



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 29 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Юридической комиссией

КОМПЕНСАЦИИ. ПЕРЕДОВАЯ ПРАКТИКА СТРАХОВЫХ КОМПАНИЙ В ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ

(Представлено Международной федерацией членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе подчеркивается важность обеспечения защиты пострадавших и необходимость в справедливой и достойной компенсации, при этом также признается важность сохранения стабильности авиационной отрасли, как предусмотрено Конвенцией о компенсации ущерба, нанесенного воздушными судами третьим сторонам, которая обсуждалась на Международной конференции по воздушному праву (Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 года). В нем также обращается внимание на то, что критически важно призвать государства информировать ИКАО о своих страховщиках и эксплуатантах в целях сбора, распространения и внедрения передовой практики. В этой связи ИКАО предлагается инициировать процесс пересмотра Монреальской конвенции.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) признать важность и актуальность данного вопроса;
- b) просить ИКАО собирать среди государств, международных организаций, отрасли и доноров информацию о передовой практике страховых компаний в вопросах поддержки пострадавших в авиационных происшествиях; сводить и публиковать эту информацию в целях содействия ее внедрению государствами;
- c) поручить Совету осуществлять мониторинг внедрения этой передовой практики после ее публикации;
- d) рассмотреть вопрос о включении пересмотра Монреальской конвенции в программу работы Юридического комитета в целях создания возможности предоставления более соразмерной компенсации пострадавшим в соответствии со страховкой, имеющейся у авиакомпаний и эксплуатантов.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех".

¹ Варианты на английском и испанском языках представлены ACVFFI.

<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	<i>Дос 9998, Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i> <i>Дос 9973, Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i> <i>Конвенция об унификации некоторых правил международных перевозок по воздуху (Монреальская конвенция 1999 года)</i> <i>Резолюция А41-14 Ассамблеи Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В Монреальской конвенции изложены обязанности сторон, относящихся к коммерческой авиации. В ее преамбуле признается необходимость обеспечить достаточную компенсацию третьим сторонам, пострадавшим в результате событий, связанных с воздушным судном в полете. В ней также признается важность защиты интересов затронутых третьих сторон и необходимость в справедливой компенсации, и наряду с этим обеспечения стабильности авиационной отрасли.

1.2 В главе III конвенции устанавливается сфера применения положений о компенсации за ущерб, а также условия, при которых возникает обязательство в предоставлении возмещения. Однако представляется, что страховые полисы, оформляемые эксплуатантами в соответствии с этими правилами, не являются предметом надзора в части действий, предпринимаемых в отношении пострадавших и их семей после авиационных происшествий.

2. АНАЛИЗ

2.1 Согласно документам ИКАО 9998 и 9973, в сферу поддержки, оказываемой пострадавшим, выжившим и их семьям, включаются вопросы, связанные с компенсацией нанесенного ущерба. Однако оба этих документа преимущественно ссылаются на положения Монреальской конвенции и внутреннее законодательство.

2.2 Мало внимания уделяется тому, каким образом страховые компании действуют в отношении пострадавших, выживших и их семей после происшествия. Во многих случаях они вовлекаются в продолжительные судебные разбирательства, несмотря на то, что эксплуатант располагает достаточным страховым покрытием согласно своим кредитным полисам для принятия мер в чрезвычайных ситуациях.

2.3 Хотя в Монреальской конвенции определена ответственность авиаперевозчиков, в ней не оговорено, какие меры принимают страховщики в отношении пострадавших, выживших и их семей в случае авиационных происшествий.

2.4 В статье 3 Конвенции о компенсации ущерба, нанесенного воздушными судами третьим сторонам, упоминается "...ответственность эксплуатанта", а в статье 5 – "приоритетность компенсации". В статье 9 говорится об относящемся к государствам-членам требовании "страхования", призванного обеспечить поддержание их эксплуатантами достаточной страховки

или гарантий для покрытия гражданской ответственности в соответствии с этой конвенцией. Таким образом, государствам необходимо отслеживать передовую практику страховых компаний посредством своих механизмов проведения проверок и осуществления надзора.

2.5 В статье 17 "Смерть и телесные повреждения. Повреждения багажа" Монреальской конвенции определено, что авиаперевозчик несет ответственность за ущерб, нанесенный в случае смерти пассажира или получения им телесных повреждений, если происшествие, вызвавшее эти повреждения или смерть, произошло на борту воздушного судна или любых процедур посадки или высадки пассажиров. Соответственно, страховой полис, покрывающий ответственность авиаперевозчика, должен в полной мере предусматривать "компенсацию ущерба, нанесенного пассажиру и/или его семье в случае смерти".

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Учитывая важность защиты интересов затронутых третьих сторон и необходимость в справедливой компенсации, и при этом сохранения стабильности авиационной отрасли, как указано в *Конвенции о компенсации ущерба, нанесенного воздушными судами третьим сторонам*, обсуждавшейся на Международной конференции по воздушному праву, проведенной в Монреале с 20 апреля по 2 мая 2009 года, чрезвычайно важно, чтобы государства информировали ИКАО о передовой практике своих страховщиков и эксплуатантов, с тем чтобы поддержать интеграцию этой практики на основе ее результатов.

3.2 Ввиду важности упорядоченного развития деятельности международного воздушного транспорта, обеспечения беспрепятственного потока пассажиров и защиты их прав в соответствии с принципами и целями *Конвенции о международной гражданской авиации*, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года, государства и их граждане получили бы пользу от внедрения передовой практики и уделения надлежащего внимания условиям страховых полисов, согласуемых авиакомпаниями и их страховщиками.

3.3 Учитывая необходимость обеспечения соразмерности в распределении компенсации между сторонами, необходимо, чтобы государства осуществляли мониторинг практики страховых компаний и содействовали выделению более существенных ресурсов на компенсацию пострадавшим в соответствии с требованиями к страховому покрытию, изложенными в полисах, подписываемых авиаперевозчиками.

— КОНЕЦ —