



ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ — 33-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 21 апреля – 2 мая 2008 года)

Пункт 8 повестки дня. Доклад о работе сессии

ПРОЕКТ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА В ХОДЕ ЕГО 33-Й СЕССИИ

Прилагаемые пп. 3:6–3:27 проекта доклада Юридического комитета относятся к пункту 3 повестки дня.

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

3:6 После того как председатель предложил делать общие заявления, одна делегация выразила признательность за представленные доклады докладчиков, Рабочей группы Совета и Секретариата. По мнению этой делегации, в конвенциях в сбалансированном виде отражены интересы потерпевших и эксплуатантов. Эта делегация убеждена в том, что Комитет сможет завершить работу над проектами текстов, и с гордостью предлагает Рим в качестве места проведения дипломатической конференции. Приняв к сведению это заявление, председатель высказал мнение о том, что Совет положительно отнесется к предложению провести дипломатическую конференцию в Риме.

3:7 После этого Комитет решил перейти к постатейному рассмотрению конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства, содержащейся в добавлении В документа LC/33-WP/3-1, при том понимании, что докладчик по конвенции об общих рисках будет по мере необходимости фиксировать результирующие изменения и к этому тексту.

3:8 Остановившись на **п. а) статьи 1**, одна делегация указала на необходимость приведения французского текста в соответствие с формулировками, использованными в Гаагской и Монреальской конвенциях (*infractio p nale*).

3:9 Докладчик по конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства обратил внимание членов Комитета на п. 3.2.1 своего доклада и возможность возникновения проблемы в случае, если государство – участник конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства не ратифицировал одну из указанных конвенций или поправку к ней. В этой связи председатель и секретарь заявили, что упоминаемые конвенции по безопасности получили почти всеобщее признание.

3:10 Одна делегация заявила, что Комитет располагает несколькими вариантами решения этой проблемы: 1) использовать определения в существующих конвенциях по безопасности, получивших практически глобальное признание; 2) оставить определение актов незаконного вмешательства на усмотрение государства, в котором имело место происшествие; или 3) подготовить специальное определение только для рассматриваемой конвенции. Эта делегация отдает предпочтение первому варианту. Еще одна делегация считала, что фраза "действующих в отношениях между соответствующими государствами-участниками" может вызвать проблемы; вопросы сферы применения конвенции требуют определенности. Эта делегация предпочитает вариант 3. Еще одна делегация призвала проявить осмотрительность и положиться на практически глобальное признание конвенций о безопасности. Ко времени проведения дипломатической конференции будет известно о фактах присоединения к любым новым протоколам, и, если такие поправки будут действовать для государства, в котором причинен ущерб, этот момент можно будет учесть. Еще одна делегация предложила в целях обеспечения юридической однозначности рассмотреть возможность подготовки самостоятельного определения.

3:11 Подводя итоги дискуссии по этому вопросу, председатель отметил, что Монреальская и Гаагская конвенции получили почти всеобщее признание, так что ссылки на них вряд ли следует сопровождать оговорками о вступлении этих документов в силу. Поэтому он предложил закончить рассматриваемый текст словами "1971 года". Что касается поправок к этим

документам, действующих в отношениях между соответствующими государствами, председатель предложил редакционному комитету подобрать подходящую формулировку.

3:12 Текст **п. b) статьи 1** редакционному комитету поручено пересмотреть таким образом, чтобы избежать повторного использования слова "событие".

3:13 Отвечая на вопрос одной делегации, председатель сообщил, что определение понятия "в полете" в **п. c) статьи 1** было расширено по сравнению с определением в Римской конвенции 1952 года с учетом того, что новый текст должен учитывать ситуации, рассматриваемые соответственно в Токийской, Гаагской и Монреальской конвенциях по безопасности. В отношении термина "в полете" докладчик обратил внимание членов Комитета на документ LC/33-WP/3-1 "Вступительное примечание", содержащий аннотированный текст с указанием источников отдельных статей.

3:14 Комитет одобрил **пп. d), e), f) и g) статьи 1**.

3:15 Со ссылкой на доклад докладчика в отношении **п. h) статьи 1** одна делегация предложила запросить разъяснений у авиастраховщиков относительно предполагаемого режима защиты владельцев авиационной техники в случае столкновений в воздухе в соответствии с конвенцией о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства. Эта делегация также заявила, что в Монреальской конвенции 1999 года установлены непревышаемые пределы ответственности для грузоотравителей и грузополучателей, и задала вопрос о том, не позволяет ли решение, предусмотренное в настоящее время в **п. h) статьи 1**, обойти этот жесткий предел ответственности. Остановившись на первой части вопроса, наблюдатель, представляющий страховую отрасль, пояснил, что страхователь невиновного эксплуатанта имеет права в порядке суброгации в отношении виновного эксплуатанта. Этот наблюдатель заявил, что в такой ситуации невиновный эксплуатант будет рассматриваться как третье лицо, добавив при этом, что не все воздушные суда, особенно воздушные суда авиации общего назначения, страхуются на основе каско. Поэтому совершенно справедливо рассматривать их как третьих лиц для целей конвенции по возмещению ущерба в случае незаконного вмешательства. Остановившись на первом вопросе, председатель сделал вывод о том, что было бы целесообразно распространить действие новой конвенции на владельца корпуса воздушного судна. Перейдя ко второй части заданного ранее вопроса, председатель поинтересовался, не идет ли речь о своего рода дополнительной выгоде для владельца груза или грузополучателя, которые уже имели возможность получить полную компенсацию сверх предела в 17 СПЗ за килограмм благодаря специально сделанному заявлению. В этой связи одна делегация предложила принять окончательное решение по этому вопросу в ходе рассмотрения Комитетом статьи 5 (События с участием двух или более эксплуатантов или иных лиц). Комитет согласился с таким подходом.

3:16 Одна делегация предложила включить определение термина "старшее руководство", используемого в статье 24.

3:17 После этого Комитет рассмотрел **статью 2 (Сфера применения)**. В связи с этой статьей докладчик обратил внимание членов Комитета на свои замечания в п. 3.3 доклада, где излагаются доводы за и против в отношении применения нового режима к внутренним авиаперевозкам.

3:18 Отвечая на вопрос одной делегации в отношении фразы "независимо от того, является ли оно государством-участником" в п. 1, одна делегация разъяснила, что принято принципиальное решение о включении в сферу применения конвенции также ущерба, причиненного воздушными судами государств, не являющихся участниками. Она отметила, что

это было сделано для защиты интересов потерпевших и эксплуатантов. Отвечая на другой вопрос, председатель разъяснил, что финансирование ДМВ будет вестись за счет сборов за вылет, взимаемых в отношении воздушных судов, вылетающих из государства-участника, включая воздушные суда из государств, не являющихся участниками.

3:19 Остановившись на словах "в другом государстве" в п. 1, председатель заметил, что конвенция будет применяться только к иностранным авиаперевозчикам и не будет распространяться *a priori* на внутренних перевозчиков, выполняющих международные полеты, если не будет сделано соответствующего заявления. Эта делегация привела гипотетический пример рейса из Лондона в пункт на юге Африки, выполняемый авиаперевозчиком, зарегистрированным в Южной Африке. В этом случае ущерб, причиненный в Южной Африке, не будет покрываться конвенцией, а это не является предполагаемым результатом. Эта делегация предложила включить дополнительный текст, гарантирующий применение конвенции в отношении международных рейсов данного перевозчика. Делегация предложила добавить в четвертой строке слова "этом государстве-участнике или" перед словами "другом государстве". Приняв это предложение к сведению, председатель задал вопрос о том, не является ли такой подход бессмысленным как п. 2, так и его факультативный характер.

3:20 В связи с вопросом о применении к внутренним перевозкам один наблюдатель обратил внимание Комитета на документ LC/33-WP/3-9, в котором предлагается распространить действие конвенции в обязательном порядке как на внутренние, так и на международные рейсы. Этот наблюдатель считает неоправданным дифференцировать отношение к потерпевшим в зависимости от характера перевозки. Такой подход обеспечит также более эффективное финансирование ДМВ, учитывая, что свыше 50 % всех регулярных авиаперевозок приходится на внутренние рейсы. Эта делегация высказалась за исключение п. 2, поддержав в то же время предложение об изменении п. 1.

3:21 В ходе последовавшей дискуссии еще одна делегация поддержала поправку к статье 2, позволяющую распространить действие документа на международные рейсы перевозчика из государства-участника. Эта делегация считает такое решение справедливым, т. к. эти перевозчики участвуют в финансировании ДМВ. Она выступает за сохранение положения о факультативном действии, изложенного в п. 2, т. к. оно снимает обеспокоенность тех государств, которые не хотели бы, чтобы взносы, взимаемые с внутренних перевозок одного государства, использовались для возмещения ущерба, причиненного при выполнении внутренних перевозок воздушным судном другого государства. Еще одна делегация предложила рассматривать этот момент в контексте места причинения ущерба и выработать подход, который, с точки зрения соответствующего государства-участника, позволял бы добиться оптимальных результатов в плане защиты интересов потерпевших и эксплуатанта. Эта делегация считает, что, возможно, положение о факультативном выходе вместо механизма факультативного присоединения позволит более полно учесть озабоченность государств в связи с фактором внутренней перевозки. По вопросу о выборе факультативного механизма выхода или присоединения большинство делегаций отдали предпочтение положению о факультативном присоединении. В этой связи председатель отметил, что предложение одного наблюдателя об обязательном применении к внутренним перевозкам вызвало определенные затруднения. Одна делегация выступила со словами предостережения в отношении смещения акцентов с "эксплуатанта" на "перевозки".

3:22 Резюмируя ход дискуссии по данному вопросу, председатель отметил, что в п. 1 следует надлежащим образом передать мысль о том, что конвенция применяется как к международным, так и к внутренним перевозчикам, и предложил редакционному комитету подготовить для п. 2 формулировку о факультативном применении к внутренним рейсам, а не к внутренним перевозчикам.

3:23 После этого Комитет без обсуждения одобрил **п. 3 статьи 2**.

3:24 Комитет далее перешел к рассмотрению **статьи 3** (Ответственность эксплуатанта). Остановившись на п. 1, одна делегация просила сообщить, почему была исключена фраза "или любым лицом или предметом, выпавшими из", которая использована в Римской конвенции 1952 года. Один делегат (председатель Специальной группы Совета) разъяснил, что это объясняется редакционными, а не принципиальными соображениями, поскольку в конечном итоге ущерб причинен воздушным судном.

3:25 Один наблюдатель обратил внимание Комитета на документ LC/33-WP/3-9, в котором предлагается изменить п. 1 в связи с тем, что ущерб был причинен в результате акта незаконного вмешательства против воздушного судна в полете. Этот наблюдатель также предложил изменить название конвенции с целью подчеркнуть, что ущерб причинен в результате акта незаконного вмешательства. В связи со вторым предложением, одна делегация заявила, что такое изменение названия вполне приемлемо. В отношении первого предложения несколько делегаций выступили за то, чтобы более наглядно отразить элемент незаконного вмешательства как основной причины ущерба, оговоренного в п. 1 статьи 3, и соответствующим образом изменить текст. В своем резюме дискуссии по этому вопросу председатель отметил, что никто не возражал против предложения об изменении названия конвенции. В отношении п. 1 председатель предложил редакционному комитету подумать над тем, каким образом передать концепцию "незаконного вмешательства" с учетом предложения наблюдателя. Секретариату поручено уточнить французский текст п. 1.

3:26 Редакционному комитету было предложено уточнить положения **п. 2 статьи 3** с целью более тесно увязать акт незаконного вмешательства и базу возмещения, учитывая при этом существующее определение термина "событие". В этой связи одна делегация высказала сомнения и призвала не возлагать на потерпевшую сторону обязанность доказывания того, что ущерб был причинен в результате акта незаконного вмешательства.

3:27 Остановившись на вопросе об экологическом ущербе, которому посвящен **п. 3 статьи 3**, докладчик напомнил, что при подготовке документа было сочтено целесообразным оставить этот вопрос на усмотрение соответствующих государств, поскольку режимы ответственности за такой вид ущерба в разных государствах различаются. Одна делегация, которую поддержала другая делегация, заявила, что существующий текст недостаточно ясен. В отличие от других конвенций, например по вопросу о ядерном ущербе, текст не устанавливает критериев того, что считается экологическим ущербом, и не учитывает возможных экономических последствий с точки зрения наличия или отсутствия возможности страхования, а также возможности существенного сокращения средств ДМВ. Отметив, что концепция экологического ущерба должным образом не рассматривается в правовых системах многих развивающихся стран, одна делегация высказалась за создание правовой однозначности и равных условий для всех участников. Эта делегация предложила включить после слов "государства-участника" в п. 3 фразу "...или, если такого закона не существует, как определено секретариатом Дополнительного механизма возмещения".