



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. 3:91–3:115 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

3:91 Комитет возобновил рассмотрение **п. 3 статьи 19**. Председатель напомнил о состоявшихся ранее в Комитете дискуссиях по данному вопросу, которые свидетельствовали о различных точках зрения по вопросу о том, следует ли предусмотреть автоматический и обязательный механизм "drop-down".

3:92 Одна делегация поддержала концепцию обязательного механизма "drop-down" в случае выполнения стандарта, установленного в п. 3. Эта делегация предложила Комитету рассмотреть в этом контексте флими № 2 и пояснила, что поправка к тексту тем не менее необходима для рассмотрения ситуации, когда отдельный эксплуатант не в состоянии получить страховое покрытие. Один наблюдатель, поддержавший автоматическую оговорку "drop-down", считал, что внесенное данной делегацией предложение заслуживает внимания. С этим мнением согласился еще один наблюдатель, который отметил, что автоматическая оговорка "drop-down" необходима в ситуациях, аналогичных событиям 11 сентября, когда два или большее количество воздушных судов одного и того же эксплуатанта подвергаются акту незаконного вмешательства. В подобной ситуации совокупное страховое покрытие, предоставляемое этому эксплуатанту, в противном случае может быть исчерпано и оказаться недостаточным даже для возмещения на первом уровне.

3:93 Одна делегация полностью поддержала автоматический механизм "drop-down" и упомянула в этом контексте, что государствам надлежит облегчать положение перевозчика в подобных обстоятельствах, поскольку акт незаконного вмешательства прежде всего направлен против государства. Признав, что несколько актов незаконного вмешательства, направленных против одного и того же перевозчика, представляют собой особую проблему, требующую рассмотрения, одна делегация выразила мнение о том, что решение этого вопроса целесообразно оставить на усмотрение конференции сторон. Поступить иначе и предусмотреть обязательную оговорку "drop-down" – это значит противоречить действующим нормам страхования Европейского сообщества и препятствовать ратификации конвенции рядом государств. Эта делегация заявила, что в той степени, в какой соответствующий эксплуатант обеспечил себе все страхование, предусмотренное конвенцией, оказание ему определенной финансовой помощи в некоторых обстоятельствах согласно принципу, изложенному в статье 26, будет вполне справедливым. Отметив, что во флими № 2 вопрос непредоставления страхового покрытия конкретному эксплуатанту правильно обозначен как особая проблема, председатель заявил, что некоторые государства по-видимому найдут определенное утешение в том, что вопрос об оговорке "drop-down" будет решаться по усмотрению конференции сторон, поскольку речь всегда может идти о невнимательной авиакомпания с плохой репутацией в части применения мер авиационной безопасности. Одна делегация считала, что этот вопрос требует дополнительного рассмотрения, особенно в отношении условий и продолжительности действия оговорки "drop-down" в связи с событиями, затрагивающими одного и того же эксплуатанта. С учетом этого выступления председатель высказался за создание дополнительной группы "друзей председателя" (№ 3), состоящей из представителей делегаций Франции и Японии и наблюдателей от АРГ, ИАТА и LMBC. Этой группе было предложено провести рассмотрение как можно быстрее.

3:94 Затем Комитет сосредоточил внимание на **статье 20** (Предварительные выплаты и другие меры). Одна делегация предложила Комитету рассматривать данное положение вместе с **статьей 6** (Предварительные выплаты) и уточнить ситуацию во избежание двойных выплат

физическому лицу. В связи с этим вопросом председатель Специальной группы Совета пояснил, что в принципе основная обязанность в отношении предварительных выплат возлагается на эксплуатанта; если эксплуатант произведет выплаты, экономической потребности в производстве выплат согласно статье 20 уже не будет. Последнее положение было включено для рассмотрения ситуаций, связанных с оговоркой "drop-down", при которых выплаты должны будут производиться ДМВ при условии принятия решения конференцией сторон и соблюдения основных принципов возмещения. Она заявила, что по этому вопросу, тем не менее, возможно потребуются сделать некоторые разъяснения. В этой связи один наблюдатель упомянул, что основные принципы возмещения предусматривают взаимодействие между страхователями и ДМВ, которые легко установят факт любых двойных выплат.

3:95 В отношении предварительных выплат и выплачиваемой компенсации со стороны ДМВ одна делегация предложила уточнить, что такие выплаты должны освобождаться от любых валютных или трансферных ограничений. Отметив, что в некоторых юрисдикциях это может быть деликатным вопросом, председатель предложил данной делегации подготовить флмизи для рассмотрения Комитетом. С учетом этого Комитет согласился со **статьями 6 и 20**.

3:96 **Статья 21** (Действие или бездействие потерпевших) была одобрена без обсуждения.

3:97 **Статья 22** (Судебные издержки и другие расходы), положения которой были взяты из п. 6 статьи 22 Монреальской конвенции, была одобрена Комитетом.

3:98 Комитет продолжил свою работу и перешел к рассмотрению **статьи 23** (Сокращение возмещения). В связи с этой статьей Комитет напомнил о состоявшихся ранее дискуссиях по вопросу о "психическом повреждении" как об отдельном пункте в отношении повреждения. Хотя один наблюдатель вновь привел свои аргументы против признания такого вида повреждения, несколько делегаций выразили мнение о том, что в свете предыдущих дискуссий "психическое повреждение" в признанной согласно Конвенции степени должно иметь такой же приоритет, как и "смерть и телесное повреждение" в той мере, в какой речь идет о приоритете над имущественным ущербом. Председатель предложил Редакционному комитету адекватно отразить этот вопрос. Кроме того, Комитет согласился с тем, что во второй строчке статьи 23 следует сделать более точную ссылку, указав на "статью 4 и п. 2 статьи 19".

3.99 Затем в связи со статьей 23 одна делегация предложила Комитету рассмотреть предложение о поправке, изложенное в добавлении к документу LC/33-WP/3-16. Комментируя его одна делегация отметила, что в сущности это предложение подходит в контексте морского права. Однако эта делегация отметила, что данное предложение может иметь последствия для положений конвенции, касающихся юрисдикции. С учетом последнего выступления, Председатель заметил, что предложенная поправка возможно не подходит в авиационном контексте. На этом Комитет завершил рассмотрение статьи 23.

3:100 Затем Комитет перенес внимание на **статью 24** (Дополнительное возмещение). Одна делегация выразила обеспокоенность по поводу данного предложения и предложила Комитету рассмотреть предложение, содержащееся в документе LC/33-WP/3-5. Эта делегация напомнила о своих главных возражениях против данного проекта текста. По мнению этой делегации это предложение не позволяло потерпевшему получить дополнительную компенсацию от перевозчика даже если перевозчик был в состоянии произвести выплату, не прибегая к использованию собственных фондов ни на первом, ни на втором уровнях. Данный проект текста противоречил основным принципам деликтного права, поднимал конституционные вопросы и фактически не стимулировал воздушного перевозчика к действию согласно принципам моральной

ответственности и соблюдению мер авиационной безопасности. Эта делегация отметила, что превышаемый предел ответственности, несмотря на предъявление иска на основе установления вины, не совместим с основополагающими правовыми принципами. Она предложила Комитету рассмотреть ее предложение, изложенное в п. 4 вышеупомянутого рабочего документа, в котором предусматривались оговорки в отношении предела ответственности в случае невыполнения старшим руководством своих контрольных обязанностей или ненадлежащего отбора своих служащих и агентов.

3:101 Докладчик отметил, что твердый предел ответственности считается необходимым для эксплуатантов в качестве *quid pro quo* для принятия режима строгой ответственности, указав при этом, что эта особенность одновременно остается спорным элементом. Он обратил внимание Комитета на соображения, изложенные в пп. 3.15 и 4.6 доклада докладчика. Он заявил, что в случае легкой превышаемости предела ответственности новый правовой документ в основном уже не будет служить механизмом быстрого возмещения ущерба потерпевшему и вместо этого будет вызывать судебные споры по вопросу о поведении перевозчика.

3:102 В ходе последовавшей дискуссии четыре делегации заявили, что они полностью разделяют обеспокоенность выступившей ранее делегации.

3:103 Одна делегация, которую поддержали несколько других делегаций, считала, что нынешний проект разумно учитывает основные интересы потерпевших. Эта делегация выразила определенную обеспокоенность по поводу предложения, содержащегося в п. 4 документа LC/33-WP/3-5, и концепции солидарной "ответственности" ДМВ. Еще одна делегация напомнила, что цель конвенции состоит в управлении рисками и распределении рисков с обеспечением при этом возмещения ущерба потерпевшему. Она считала твердый предел ответственности необходимым элементом успешной реализации всего проекта. Другая делегация предложила рассматривать эти выступления в контексте происходящей смены парадигмы, в частности в ситуации, когда авиакомпания являются невиновными потерпевшими. В редких случаях частичного вклада авиакомпании в причинение ущерба необходимо по-прежнему прибегать к применению принципов деликтного права; данная делегация заявила, что любые отклонения от этого должны быть разумными, чтобы оставаться приемлемыми для ратификации. Эта делегация напомнила, что она представила рабочий документ LC/33-WP/3-21, в котором предлагалось рассматривать статьи 24 и 27 одновременно и в котором содержалось предложение о расширении ситуаций, при которых может требоваться дополнительное возмещение.

3:104 Другая делегация считала, что эксплуатант должен освобождаться от ответственности только при отсутствии умысла с его стороны и что концепция старшего руководства должна включать всех лиц, принимающих обязывающие решения от имени эксплуатанта; с этим мнением согласилась еще одна делегация. Что касается бремени доказательства, предусмотренного в п. 2, две делегации считали, что его следует возложить на эксплуатанта, а не на потерпевшего. Одна делегация предложила рассмотреть возможность возложения бремени доказательства на ДМВ.

3:105 Один наблюдатель, как и несколько делегаций, считал статью 24 краеугольным камнем всей конвенции и заявил, что итоги дискуссий по этому вопросу определяют, будет ли этот документ поддержан отраслью. Этот наблюдатель отметил, что в плане компенсации потерпевшие будут иметь больше фондов в виде страхования и ДМВ, чем по нормальной системе деликтных исков. Кроме того, в связи с возложением строгой ответственности обеспечивается быстрое возмещение со стороны авиакомпании. Касаясь вопроса моральной ответственности, он заявил, что авиакомпании имеют все стимулы для предотвращения акта незаконного вмешательства и что они весьма серьезно выполняют свои обязанности в отношении требований по обеспечению

авиационной безопасности. Эту точку зрения разделила одна делегация, которая отметила, что вопросы обеспечения безопасности в авиации строго регулируются не только Приложением 17, но и передовой отраслевой практикой.

3:106 Две другие делегации считали, что предел ответственности необходим. По их мнению, нынешний проект направлен на достижение баланса между интересами эксплуатанта и потерпевших с недопущением при этом возложения чрезмерного бремени на эксплуатанта.

3:107 Одна делегация, которая первоначально испытывала аналогичные опасения относительно отхода от традиционных принципов деликтного права, отметила, что она достигла лучшего понимания основополагающих принципов и идей, изложенных в нынешнем тексте статьи 24. Приняв такие принципы, можно будет понять, что конвенция больше не представляет собой традиционный режим деликтного права. Эта делегация была готова принять новую структуру и учитывала выраженные другими делегациями опасения, отражающие иную точку зрения. Таким образом, Комитету крайне необходимо найти общую точку зрения, поскольку в противном случае данный проект потерпит неудачу. Эта делегация предложила Комитету перейти от видения предложенного, как просто еще одного режима деликтного права, к видению, направленному на разделение рисков и расходов в случае чрезвычайных событий. Тем не менее некоторые детали пп. 2 и 3 статьи 24 необходимо рассмотреть, поскольку уровень поведения, требуемый для превышения предела, и некоторые условия остаются слишком узкими. Выступая в том же духе, еще одна делегация выразила мнение о том, что мотивировка новаторской философии статьи 24 оправдывает рассмотрение новых решений.

3:108 Предложение об исключении статьи 24 не было одобрено. Вместо этого Комитет решил сохранить ее и продолжить ее обсуждение.

3:109 В ходе состоявшейся затем дискуссии одна делегация предложила заменить в п. 2 слова "лицо, требующее возмещения" словами "Дополнительный механизм возмещения", а другая делегация предложила перенести с потерпевшего на эксплуатанта бремя доказательства, предусмотренное в п. 2. Комитет не одобрил ни одного из этих предложений.

3:110 Одна делегация попросила дать разъяснение относительно юридического значения "применимого отраслевого стандарта", на который делается ссылка в п. 3. Один наблюдатель пояснил, что ИАТА проверяет, соблюдают ли ее авиакомпании-члены применимые правовые нормы (будь то нормы, установленные ИКАО, или иные нормы), в частности национальные законы и правила, которые отражены в так называемых стандартах ИАТА, используемых при проверках ее авиакомпаний-членов. Если авиакомпания следует таким нормам, она не может считаться допустившей грубую небрежность в случае акта незаконного вмешательства, хотя у авиакомпаний могут быть и другие основания заявлять об отсутствии грубой небрежности.

3:111 В связи с выраженной обеспокоенностью по поводу превышения предела ответственности одна делегация полагала, что такая возможность практически отсутствует. Это может быть только в случае, если перевозчик будет являться исполнителем акта. Что касается использования перевозчиком нормальной отраслевой аргументации во избежание превышения предела, данная делегация рассматривала это как практическое решение, поскольку это считается наилучшей отраслевой практикой и, следовательно, как правило будет рассматриваться в целях п. 2 b).

3:112 Одна делегация заявила, что, если статья 24 сохраняется согласно решению Комитета, то в нее следует внести следующие изменения: к словам "старшее руководство" в п. 2 добавить слова "служащие и агенты", а слова "с игнорированием известного, вероятного и

неизбежного риска" в подпункте b) iii) п. 2 заменить словами "по неосторожности и зная, что в результате, вероятно, будет причинен ущерб".

3:113 Первое предложение было поддержано двумя делегациями. Одна из них пояснила, что ввиду расширения практики использования услуг внешних подрядчиков, в том числе в сфере авиационной безопасности, авиакомпании могут потерять контроль за деятельностью внешних подрядчиков. Однако четыре делегации и один наблюдатель не согласились с этим предложением, пояснив, что это нарушит задуманную систему и что принятие любой формулировки, ведущей к превышению предела ответственности, открывает путь для банкротства авиакомпаний с серьезными социальными последствиями. В этой связи это предложение было отклонено.

3:114 В связи с предложенными изменениями к подпункту b) iii) п. 2 и с учетом связи этого положения с п. 3, в котором ссылка на "применимый отраслевой стандарт" вызвала проблемы в ходе предыдущей дискуссии, было решено продолжить рассмотрение этого вопроса на следующем заседании.

3:115 Затем председатель предложил делегации Швеции представить флими № 1, содержащий доклад группы 2 "друзей председателя", касающийся пересмотренного текста статьи 7 о страховании. Пересмотренный текст был одобрен в предложенном виде без обсуждения.