

АДМИНИСТРАТИВНАЯ СПРАВКА
ДЛЯ РАТИФИКАЦИИ КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА
В РЕЗУЛЬТАТЕ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА
ИЛИ ДЛЯ ПРИСОЕДИНЕНИЯ К НЕЙ

1. Полное название документа

Конвенция о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов, совершенная в Монреале 2 мая 2009 года (Doc 9920).

2. История принятия

Международная конференция по воздушному праву, Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 года.

3. Краткая справка

1) Согласно пункту 1 статьи 2 настоящая Конвенция применяется к случаям ущерба третьим лицам, причиненного на территории государства-участника воздушным судном в полете, выполняющим международный полет, в результате акта незаконного вмешательства. В данной статье также предусматривается возмещение ущерба, причиненного в любом государстве-участнике, независимо от того, принадлежит ли эксплуатант государству-участнику. В некоторых случаях Конвенция также применяется к случаям такого ущерба, причиненного в государстве, не являющемся участником: если эксплуатант государства-участника причиняет ущерб на территории государства, не являющегося участником, Конференция сторон (КС) может принять решение о предоставлении финансовой поддержки этому эксплуатанту (статья 28).

2) Несмотря на то, что в пункте 1 статьи 2 содержится положение международного характера, в пункте 2 обеспечивается возможность применения, по существу, в ситуациях внутреннего характера. По усмотрению государства-участника Конвенция также будет применяться к таким случаям ущерба, который причинен на территории этого государства-участника воздушным судном в полете, выполняющим полет, не являющийся международным, в результате акта незаконного вмешательства.

3) Эксплуатант несет объективную ответственность за возмещение ущерба. В пункте 1 статьи 3 говорится, что эксплуатант несет ответственность за возмещение ущерба только при условии, что этот ущерб причинен воздушным судном, находившимся в полете. Истцу нет необходимости доказывать вину. Ущерб по причине смерти, телесного повреждения и психического расстройства подлежит возмещению, так же как и ущерб имуществу; экологический ущерб также подлежит возмещению, если такое возмещение предусматривается законом государства, на территории которого причинен ущерб.

4) Согласно статье 4 ответственность эксплуатанта ограничивается или устанавливается предел его ответственности на основе веса воздушного судна в диапазоне от 750 000 специальных прав заимствования (СПЗ) для самых легких воздушных судов до 700 000 000 СПЗ для самых тяжелых воздушных судов. Указанный предел ответственности может быть превышен только в исключительных обстоятельствах (см. п. 12 ниже).

5) В соответствии со статьей 8 предполагается учредить организацию, именуемую "Международный фонд гражданской авиации для возмещения ущерба" ("Международный фонд"), главные цели которой состоят в выплате компенсации лицам, которым причинен ущерб на

территории государства-участника, предоставлении финансовой поддержки в тех случаях, когда эксплуатант из государства-участника причиняет ущерб на территории государства, не являющегося участником (как изложено выше в п. 1) и принятии решения о целесообразности предоставления дополнительной компенсации пассажирам, находившимся на борту воздушного судна, участвовавшего в событии. Возмещение выплачивается в той мере, в какой общая сумма ущерба превышает пределы, установленные в статье 4 (пункт 1 статьи 18). Другими словами, если причинен ущерб, за который эксплуатант несет ответственность, он возместит его до установленного предела своей ответственности, а Международный фонд выплатит дополнительную компенсацию, превышающую предел такой ответственности. Как ожидается, эксплуатанты смогут получить страхование на сумму предела ответственности. Если страхование не предоставляется или предоставляется только по цене, несовместимой с дальнейшим функционированием воздушного транспорта, Международный фонд может производить выплату компенсации за ущерб, за который эксплуатанты несут ответственность согласно статьям 3 и 4 (пункт 3 статьи 18).

6) В целом, максимальная сумма возмещения из Международного фонда составляет 3 млрд СПЗ по каждому событию (пункт 2 статьи 18).

7) Международный фонд обладает международной правосубъектностью и состоит из Конференции сторон (КС), которая является его главным директивным органом и в которую входят все государства-участники, и Секретариата, возглавляемого Директором. КС, помимо прочего, устанавливает Регламент Международного фонда, Основные принципы возмещения, Основные принципы инвестиционной деятельности, устанавливает взносы, подлежащие выплате в Международный фонд, и принимает решения, в каких случаях эксплуатанту следует предоставить финансовую поддержку, если события имели место в государствах, не являющихся участниками. В статье 9 содержится полный перечень прав и обязанностей КС. КС проводит сессии раз в год, если она не установит другую периодичность их проведения.

8) В силу статьи 12 взносы в Международный фонд представляют собой обязательные суммы, взимаемые в отношении каждого пассажира и каждой тонны груза, отправляемых международным коммерческим рейсом из аэропорта в государстве-участнике. В тех случаях, когда государство-участник делает заявление согласно пункту 2 статьи 2 относительно внутренних рейсов, такие суммы также взимаются в отношении каждого пассажира и каждой тонны груза, отправляемых коммерческим рейсом, выполняемым между двумя аэропортами в таком государстве-участнике. Взносы, взимаемые в отношении каждого пассажира и каждой тонны груза, не взимаются более одного раза в отношении каждой поездки, независимо от того, включает ли такая поездка посадки или пересадки. Предполагается, что КС может установить суммы взносов в отношении авиации общего назначения. Эксплуатант взимает суммы взносов и переводит их в Международный фонд. В целом, общая сумма взносов, взимаемых Международным фондом в течение двух лет подряд не превышает 9 млрд СПЗ (пункт 3 статьи 14).

9) В статье 14 предусматривается, что КС принимает решение о сроках выплаты и размере взносов в отношении пассажиров и груза, отправляемых из государства-участника, которые подлежат взиманию с момента вступления в силу настоящей Конвенции для данного государства-участника. Первоначальные взносы выплачиваются также в отношении пассажиров и груза, отправляемых рейсами, предусмотренными заявлением в отношении внутренних рейсов. Взносы устанавливаются таким образом, чтобы сумма располагаемых финансовых средств в течение четырех лет составляла 3 млрд СПЗ. Если сумма располагаемых средств считается достаточной для выплаты возможного возмещения или оказания финансовой помощи в обозримом будущем и достигает суммы в 3 млрд СПЗ, КС может принять решение о прекращении взимания взносов.

10) В том случае, если эксплуатант не взимает или не переводит взносы, Директор принимает надлежащие меры для получения причитающейся суммы (пункт 2 статьи 15). Каждое государство-участник обеспечивает предоставление определенных статистических данных и другой информации Международному фонду; невыполнение этого положения может привести к тому, что такое государство-участник будет нести ответственность за имевшую место в результате этого нехватку взносов (статья 16).

11) Если причиной ущерба явилось или его причинению способствовало действие истца или пострадавшего, эксплуатант или Международный фонд полностью или частично освобождается от ответственности за выплату компенсации (статья 20).

12) Как упоминается в п. 4 выше, в исключительных случаях пределы ответственности эксплуатанта могут быть превышены. Согласно статье 23, если общая сумма ущерба превышает пределы ответственности эксплуатанта согласно статье 4 плюс суммы, подлежащие выплате Международным фондом согласно пункту 2 статьи 18 (то есть сумма ущерба превышает первый и второй уровни), лицо, которому причинен ущерб, может требовать дополнительного возмещения от эксплуатанта. Для этого такое лицо должно доказать, что эксплуатант или его служащие способствовали событию действиями или бездействием, совершенными с намерением причинить ущерб или по неосторожности и сознанием того, что в результате может быть причинен ущерб. В тех случаях, когда служащий способствовал причинению ущерба, эксплуатант не несет ответственности за какое-либо дополнительное возмещение, если он докажет, что соответствующая система отбора служащих и контроля за ними создана и внедрена. В пункте 4 статьи 23 указываются обстоятельства, при которых эксплуатант или его старшее руководство считаются не допустившими неосторожности.

13) В соответствии со статьей 24 эксплуатант имеет право регресса против любого лица, которое совершило, организовало или финансировало акт незаконного вмешательства; а также против любого другого лица. Аналогичным образом, если Международный фонд осуществил выплаты истцам, он имеет право регресса против любого лица, которое совершило, организовало или финансировало акт незаконного вмешательства; против эксплуатанта с учетом условий, указанных в статье 23; и против любого другого лица (статья 25).

14) В статье 26 указываются определенные ограничения права регресса.

15) В силу статьи 27 не предоставляется право регресса против собственника, арендодателя или финансового учреждения, обладающих правом на воздушное судно, не являющихся эксплуатантом, или, при определенных обстоятельствах, против изготовителя.

16) В статье 29 оговаривается исключительная правовая защита. По существу, любой иск о возмещении ущерба третьему лицу в результате акта незаконного вмешательства может быть предъявлен лишь к эксплуатанту или Международному фонду в соответствии с условиями и пределами ответственности, предусмотренными настоящей Конвенцией. Никакому другому лицу требования о возмещении такого ущерба не предъявляются третьим лицом. Однако положение об исключительной правовой защите не применяется в отношении иска против лица, которое совершило, организовало или финансировало акт незаконного вмешательства.

17) В главе VII содержатся другие процедурные положения. Иски о возмещении могут быть предъявлены только в рамках единой юрисдикции, а именно в судах государства-участника, на территории которого был причинен ущерб (пункт 1 статьи 32). Кроме того, решения, принятые судом, в тех случаях, когда они подлежат исполнению в том государстве-участнике, в котором находится соответствующий суд, подлежат исполнению в любом другом государстве-участнике,

хотя в определенных оговоренных обстоятельствах в признании и исполнении судебного решения может быть отказано (статья 34).

4. Основные аргументы в пользу ратификации

Конвенция направлена на защиту интересов как потерпевших, так и авиационной отрасли в целом.

Конвенция обеспечивает в большинстве случаев максимально полное возмещение ущерба потерпевшим; в отношении отдельных потерпевших пределы ответственности не устанавливаются и истцы не должны доказывать наличие вины перевозчика или любого другого лица. Все иски третьей стороны будут приниматься к удовлетворению в полной мере доказанного ущерба независимо от наличия их страхования. С принятием концепции передачи перевозчику ответственности за возмещение ущерба пострадавшие будут предъявлять иски одному указанному лицу, а именно перевозчику. Общий режим обращения с третьими сторонами приведет к сокращению числа дорогостоящих и длительных судебных разбирательств.

Перевозчики защищены посредством механизма установления общего предела ответственности по каждому событию на основе веса воздушного судна. Это должно привести к созданию стабильных и постоянных условий для гражданской авиации в отношении страхования военных рисков, благодаря обеспечению предсказуемости эксплуатационных расходов и освобождению отрасли от нестрахуемых катастрофических убытков, не поддающихся контролю.

5. Вступление в силу

В соответствии со статьями 38 и 39 Конвенция открыта для подписания всеми государствами и региональными организациями экономической интеграции (РОЭИ) в Штаб-квартире ИКАО в Монреале до ее вступления в силу.

В соответствии со статьей 40 Конвенция вступает в силу на 180-й день после сдачи на хранение депозитарию 35-го документа о ратификации, принятия, утверждении или присоединении при условии, что общее количество пассажиров, отправленных в предыдущем году из аэропортов в государствах, которые ратифицировали, составляет по крайней мере 750 000 000 согласно заявлению, сделанным этими государствами. Государство, сделавшее заявление в отношении внутренних рейсов, заявляет об общем количестве пассажиров, отправленных на внутренних рейсах в предыдущем году, и это количество засчитывается в 750 000 000.

6. Депозитарий

The International Civil Aviation Organization (ICAO)
Attention: Legal Affairs and External Relations Bureau
999 University Street
Montréal, Québec
Canada H3C 5H7

Дополнения:

Типовой документ о ратификации и типовой документ о принятии, утверждении или присоединении.

Важное примечание:

Во время сдачи на хранение своего документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении каждое государство в соответствии с п. 3 статьи 40 Конвенции должно заявить об общем количестве пассажиров, отправленных на международных коммерческих рейсах из аэропортов на его территории в предыдущем году. Государство, сделавшее заявление в соответствии с пунктом 2 статьи 2, должно также заявить о количестве пассажиров, отправленных на внутренних рейсах в предыдущем году.

**ТИПОВОЙ ДОКУМЕНТ О РАТИФИКАЦИИ
КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА В РЕЗУЛЬТАТЕ
НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА**

**(Подписывается главой государства, главой правительства
или министром иностранных дел)**

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что 2 мая 2009 года в Монреале была принята Конвенция о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что данная Конвенция была подписана от имени правительства [название государства] [дата],

И ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в пункте 2 статьи 38 Конвенции оговаривается, что Конвенция подлежит ратификации государствами, подписавшими ее,

Я [имя, фамилия и титул главы государства, главы правительства или министра иностранных дел] заявляю, что правительство [название государства], рассмотрев вышеупомянутую Конвенцию, РАТИФИЦИРУЕТ ее и обязуется неукоснительно соблюдать и выполнять содержащиеся в ней положения.

ПРИ ЭТОМ Я ЗАЯВЛЯЮ в соответствии с пунктом 3 статьи 40 Конвенции, что общее количество пассажиров, отправленных на международных коммерческих рейсах из аэропортов на территории [название государства] в предыдущем году [год], составило [количество пассажиров].

[Я ДОПОЛНИТЕЛЬНО ЗАЯВЛЯЮ в соответствии с пунктом 2 статьи 2, что эта Конвенция также применяется к случаям ущерба третьим лицам, который причинен на территории [название государства] воздушным судном в полете, выполняющим полет, не являющийся международным, в результате акта незаконного вмешательства и что общее количество пассажиров внутренних рейсов в [название государства] в предыдущем году [год] составило [количество пассажиров].]

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО я подписал настоящий документ о ратификации в [место] [дата].

[Подпись] и [печать]

**ТИПОВОЙ ДОКУМЕНТ О [ПРИНЯТИИ] [УТВЕРЖДЕНИИ] [ПРИСОЕДИНЕНИИ К]
КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА В РЕЗУЛЬТАТЕ
НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА**

**(Подписывается главой государства, главой правительства
или министром иностранных дел)**

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что 2 мая 2009 года в Монреале была принята Конвенция о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов,

И ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в пункте 3 статьи 38 данной Конвенции оговаривается, что любое государство, не подписавшее Конвенцию, может принять, утвердить ее или присоединиться к ней в любое время,

Я [имя, фамилия и титул главы государства, главы правительства или министра иностранных дел] заявляю, что правительство [название государства], рассмотрев вышеупомянутую Конвенцию, [УТВЕРЖДАЕТ ее] [ПРИНИМАЕТ ее] [ПРИСОЕДИНЯЕТСЯ к ней] и обязуется неукоснительно соблюдать и выполнять содержащиеся в ней положения.

ПРИ ЭТОМ Я ТАКЖЕ ЗАЯВЛЯЮ в соответствии с пунктом 3 статьи 40 Конвенции, что общее количество пассажиров, отправленных на международных рейсах из аэропортов на территории [название государства] в предыдущем году [год] составило [количество пассажиров].

[Я ДОПОЛНИТЕЛЬНО ЗАЯВЛЯЮ в соответствии с пунктом 2 статьи 2, что эта Конвенция также применяется к случаям ущерба третьим лицам, который причинен на территории [название государства] воздушным судном в полете, выполняющим полет, не являющийся международным, в результате акта незаконного вмешательства и что общее количество пассажиров внутренних рейсов в [название государства] в предыдущем году [год] составило [количество пассажиров].]

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО я подписал настоящий документ о [принятии] [утверждении] [присоединении] в [место] [дата].

[Подпись] и [печать]