит особенно критический характер в отношении правосубъектов, которые задействованы в эксплуатационных сферах воздушных перевозок и в силу этого представляют собой серьезные риски для безопасности полетов эксплуатантов, такие как поставщики аэронавигационного обслуживания, аэропорты, поставщики систем обеспечения безопасности и наземного обслуживания.

2.4.3 Помимо этого, такое широкое освобождение от ответственности распространяется также и на изготовителей воздушных судов. Это противоречит закону Европейского сообщества об ответственности за качество продукции и должно помешать государствам – членам ЕС ратифицировать эту конвенцию.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 По завершении последнего совещания Специальной группы в Монреале 26–29 июня 2007 года, большинство участников высказали мнение о том, что существующий проект конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства, следует представить Совету ИКАО и направить Юридическому комитету. Однако противоположное мнение обладает большими достоинствами.

3.2 Ввиду вышеупомянутых основных недостатков, весьма ограниченный перечень которых может быть расширен, проект едва ли можно рассматривать в качестве основы для документа, который может быть ратифицирован. Уровень защиты потерпевших не является достаточным; некоторым государствам даже придется снизить свои стандарты. Само существование фонда (ДМВ), который почти наверняка не будет обеспечен финансовыми средствами в течение долгого времени, не поможет компенсировать серьезное ущемление прав потерпевших в рамках существующих национальных режимов. Во многих государствах осуществление такой политики не является реалистичным вариантом. Таким образом, без внесения существенных изменений данный проект конвенции, по всей вероятности, разделит судьбу Римской конвенции 1952 года, которая не ратифицирована большим количеством государств. Естественным последствием этого явится то, что фонд (ДМВ) так никогда и не начнет функционировать.

3.3 Принимая во внимание переговоры, проведенные в течение последних пяти лет, с учетом вышеупомянутых проблем, продолжать пытаться найти их решение и предпринимать дальнейшие дорогостоящие шаги не представляется многообещающим. Кроме того, не обещает ничего хорошего надеяться на то, что Юридический комитет разрешит эти важные проблемы, кроющиеся в проекте конвенции. Если небольшая группа не сумела достичь консенсуса и решить проблемы в течение нескольких лет, сделать это в рамках более представительного и обладающего меньшей гибкостью органа в течение столь короткого времени будет еще более трудно. Кроме того, следует принять во внимание то, что Комитет будет рассматривать эти вопросы впервые, и поэтому ему прежде всего необходимо будет провести углубленный анализ и такие же дискуссии, которые уже имели место в Специальной группе, прежде чем он сможет рассмотреть вышеупомянутые вопросы.

В настоящее время достичь компромисса в отношении эффективного документа невозможно. Во избежание дальнейших усилий и расходов представляется необходимым приостановить работы над проектом в настоящее время или сосредоточить внимание на проекте конвенции об общих рисках и исключить риски, связанные с терроризмом.

— КОНЕЦ —