



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 40 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Юридической комиссией

**ПЕРЕДОВАЯ ПРАКТИКА ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ,
СВЯЗАННАЯ СО СТРАХОВЫМ ВОЗМЕЩЕНИЕМ**

(Представлено Международной федерацией членов семей жертв авиационных катастроф)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В целом, последствия авиационных происшествий для пострадавших и их семей были смягчены благодаря развитию коммерческой авиации во всем мире и эффективному внедрению Стандартов и Передовой практики ИКАО, связанных с обеспечением безопасности полетов. Несмотря на это, страховые компании не всегда применяют в отношении людей, пострадавших в авиационных происшествиях, передовую практику в соответствии с законодательными нормами, регулирующими этот процесс.

Следовательно, необходимо уделить внимание этому вопросу и попросить государства представить примеры передовой практики в отношении с страховыми компаниями. Целью этой деятельности является распространение их опыта и организация нормальной деятельности от первого шага, т. е. от выплаты авансов, до выдачи компенсаций, которые должны быть получены пострадавшими в авиационных происшествиях и их семьями.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) напомнить государствам о резолюциях ИКАО, касающихся компенсаций пострадавшим, страховщикам и эксплуатантам;
- b) настоятельно призвать государства-члены, международные организации, отрасль и доноров поддерживать передовую практику страховщиков в отношении с пострадавшими и обмениваться информацией при посредстве ИКАО, чтобы облегчить доступ к информации государствам и международным организациям;
- c) настоятельно призвать Совет обеспечить, чтобы в УПКБП были включены соответствующие требования к государствам представлять передовую практику, связанную с соблюдением порядка возмещения ущерба пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям;
- d) провести в следующем году семинар по передовой практике государств в отношении с страховыми компаниями и эксплуатантами.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со всеми стратегическими целями
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют

<i>Справочный материал</i>	<i>Дос 9740, Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок</i> <i>Дос 9919, Конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам</i> <i>Дос 9920, Конвенция о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов</i> <i>Дос 9973, Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)</i> <i>Дос 9998, Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i> <i>Дос 10123, Вторая конференция высокого уровня по авиационной безопасности</i> <i>Cir 285, Инструктивный материал по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i>
----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Монреальская конвенция 1999 года (МК99) определяет ответственность сторон в коммерческой авиации и государств. В преамбуле признается необходимость обеспечить надлежащее возмещение третьим сторонам, которым причинен ущерб в результате событий с участием воздушного судна в полете. В ней также признается важность обеспечения защиты интересов пострадавших третьих сторон и необходимость справедливого возмещения ущерба, а также обеспечения стабильности авиационной отрасли.

1.2 В главе III устанавливается размер возмещения ущерба, а также условия принятия ответственности за возмещение ущерба. По-видимому, отсутствует контроль над страховыми полисами о возмещении ущерба пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, которые эксплуатанты заключают согласно этому правилу.

2. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

2.1 В циркуляре 285 от 2001 года и последующих документах Дос 9998 и Дос 9973 в главы о помощи пострадавшим и их семьям включен порядок возмещения причиненного ущерба, однако в них есть также ссылки на положения МК99 и национальные законодательства.

2.2 Не был улучшен порядок возмещения ущерба пострадавшим и их семьям. Иногда пострадавшие вынуждены участвовать в длительных судебных разбирательствах, хотя в страховых полисах эксплуатанта предусмотрено необходимое страховое покрытие в случае аварийной ситуации.

2.3 Основное внимание в МК99 уделено ответственности эксплуатанта, а не возмещению, выдаваемому страховщиком пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

3. АНАЛИЗ

3.1 Признается важность обеспечения защиты интересов пострадавших третьих сторон и необходимость справедливой компенсации, а также необходимость обеспечить стабильность авиационной отрасли, как указано в Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными

судами третьим сторонам. Во время обсуждения вопросов возмещения ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками, состоявшегося в Монреале 20 апреля – 2 мая 2009 года, было отмечено, что государствам необходимо информировать ИКАО и обмениваться информацией о передовой практике их страховщиков и эксплуатантов, чтобы добиться ее повсеместного внедрения.

3.2 Исходя из преимуществ упорядоченного развития деятельности международного воздушного транспорта, прохождения потока пассажиров, защиты прав пассажиров, соблюдение принципов международной гражданской авиации, принятых в Чикаго 7 декабря 1944 года, принесет значительные преимущества государствам и их гражданам в плане внедрения передовой практики и обеспечения соблюдения страховщиками условий страховых полисов авиакомпаний.

3.3 В статье 3 Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, говорится об "Ответственности эксплуатанта", а в статье 5 – о "Порядке очередности возмещения". В статье 9 "Страхование" государства требуют, чтобы их эксплуатанты обеспечивали надлежащее страхование или гарантию покрытия своей гражданской ответственности согласно Конвенции.

— КОНЕЦ —