



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ — 33-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 21 апреля – 2 мая 2008 года)

Пункт 3 повестки дня. Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками

ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ (КОНВЕНЦИЯ ОБ ОБЩИХ РИСКАХ)

ДОКЛАД ДОКЛАДЧИКА

**ДОКЛАД ДОКЛАДЧИКА О ПРОЕКТЕ КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА,
ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ
(КОНВЕНЦИЯ ОБ ОБЩИХ РИСКАХ)**

(Представлено Анибалом О. Мутти, Аргентина)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 История подготовки проекта конвенции, который рассматривается в настоящем докладе, достаточно подробно освещена в докладе Секретариата ИКАО (LC/33-WP/3-1), однако хотелось бы напомнить, что этот вопрос был включен в программу работы Юридического комитета в 2000 году, а точнее на 32-й сессии Комитета, проходившей с 28 августа по 8 сентября 2000 года. На этой сессии делегат Швеции предложил включить в программу работы Юридического комитета рассмотрение вопроса о модернизации Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 года (РК). В порядке обоснования этого предложения указывалось на необходимость пересмотра количественных пределов компенсации, а также учета экологического ущерба. Предложение получило положительный отклик, и данный вопрос был включен в программу работы.

1.2 С учетом этого в середине 2001 года Генеральный секретарь Организации разослал всем государствам-членам вопросник для получения информации о том, почему документ, подписанный в Риме в 1952 году, и изменяющий его Монреальский протокол 1978 года из-за небольшого количества ратификаций не считаются получившими широкое признание. Ответы на вопросник поступили лишь от 55 стран, хотя они составляют почти 30 % от общего количества государств – членов Организации. В большинстве ответов на вопросник поддерживалась мысль о пересмотре указанных международных документов, причем почти все государства считали, что установленные в них пределы ответственности недостаточны для обеспечения обоснованной компенсации потенциальных жертв авиационных происшествий в контексте существовавших в то время социально-экономических условий. Следует иметь в виду, что это было до ужасных событий 11 сентября.

1.3 Нам не хотелось бы подробно здесь останавливаться на последствиях этого трагического события для авиации. Тем не менее, оно затронуло и ту работу, о которой говорится здесь, в силу чего нынешней сессии Комитета приходится рассматривать два проекта, а не один. Вопрос о том, как первоначальный документ превратился в два самостоятельных и независимых проекта, разъяснит д-р Майкл Дженнисон, который был докладчиком по этой тематике на предыдущей сессии Юридического комитета, а на нынешнем форуме будет представлять конвенцию о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, в случае незаконного вмешательства, обычно именуемую "конвенцией о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства". Тем не менее, хотелось бы упомянуть тот факт, что, несмотря на очевидную схожесть документов, правовой характер рисков, рассматриваемых в каждом проекте конвенции, существенно различается, в связи с чем требуется дифференцированный подход к определению ответственности.

1.4 Воздушное право сложилось как независимая область права, призванная, в частности, анализировать и реагировать на конфликты, порождаемые авиационными рисками, в основе которых лежит не слишком часто упоминаемая посылка: человек не создан для полета. Поэтому развитие авиации вынужденно базировалось исключительно на технических средствах. В этой области был достигнут гигантский прогресс, и благодаря неустанной работе Международной

организации гражданской авиации, которой удалось объединить усилия практически всех стран мира, авиация сегодня является самым безопасным видом транспорта.

1.5 Тем не менее, необходимо иметь в виду, что до тех пор, пока существует вероятность ошибки человека, отказа авиационной техники или вспомогательных систем, будет сохраняться возможность авиационных происшествий. Поэтому уже на заре авиации воздушное право занималось поиском оптимальных решений конфликтов, возникающих в этой новой сфере. Одним из первых вызовов, с которым столкнулась эта новая область права, стало разрешение конфликтов между интересами третьих лиц на земле, не участвующих в авиационной деятельности, и интересами эксплуатантов воздушных судов.

1.6 Краткий экскурс в историю вопроса, который мы рассматриваем сегодня, показывает, что эта проблема уже обсуждалась на первой конференции по международному частному праву в Париже в 1925 году и что результатом работы Международного комитета юристов-экспертов по воздушному праву (СИТЕЖА) стала неудачная Римская конвенция 1933 года. Позднее под эгидой ИКАО была принята Римская конвенция 1952 года, модернизацией которой мы занимаемся сегодня. Тем не менее, создатели конвенции, подписанной в Риме в 1952 году, имели дело лишь с одним видом рисков – риски, обусловленные техническим характером авиации, и предусмотренные ими решения затрагивали лишь этот аспект вопроса. Авторы документа и представить себе не могли, что помимо рисков, обусловленных техническим характером авиации, могут возникнуть риски другого типа, намеренно создаваемые самими пользователями авиации. Поэтому они не заложили правового похода, который мог бы обеспечить юридические решения для таких актов. Часто говорят о том, что Римская конвенция 1952 года не увенчалась успехом. Тем не менее, несмотря на сравнительно небольшое количество ратифицировавших эту конвенцию государств, она оказала влияние на национальное законодательство большинства государств – членов ИКАО, способствуя тем самым выполнению одной из задач Организации, благодаря чему удалось конкретизировать одну из важнейших характеристик авиационного законодательства: согласованность в международном масштабе. Такая согласованность, несомненно, способствует развитию международной воздушной коммерции, позволяя международным авиакомпаниям при формировании своих эксплуатационных систем исходить из того, что в силу схожести правовых требований в большинстве государств-членов они смогут естественно вписаться в правовые реалии государств, в которые они будут выполнять полеты.

1.7 Наконец, прежде чем перейти к обсуждению отдельных положений рассматриваемого проекта конвенции, хотелось бы отметить, что после принятия в 1999 году новой Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок международное воздушное право адаптировалось с учетом изменившихся условий авиационной деятельности, коренным образом изменив один из основополагающих подходов: ответственность за ущерб, причиненный авиационной деятельностью, концептуально отличается от ответственности, которая была установлена в результате заслуживающей упоминания работы СИТЕЖА и которая положена в основу практически всех международно-правовых документов и большинства национальных режимов в этой области. Тем не менее, авиационная ответственность имеет два основных аспекта: ответственность в отношении пассажиров и перевозимых предметов и ответственность в отношении третьих лиц, не принимающих участия в этой деятельности. Монреальская конвенция 1999 года рассматривает первую из этих концепций, а нам сегодня предстоит определить основные рамки реализации второй концепции в новом документе. Таким образом, наша основная задача заключается не только в подготовке текста конвенции, который был бы достаточно приемлемым для государств с точки зрения его ратификации, но и в определении правовых рамок, с помощью которых государства-члены могли бы создать международный и национальный правовой режим для рассмотрения вопросов ущерба,

причиненного воздушными судами третьим лицам, на основе принципов справедливости и равноправия и с максимальным учетом интересов сторон, не участвующих в авиационной деятельности.

2. АНАЛИЗ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ

2.1 Мне поручено проанализировать проект конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, который для удобства назван проектом конвенции об общих рисках. Этот проект преследует цель модернизации Римской конвенции 1952 года, и поэтому я буду указывать для изучения Юридическим комитетом отличия от действующей Римской конвенции с изменениями, внесенными в Монреале в 1978 году.

2.2 Прежде чем приступить к анализу проекта, хотелось бы отметить, что оба документа, которые будут рассматриваться на текущей сессии Юридического комитета, подготавливались параллельно, и поэтому их общие рамки, структура, процедурные положения и остальные формальные моменты практически идентичны. Поэтому замечания по таким статьям в конвенции об общих рисках применимы, *mutatis mutandi*, к конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства.

2.3 Определения (статья 1)

2.3.1 По соображениям методики правоустановительной деятельности все определения сгруппированы в статье 1.

2.3.2 В п. b) расширена концепция воздушного судна (в полете) по сравнению с аналогичным положением в п. 2 статьи 1 Римской конвенции 1952 года. Соответственно также расширена сфера применения конвенции, которая теперь охватывает ущерб, причиненный с момента закрытия всех внешних дверей воздушного судна после посадки пассажиров или погрузки до момента открытия любой из таких дверей для высадки пассажиров или выгрузки. Такое расширение сферы применения связано с замечаниями ряда государств-членов о конкретных случаях, на которые не распространяется действующее определение, но главным образом объясняется тем, что рассматриваемый проект конвенции охватывает также случаи столкновения.

2.3.3 Определение "эксплуатанта" в п. c) аналогично содержащемуся в Римской конвенции, но с незначительными редакционными коррективами. Тем не менее, в нем не сохранена презумпция в отношении зарегистрированного владельца, установленная в п. 3 статьи 2 Римской конвенции. Также не сохранено различие в подходах по отношению к незаконному использованию, зафиксированное в п. 2 статьи 12. Вместе с тем сохранен принцип "осуществления контроля" в качестве способствующего фактора условию "эксплуатации", заложенный в Римской конвенции.

2.3.4 В определении "государства-участника" использован критерий Монреальского протокола 1978 года, без концепции ратификации или присоединения, но при условии вступления конвенции в силу и без указания источника этого условия.

2.3.5 Наконец, определение "третьего лица" играет принципиальную роль, ибо именно третье лицо вместе с эксплуатантом являются основным субъектом правовых отношений, которые регулируются договорным документом. Концепция "третьего лица" рассматривается в широком плане, включая не только третьих лиц на поверхности, но и пассажиров или членов экипажа

другого воздушного судна в полете или на земле, с которым может произойти столкновение, а также любое другое лицо, которому может быть причинен ущерб, за исключением эксплуатанта, пассажиров либо отправителя или получателя груза на борту воздушного судна, которое причинило ущерб. Это определение также включает лиц на аэродроме, а также владельцев, администрацию или эксплуатантов аэродрома.

2.4 Сфера применения (статья 2)

2.4.1 Также по соображениям методического характера положения о сфере применения конвенции перенесены в начальный раздел проекта в отличие от РК, в которой аналогичные положения приведены почти в самом конце.

2.4.2 В п. 1 статьи 2 проекта конвенции отмечается существенное отличие от проекта конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства: во втором случае также охватывается ущерб, причиненный воздушным судном из государств, не являющихся участниками конвенции.

2.4.3 В рассматриваемом проекте не использован критерий регистрации как связующего фактора между причинением ущерба и государством-участником; его применение ограничивается случаями, когда эксплуатант имеет основное место деятельности в государстве-участнике или, если он не имеет такого места деятельности, имеет постоянное местопребывание в государстве-участнике. Ссылка на основное место деятельности и постоянное местопребывание, которой не было в первоначальной редакции РК, внесена Монреальским протоколом 1978 года, который, однако, сохраняет критерий регистрации. Тем не менее, устранив регистрацию воздушного судна в качестве одного из связующих факторов, составители проекта учитывают тот факт, что конвенция применяется главным образом в отношении воздушного транспорта, а в этом случае центральным связующим фактором будет основное место деятельности перевозчика. С другой стороны, для авиации общего назначения связующим фактором является постоянное местопребывание эксплуатанта.

2.4.4 Аналогичным образом, в п. 2 зафиксировано важное отличие, связанное с возможностью распространения системы на внутренние перевозки. При этом государствам предлагается стандартизировать, сделав об этом заявление депозитарию, свое внутреннее и международное законодательство путем включения данной конвенции в соответствующие национальные правовые системы. Важность стандартизации национального законодательства в области авиации является одним из принципов международной гражданской авиации, вытекающим из Чикагской конвенции, в частности ее главы VI, которая не требует рассмотрения на нашем форуме.

2.4.5 В п. 3 изложен подход, позаимствованный из РК, где говорится, что сфера применения конвенции включает исключительную экономическую зону, и уточняется правовой статус буровых платформ и других установок, постоянно закрепленных на грунте в исключительной экономической зоне.

2.5 Ответственность эксплуатанта (статья 3и 8)

2.5.1 Что касается ответственности эксплуатанта, проекты конвенций об общих рисках и о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства, несмотря на их схожесть, используют совершенно разные правовые решения применительно к различным правовым особенностям рассматриваемых рисков. На критериях, используемых в проекте конвенции о возмещении ущерба

в случае незаконного вмешательства, более подробно остановится д-р Дженнисон, а я в своем выступлении ограничусь критериями, содержащимися в проекте конвенции об общих рисках.

2.5.2 В отношении причины установления ответственности использован смешанный подход, сочетающий объективную ответственность с ответственностью, основанной на вине, и ограниченную ответственность с неограниченной ответственностью в рамках двухуровневого механизма с использованием формулы, разработанной в Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 1999 год).

2.5.3 Такая система не является совершенно новой в плане установления рамок ответственности за ущерб третьим лицам на поверхности. Вы, очевидно, помните, что аналогичная схема предлагалась на совещании в Таормине в 1950 году при обсуждении проекта, который потом стал Римской конвенцией. В Таормине также предлагались три уровня ответственности: первый – объективная и ограниченная; второй – также ограниченная, но более с высоким пределом в случае вины; и, наконец, третий уровень – совершенно неограниченная в тех случаях, когда ущерб причинен преднамеренно. Юридический комитет ИКАО отказался от этого решения на своей сессии в Мехико в 1951 году, подготовившей окончательный проект, с которым работали участники Римской конференции 1952 года.

2.5.4 Вернемся к нашему проекту, который предусматривает систему объективной ответственности в тех случаях, когда объем причиненного ущерба не превышает определенной суммы, выраженной в специальных правах заимствования. Следует иметь в виду, что такая сумма устанавливается для каждого потерпевшего третьего лица, а совокупные суммы по событию, как в РК, не устанавливаются. Считается, что такая сумма может быть установлена в диапазоне от 250 000 до 500 000 специальных прав заимствования для каждого третьего лица; на данном этапе эти цифры заключены в скобки, с тем чтобы решение было принято в соответствующее время.

2.5.5 Причины, по которым для решения вопросов возмещения за ущерб третьим лицам на поверхности используется смешанный режим ограниченной ответственности и объективной ответственности, обсуждаются на протяжении всей истории воздушного права, и мы не будем переносить сюда эту дискуссию. Тем не менее, введение критерия неограниченной ответственности, основанной на вине, с возложением бремени доказывания на сторону, претендующую на освобождение от ответственности, позволило в основном избежать тех возражений, которые выдвигаются против системы РК.

2.5.6 Проект устанавливает, что если – "только при условии, что" – ущерб причинен воздушным судном в полете, это является способствующим фактором в вопросе об ответственности эксплуатанта. В проекте прямо не упоминаются лица или предметы, выпавшие из воздушного судна, поскольку такой случай уже рассматривается в общей преамбуле. Вместе с тем проект сохраняет дифференциацию прямого и косвенного ущерба и исключает ущерб в результате простого факта пролета воздушного судна. Такой ущерб рассматривается в другом разделе (п. 3 статьи 3).

2.5.7 Таким образом, в проекте документа сделана попытка выработать сбалансированный подход в одном из наиболее противоречивых вопросов воздушного права – права третьего лица, не участвующего в авиационной деятельности, и интересы авиации. Вряд ли есть смысл особо отмечать важность этих интересов, которые необходимо защищать от событий, способных возложить на эксплуатанта столь тяжелое бремя, что будет поставлено под угрозу его существование.

2.5.8 Критерий различия между обоими элементами заключается не только в размере ущерба, причиненного потерпевшему, но и во введении освобождения от ответственности для эксплуатанта, который может быть полностью или частично освобожден от выплаты компенсации за такой ущерб, если он докажет, что ущерб причинен не по его вине или по вине третьей стороны, за которую данный эксплуатант не несет ответственности. Такая система подробно осуждалась на этапе ее включения в Монреальскую конвенцию 1999 года, и поэтому нет смысла более детально останавливаться на ней в настоящем докладе.

2.5.9 Следует отметить, что единственным изъятием, которым может воспользоваться эксплуатант для полного или частичного освобождения от ответственности на первом уровне, является так называемый критерий "вины потерпевшего", предусмотренный в статье 8 проекта. Другими словами, как и в РК, объективная ответственность на этом уровне не является абсолютной. Фактически статья 8 проекта устанавливает, что если эксплуатант докажет, что ущерб был полностью или частично причинен из-за действия или бездействия истца, совершенных умышленно или по неосторожности и с пониманием того, что в результате может быть причинен ущерб, то эксплуатант полностью или частично освобождается от ответственности в той мере, в какой такое действие или бездействие причинило ущерб или способствовало его причинению.

2.5.10 Вместе с тем проект не предусматривает изъятия, аналогичного содержащемуся в статье 5 РК, в отношении ущерба, являющегося прямым следствием вооруженного конфликта или гражданских волнений. В этой связи следует заметить, что такая причина не совсем вписывается в режим объективной ответственности, который устанавливает проект. Тем самым достигается одна из основных целей проекта: дать возможность адресовать иски одному лицу, а именно эксплуатанту, который, как правило, может более эффективно использовать свое право регресса.

2.5.11 По причинам, аналогичным изложенным выше, в проекте также не учтен еще один тип изъятий, использованный в РК, а именно, лицо, которое должно было бы нести ответственность, но было лишено возможности использовать воздушное судно в результате акта государственной власти. Применение общих стандартов было сочтено оптимальным решением этой проблемы, учитывая специфику, которую такие случаи могут привести в конкретных обстоятельствах.

2.5.12 Хотя в проекте затрагивается экологический ущерб, установление правовой базы для предъявления исков оставлено на усмотрение национального законодательства. Аналогичным образом, ответственность эксплуатанта ограничивается компенсацией убытков, причем особо оговаривается исключение штрафных санкций, убытков в порядке наказания или других выплат, отличающихся от указанных.

2.5.13 Наконец, применительно к этой статье следует отметить, что подлежащие возмещению убытки третьих сторон включают ущерб, причиненный лицам и предметам. Ущерб по причине психического повреждения подлежит возмещению, только если он обусловлен распознаваемой психической болезнью, возникшей в результате телесного повреждения либо возникшего в результате события обоснованного страха смерти или телесного повреждения.

2.6 События с участием двух или более эксплуатантов или иных лиц (статья 4)

2.6.1 Проект учитывает случаи столкновения воздушных судов в рамках двойного регулирования. В отличие от РК, статья 24 которой прямо запрещает применять Конвенцию в отношении ущерба, причиненного воздушным судном в полете лицам или грузам на борту другого воздушного судна, представляемый нами проект, как уже отмечалось, включает в число

третьих лиц, к которым применяется конвенция, следующие стороны: эксплуатант, владелец и экипаж другого воздушного судна, а также пассажиры и отправитель или получатель груза на борту.

2.6.2 По аналогии с РК статья 4 проекта также оговаривает ущерб на поверхности в результате столкновения, устанавливает солидарную ответственность эксплуатантов вовлеченных воздушных судов и регулирует право регресса для них. Ответственность каждого эксплуатанта перед третьими лицами, а также между ними для цели регресса зависит от соответствующих пределов ответственности, если таковые имеются.

2.7 Судебные издержки и другие расходы (статья 5)

2.7.1 По вопросу о присуждении судебных издержек и других связанных с процессом расходов, понесенных истцом, в проекте делается отсылка к национальному законодательству в вопросе о распределении таких расходов. Тем не менее, в целях поощрения внесудебного урегулирования в проекте установлен предел размера присуждаемых убытков, в рамках которого судебное рассмотрение не требуется, если истец получил в письменной форме предложение о компенсации в сумме, превышающей сумму, присужденную по суду.

2.7.2 Следует отметить, что, хотя в проекте говорится о "перевозчике", ясно, что речь идет об "эксплуатанте".

2.8 Предварительные выплаты (статья 6)

2.8.1 Предварительные выплаты требуются по закону в ряде государств. С учетом этого они предусматриваются проектом в положении, аналогичном статье 28 Монреальской конвенции 1999 года.

2.8.2 Тем не менее, в отличие от Монреальской конвенции 1999 года такие выплаты не ограничиваются случаями смерти или телесного повреждения лиц, а распространяются на всех лиц, подпадающих под действие закона государства, в котором причинен ущерб.

2.9 Страхование (статья 7)

2.9.1 Вопрос о гарантиях в рамках системы возмещения ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам на поверхности, был и остается одним из самых важных.

2.9.2 Бесспорно, трудно создать систему гарантий, обеспечивающую возмещение причиненного потерпевшим ущерба; еще труднее добиться этого в международном масштабе.

2.9.3 Следует напомнить один важный момент: неудачу Римской конвенции 1933 года, которая привела к созданию Брюссельского протокола 1938 года, связывают именно с этим вопросом. Решение, предусмотренное в РК, также оказалось неудовлетворительным, несмотря на детальный и сложный механизм, оговоренный в главе III Конвенции, который был в значительной мере изменен Монреальским протоколом 1978 года.

2.9.4 Однако на практике система гарантий видоизменилась с учетом принципа, который можно считать неразрывно связанным со спецификой воздушного права: ответственность, возникающая в результате авиационной деятельности, должна подкрепляться гарантиями. Этот принцип реализуется на практике: государства требуют от своих эксплуатантов и эксплуатантов,

намеревающихся выполнять полеты над их территорией, предоставления надлежащих гарантий их ответственности, как правило, в виде страхования.

2.9.5 По этой причине система гарантий в рассматриваемом проекте в максимальной степени упрощена, чтобы не стать препятствием; она упрощена в соответствии с действующей практикой. Текст с незначительными изменениями воспроизводит статью 50 Монреальской конвенции 1999 года.

2.9.6 Рамки системы определяются тремя основными принципами: обязательство государств-участников требовать от своих эксплуатантов наличия надлежащего страхования или гарантий своей ответственности согласно конвенции; право государств-участников требовать от эксплуатантов, выполняющих полеты над их территорией, представления доказательств обеспечения адекватного страхования или гарантий такой ответственности; и наконец, обязательство всех государств-участников не требовать от эксплуатантов из других государств-участников обеспечения гарантий в большем объеме, чем они требуют от своих собственных эксплуатантов. Последний момент призван в первую очередь (хотя и не исключительно) не допустить случаев, когда от иностранных эксплуатантов требуют обеспечения гарантий в большем объеме, чем это предусмотрено для национальных эксплуатантов. Вместе с тем он также распространяется на любые другие требования гарантий, которые могут считаться дискриминацией по отношению к национальным и иностранным эксплуатантам.

2.10 Право регресса (статьи 9 и 10 *bis*)

2.10.1 Статья 9 проекта предусматривает право регресса для лица, несущего ответственность за ущерб. Это положение, предшественницей которого является статья 10 РК, аналогично статье 37 Монреальской конвенции 1999 года.

2.10.2 Упомянутое положение можно увязать со статьей 10 *bis* относительно освобождения от ответственности владельца, арендодателя или финансового учреждения, обладающего правовым титулом или залоговым правом на воздушное судно, не являющихся эксплуатантом. Учитывая возможные последствия выведения из-под ответственности по конвенции важного сектора авиационной отрасли, вопрос о включении этой статьи требует дополнительного рассмотрения и анализа, и поэтому ее текст помещен в скобки.

2.11 Исключительная правовая защита (статья 10)

2.11.1 Цель данного положения – не допустить уклонения от соблюдения условий и пределов ответственности, установленных в конвенции, путем использования параллельных норм. В статье предусматривается, что любой иск о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного воздушным судном в полете, предъявляемый эксплуатанту либо его служащим или агентам, будь то на основании конвенции, правонарушения или на любом другом основании, может быть предъявлен лишь в соответствии с упомянутыми выше условиями и пределами.

2.12 Перевод специальных прав заимствования (статья 11)

2.12.1 В статье 11 проекта устанавливается механизм перевода сумм, определяющих пределы ответственности и выраженных в специальных правах заимствования, в национальную валюту государства, в котором предъявлен иск о возмещении ущерба. Предусматриваются два возможных сценария перевода в зависимости от того, является ли государство членом Международного валютного фонда.

2.12.2 Текст этого положения аналогичен тексту статьи 23 Монреальской конвенции 1999 года, хотя он существенно упрощен.

2.13 Пересмотр пределов (статья 12)

2.13.1 Проект также содержит положение о пересмотре пределов с целью не допустить ситуации, когда установленные пределы ответственности эксплуатанта становятся неприемлемыми в результате инфляции.

2.13.2 В этой связи устанавливается, что предписанные таким образом суммы пересматриваются депозитарием с использованием коэффициента инфляции, соответствующего совокупным темпам инфляции за период со времени предыдущего пересмотра, и в том случае, если коэффициент инфляции превысит 10 %, депозитарий уведомляет государства-участники о пересмотре пределов ответственности.

2.13.3 Размер темпов инфляции исчисляется на основе средневзвешенных годовых ставок увеличения или понижения индексов потребительских цен в государствах, валюты которых образуют специальные права заимствования.

2.13.4 Пересмотренные пределы вступают в силу через 6 мес после уведомления о них государств-участников, если большинство государств-участников не заявят о своем несогласии.

2.13.5 Данная статья аналогична статье 24 Монреальской конвенции 1999 года.

2.14 Юрисдикция (статья 13)

2.14.1 В рассматриваемом проекте, как и в РК, принята система единой юрисдикции, в соответствии с которой иски о возмещении согласно положениям конвенции предъявляются только в судах государства-участника, на территории которого был причинен ущерб.

2.14.2 Установление единой юрисдикции суда государства, на территории которого был причинен ущерб, позволяет избежать "наложения" любых исков, возбуждаемых в различных судах, а также противоречивых судебных решений по искам, предъявляемым в отношении одного и того же события, благодаря чему обеспечивается также последовательность судебных решений и дополнительная защита прав сторон. Если ущерб причинен на территории более чем одного государства-участника, это не меняет предлагаемого решения, и согласно рассматриваемому проекту в таком случае иски могут быть возбуждены только в судах того государства-участника, в территориальном пространстве которого воздушное судно находилось или территориальное воздушное пространство которого оно покидало, когда произошло событие. Тем не менее, такое ограничение юрисдикции не действует в отношении временных мер, включая меры защиты, которые могут быть предусмотрены законодательством любого государства-участника; это позволяет повысить уровень юридической однозначности для потерпевших.

2.15 Признание и обеспечение исполнения судебных решений (статья 14)

2.15.1 В отношении обеспечения исполнения судебных решений, принятых компетентным судом после суда или заочно, проект конвенции развивает подходы, использованные в РК и измененные Монреальским протоколом 1978 года. В том случае, когда такие решения подлежат исполнению в государстве-участнике, в котором находится принявший их суд, проект также считает их подлежащими исполнению в любом другом государстве-участнике сразу же после соблюдения формальностей, требуемых таким государством-участником.

2.15.2 Это сделано с целью обеспечить максимальную эффективность судебных решений, принимаемых в соответствии с конвенцией.

2.15.3 Тем не менее, возможность истребовать признание решения или обеспечение его исполнения в суде, отличном от принявшего такое решение суда, согласно этой статье не дает оснований для рассмотрения существа дела, по которому принято решение. Это позволяет избежать использования механизма обеспечения исполнения судебных решений для того, чтобы "обойти" юридическую однозначность, являющуюся целью положений о юрисдикции.

2.15.4 Принцип обеспечения исполнения судебных решений, о котором идет речь, не является абсолютным, и поэтому в проекте предусмотрены случаи, когда в признании и исполнении судебного решения может быть отказано. В РК в том или ином виде зафиксированы все эти случаи, и в целом каких-либо критических замечаний по этому вопросу от специалистов не поступало.

2.15.5 Первый из рассматриваемых случаев связан с ситуацией, когда признание или обеспечение исполнения судебного решения будет явно противоречить общественным интересам государства-участника, в котором испрашивается признание или обеспечение исполнения. Такая ситуация рассматривается в п. 7 статьи 20 РК.

2.15.6 В признании и исполнении судебного решения также может быть отказано в случае нарушения права на защиту, если ответчику не было предоставлено уведомление о процессуальных действиях в такие сроки и в такой форме, которые позволили бы ему подготовить и представить защиту. В эту статью вошли положения о защите, предусмотренные в подпунктах а) и b) п. 4 статьи 20.

2.15.7 Проект предусматривает возможность отказа в признании и исполнении судебного решения, если это решение вынесено по делу или иску, которые уже являлись предметом судебного решения или решения третейского суда в отношении тех же самых сторон, признаны окончательными и не подлежат пересмотру согласно законам государства-участника, в котором испрашивается признание или обеспечение решения.

2.15.8 Получение судебного решения обманным путем и отсутствие права на обеспечение исполнения решения также считаются основаниями для отказа в признании и исполнении судебного решения.

2.15.9 Наконец, предусмотрена также ситуация, когда судебное решение присуждает компенсацию ущерба, включая убытки в порядке наказания или штрафные санкции, которые не компенсируют третьему лицу фактически причиненный вред; в этом случае также может быть отказано в признании и исполнении судебного решения.

2.15.10 В соответствии с принципом, зафиксированным в РК, в проекте устанавливается, что в тех случаях, когда судебное решение подлежит исполнению, любые издержки по такому судебному решению также подлежат возмещению.

2.16 Региональные и многосторонние соглашения о признании и исполнении судебных решений (статья 15)

2.16.1 В проекте поощряется заключение региональных и многосторонних соглашений о признании и обеспечении соблюдения судебных решений, если они не приводят к снижению уровня защиты, предоставляемой конвенцией третьим лицам или ответчикам.

2.16.2 В случае заключения таких соглашений проект устанавливает механизм информирования о них государств-участников.

2.17 Исковая давность (статья 16)

2.17.1 Сохранен двухлетний период исковой давности, однако формула, заложенная в статье 35 Монреальской конвенции 1999 года, использована с соответствующими изменениями.

2.17.2 Интересно отметить, что в проекте конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства период исковой давности составляет три года, а не два года, что объясняется сложным характером предусматриваемых событий.

2.18 Смерть лица, несущего ответственность (статья 17)

2.18.1 В случае смерти лица, несущего ответственность, проект наделяет пассивной правоспособностью тех, кто по закону представляет его или ее наследственное имущество, благодаря чему в таком случае они получают возможность предпринять процессуальные действия о возмещении ущерба.

2.19 Государственные воздушные суда (статья 18)

2.19.1 Государственные воздушные суда исключены из сферы применения конвенции в соответствии с принципом, зафиксированным в статье 36 РК. Определение государственных воздушных судов взято из Конвенции о международной гражданской авиации.

2.20 Ядерный ущерб (статья 19)

2.20.1 Наконец, для случаев ущерба, причиненного в результате ядерного инцидента, конвенция содержит отсылку к Парижской конвенции об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии от 29 июля 1960 года, Венской конвенции о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 года или любым действующим поправкам или протоколам к ним, если ответственность за такой ущерб несет оператор ядерной установки.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 В заключение хотел бы остановиться на ряде моментов, которые представляются заслуживающими внимания. Рассматриваемый нашим Комитетом проект призван установить справедливую формулу сбалансированного учета интересов авиации и третьих лиц, которая была бы приемлемой для государств-членов с различными правовыми системами и позволяла обеспечить последовательность подходов к потерпевшим в результате авиационных происшествий на международном и даже на национальном уровне.

3.2 Поэтому рабочая группа, которая занималась подготовкой проекта, скрупулезно учитывала необходимость обеспечения надлежащей защиты интересов потерпевших в возможных авиационных происшествиях. При этом исходили из того, что такие потерпевшие являются третьими лицами, не участвующими в авиационной деятельности, а также из необходимости защиты участников этой деятельности.

3.3 С учетом этих факторов, а также возражений, затруднивших ратификацию документов, которые были подписаны в Риме в 1952 году и в Монреале в 1978 году, была сделана

попытка избавить текст от чрезмерно сложных и потому неприменимых положений, сделав его приемлемым для государств-членов.

3.4 Вы, очевидно, заметили, что в проекте очень мало текста, заключенного в скобки, что свидетельствует об уровне консенсуса, достигнутом в рабочей группе.

3.5 Подавляющее большинство государств, принимавших участие в 36-й сессии Ассамблеи ИКАО, сочли рассматриваемый проект достаточно подготовленным. Этот текст, как и любой другой продукт человеческой деятельности, можно улучшать, и тот проект, который в конечном итоге будет принят Комитетом на нынешней сессии, также можно будет улучшить. Однако это не должно препятствовать нашим согласованным усилиям по выработке самого высококачественного документа в соответствии с мандатом, предоставленным Советом.

— КОНЕЦ —