

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 47 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Юридической комиссией

**ПОДДЕРЖКА КОНВЕНЦИИ ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК
(МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ 1999 ГОДА)**

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Монреальская конвенция 1999 года (МК99) установила новый, справедливый и эффективный режим регулирования ответственности авиакомпаний перед пассажирами и грузоотправителями на международных рейсах. Признавая существенные преимущества, которые МК99 дает пассажирам, грузоотправителям и авиакомпаниям, 38-я Ассамблея ИКАО (А38) приняла резолюцию А38-20. Это побудило оставшиеся государства ратифицировать МК99 и стало призывом для тех, кто уже ратифицировал конвенцию, поддерживать преимущества ратификации.

ИАТА настойчиво поддерживает МК99 и пропагандирует среди государств ее практические преимущества для всех заинтересованных сторон, а также поддерживает ее скорейшую ратификацию. В этом был достигнут заметный прогресс, а именно, с момента проведения 38-й Ассамблеи в 2013 году еще 17 государств стали участниками МК99.

Однако, будучи задуманной в качестве единого, универсального режима ответственности для международных воздушных перевозок, конвенция была ратифицирована только 120 (63 %) странами-участниками ИКАО. Варшавская конвенция 1929 года и различные дополняющие ее инструменты остаются в силе, позволяя существовать сложной мозаике из применяемых правовых режимов. Следствием этого являются несправедливость и сложность, которые демонстрируют различные происшествия и инциденты, произошедшие в последнее время на воздушном транспорте.

Представляя преимущества, которые принесет всеобщее принятие МК99, следует снова настоятельно призвать все государства уделить первостепенное внимание скорейшей ратификации МК99.

Действия: в свете резолюции А38-20 и признанных преимуществ достижения универсального режима, регулирующего ответственность ИАТА, призывает Ассамблею:

а) отметить усилия ИАТА, направленные на содействие ИКАО, выраженные в поддержке ратификации МК99;

б) настойчиво призвать все государства – члены ИКАО, еще не ратифицировавшие Конвенцию, ратифицировать МК99 при первой возможности.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Резолюция А38-20, принятая на 38-й сессии Ассамблеи ИКАО

¹ Тексты на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках представлены ИАТА.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Монреальская конвенция 1999 года (МК99) вступила в силу 4 ноября 2003 года и установила новый режим ответственности в отношении международных воздушных перевозок. Она регулирует ответственность авиакомпании перед пассажирами в случае смерти, телесного повреждения или задержки рейса либо в случае задержки, повреждения или утери багажа и груза.

1.2 МК99 была предусмотрена в качестве универсального режима, регулирующего ответственность. Сегодня, спустя почти 13 лет с момента вступления конвенции в силу, только 120 из 191 государств-членов ИКАО ратифицировали ее² (следует отметить, что подавляющее большинство от общего объема регулярных воздушных перевозок приходится на эти государства). Однако, существует ряд быстро развивающихся в сфере авиации государств, особенно в Азии, которым еще предстоит ратифицировать МК99 (см. Приложение А).

1.3 Таким образом, Варшавская конвенция 1929 года, Гаагский протокол 1955 года, Гвадалахарская конвенция 1961 года и Монреальские дополнительные протоколы 1975 года, предшествующие МК99, остаются в силе, создавая сложную мозаику из потенциально применимых режимов, регулирующих ответственность.

1.4 Трагическая гибель рейса Metrojet 9268 над Синайским полуостровом (в октябре 2015 года) и рейса Air Asia 8501 над Яванским морем (в декабре 2014 года), не оставившая в живых никого – это два новых примера происшествий, в которых в отношении большинства погибших пассажиров действуют существенно более низкие пределы ответственности в соответствии с режимом, установленным более ранней Варшавской конвенцией (см. таблицу 1). Всеобщая ратификация МК99 положит конец этой несправедливости, предоставляя пассажирам, грузоотправителям и авиакомпаниям большую защиту и уверенность.

1.5 ИАТА призывает государства к ратификации МК99, проводя свою деятельность на национальном, региональном и глобальном уровнях. При поддержке авиакомпаний – членов ИАТА и ассоциаций-партнеров был проведен ряд встреч и семинаров с представителями государственных органов и другими заинтересованными сторонами для разъяснения преимуществ. На региональном уровне ИАТА привлекала к участию различные региональные комиссии в сфере гражданской авиации, предоставляя в рамках предусмотренных встреч информационные материалы. Более того, ИАТА вовлекала членов Совета ИКАО и проводила разного рода выступления и встречи с участием Генерального директора для поддержки ратификации этого важного правового инструмента.

2. ПРЕДПОСЫЛКИ

2.1 Всеобщее принятие МК99 даст ряд важных преимуществ для всех сторон:

2.1.1 Для пассажиров – МК99 заменяет неоправданно низкое ограничение ответственности авиакомпаний, составляющее всего 12,000 долл. США (см. таблицу 1) в случае смерти или телесного повреждения в соответствии с режимами, регулирующими ответственность, предусмотренными Варшавской конвенцией и Гаагским протоколом. В соответствии с МК99 пассажиры имеют право на компенсацию ущерба в размере 113,110 Специальных Прав Заимствования (СПЗ) (примерно 160,000 долл. США по состоянию на июнь 2016 года) без подтверждения небрежности или другого неправильного действия. Если заявленный ущерб

² См. [http://www.icao.int/secretariat/legal/List of Parties/Mtl99_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf)

превышает эту сумму, бремя доказательства того, что это не было небрежностью возлагается на авиакомпанию. МК99 содержит также иные положения в защиту прав потребителя, такие как право пассажира на выбор юрисдикции и увеличенные компенсационные выплаты авиакомпаний жертвам. Кроме того, ИКАО пересматривает пределы ответственности каждые пять (5) лет, обеспечивая соответствие МК99 обстоятельствам и инфляции.

2.1.2 Для грузоотправителей – 35 % глобального объема товаров перевозится воздушным транспортом. В это число входят ценные грузы, отправки, требующие соблюдения температурного режима, такие как медицинские товары, чувствительные к температуре компоненты и продовольственные товары. В соответствии с Варшавской конвенцией физическая бумажная авианакладная должна сопровождать отправку, чтобы авиакомпании могли полагаться на пределы ответственности. В свою очередь МК99 целенаправленно поддерживает использование электронных записей, включая электронные грузовые накладные (e-AWB). В результате существенно повышается эффективность, в том числе, и в сфере охраны окружающей среды, за счет исключения бумажных документов из логистической цепочки воздушных грузоперевозок. Также использование электронных документов способствует упрощению процедур торговли, так как грузоотправители, экспедиторы и регулирующие органы получают выгоду благодаря более быстрой и точной обработке документов, повышению продуктивности и уровня безопасности, ускоренным срокам доставки и более точному соответствию таможенным правилам.

2.1.3 Для авиакомпаний – многие международные авиакомпании эксплуатируют постоянно расширяющиеся глобальные маршрутные сети. Однако без всеобщей ратификации МК99 продолжает существовать неоднородность режимов регулирования ответственности. Например, отдельный рейс между любыми пунктами отправления и назначения может перевозить пассажиров и грузы, подпадающие под действие положений различных режимов регулирования ответственности. Как изложено в п. 1.4, это создает сложности и беспорядок при определении, какой режим будет действовать для конкретного инцидента или авиационного происшествия. Процесс работы с исками, возникающими в отношении международных воздушных перевозок, является неоправданно сложным. Всеобщее принятие МК99 позволит избежать этих проблем.

Таблица 1. Пределы ответственности, соответствующие различным режимам регулирования ответственности авиакомпаний

Тип	Варшавская конвенция (1929)	Гаагский протокол (1955)	Дополнительный протокол 2 и Монреальский протокол 4	Монреальская конвенция (1999)
Смерть или телесное повреждение	12,000 долл. США	24,000 долл. США	25,000 долл. США	160,000 долл. США (нижний порог, могут быть взысканы большие суммы)
Груз	20 долл. США за кг	20 долл. США за кг	25 долл. США за кг	28 долл. США за кг
Положения, касающиеся электронной документации?	Нет	Нет	Есть (только в МР4)	Есть

Примечание. В таблице в отношении различных пределов и порогов ответственности для сравнения приводятся суммы в долларах США по среднерыночному курсу, действующему на 22 июня 2016 года. Международные договоры не устанавливают значения в долларах США – расчеты в долларах США были сделаны для наглядности и удобства сравнения.

3. ДЕЙСТВИЯ

3.1 В свете резолюции А38-20 и вышеупомянутых преимуществ достижения всеобщего режима регулирования ответственности авиакомпаний перед пассажирами и грузоотправителями на международных рейсах, ИАТА предлагает Ассамблее:

- a) отметить усилия ИАТА, направленные на содействие ИКАО, выраженные в поддержке ратификации МК99;
 - b) настойчиво призвать все государства – члены ИКАО, еще не ратифицировавшие конвенцию, уделить первостепенное внимание ратификации МК99
-

ДОБАВЛЕНИЕ

СПИСОК СТРАН-УЧАСТНИЦ ИКАО, КОТОРЫМ ЕЩЕ ПРЕДСТОИТ РАТИФИЦИРОВАТЬ МК99

1	Алжир	28	Киргизия	53	Сенегал
2	Ангола	29	Кирибати	54	Сент-Китс и Невис
3	Андорра	31	Коморские Острова	55	Сент-Люсия
4	Антигуа и Барбуда		Корейская Народно- Демократическая Республика	56	Соломоновы Острова
5	Афганистан	30		57	Сомали
6	Багамские острова	32	Лаосская Народно- Демократическая Республика	58	Судан
7	Бангладеш	33	Лесото	59	Суринам
8	Белоруссия	34	Либерия	60	Таджикистан
9	Бруней-Даруссалам	35	Ливия	61	Таиланд
10	Бурунди	36	Маврикий	13	Тимор-Лешти
11	Бутан	37	Мавритания	62	Того
12	Венесуэла	38	Малави	63	Тринидад и Табаго
14	Вьетнам	39	Маршалловы Острова	64	Тунис
15	Гаити	40	Микронезия	65	Туркмения
16	Гана	41	Мьянма	66	Уганда
17	Гвинея	42	Науру	67	Узбекистан
18	Гвинея-Биссау	43	Непал		Центральноафриканская Республика
19	Гренада	44	Нигер	68	
20	Джибути	45	Никарагуа	69	Чад
21	Замбия	46	Палау	70	Шри-Ланка
22	Зимбабве	47	Папуа Новая Гвинея	71	Эритрея
23	Йемен	48	Российская Федерация	72	Южный Судан
24	Индонезия	49	Самоа		
25	Ирак	50	Сан-Марино		
26	Иран	51	Сан-Томе и Принсипи		
27	Камбоджа	52	Свазиленд		