

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ – 37-Я СЕССИЯ****ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 62 повестки дня. Доклад о ходе работы по пункту "Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками"**

**ДОКЛАД О ХОДЕ РАБОТЫ ПО ВОПРОСУ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ В РЕЗУЛЬТАТЕ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА ИЛИ В СВЯЗИ С ОБЩИМИ РИСКАМИ**

(Представлено Советом ИКАО)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе в порядке информации Ассамблее представляется доклад о ходе работы по вопросу с очередностью № 1 в общей программе работы Юридического комитета, озаглавленному: "Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками". После 36-й сессии Ассамблеи для рассмотрения этого вопроса была созвана сессия Юридического комитета, за которой последовала Дипломатическая конференция, принявшая две конвенции: *Конвенцию о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов* и *Конвенцию о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам*. В добавлении к настоящему документу приводится кратко содержание каждой конвенции. Конференция также приняла две резолюции, которые кратко излагаются в настоящем документе. Резолюция № 2 касается первой Конвенции и необходимости проведения Подготовительной комиссией требуемой работы до вступления Конвенции в силу; представляется некоторая информация о деятельности этой Комиссии.

**Действия:** с учетом рассмотрения доклада по этому пункту на последней сессии, Ассамблее предлагается:

- 1) принять к сведению обновленную информацию, содержащуюся в настоящем документе;
- 2) настоятельно призвать государства ратифицировать эти две конвенции.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью F, так как в нем представляется информация о подготовке и принятии двух документов международного воздушного права
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительных ресурсов не требуется
<i>Справочный материал</i>	Дос 9920, <i>Конвенция о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов</i> Дос 9919, <i>Конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам</i> <i>Заключительный акт Международной конференции по воздушному праву (Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 года)</i>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 36-я сессия Ассамблеи рассмотрела документ A36-WP/11 (Доклад о ходе работы по вопросу о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками). В порядке напоминания было отмечено, что 29 ноября 2005 года Совет присвоил этому вопросу очередность № 1 в общей программе работы Юридического комитета. В упомянутом документе докладывалось о совещаниях Специальной группы Совета по модернизации Римской конвенции 1952 года, которая занималась этим вопросом. Юридическая комиссия согласилась с тем, что данный вопрос был в достаточной степени проработан для вынесения на Юридический комитет. 7 декабря 2007 года Совет согласился провести в Монреале с 21 апреля по 2 мая 2008 года 33-ю сессию Юридического комитета. Рассмотрев доклад Юридического комитета, Совет 23 июня 2008 года решил провести с 20 апреля по 2 мая 2009 года в Штаб-квартире ИКАО Дипломатическую конференцию для окончательной доработки и принятия текстов двух проектов конвенций по данному вопросу, разработанных Специальной группой Совета и Юридическим комитетом.

1.2 Этот пункт сохраняет очередность № 1 в программе работы Юридического комитета.

## 2. ИТОГИ ДИПЛОМАТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

### 2.1 Конвенции

2.1.1 В работе Дипломатической конференции приняли участие делегаты из 81 государства и наблюдатели от 16 международных организаций и прочих структур. По завершении дискуссий Конференция 2 мая 2009 года приняла тексты следующих документов:

- a) *Конвенция о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов* (обычно именуется "Конвенция о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства") (Doc No. 9920);
- b) *Конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам* (обычно именуется "Конвенция об общих рисках") (Doc No. 9919).

2.1.2 Документы Doc No. 9920 и 9919 размещены в сети ICAO-NET на сайте <http://www.icao.int/icao/net/>. Подборки административных материалов для оказания государствам помощи в процессе ратификации конвенций предоставляются в Сборнике договоров на веб-сайте ИКАО ([www.icao.int](http://www.icao.int)).

2.1.3 Конвенция о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства подписана семью государствами, а Конвенция об общих рисках – девятью государствами. Перечни подписавшихся сторон приводятся в Сборнике договоров.

2.1.4 Конвенция о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства учреждает Международный фонд гражданской авиации для возмещения ущерба ("Международный фонд") с главным органом, который называется Конференция сторон (КС), состоящим из государств-участников. Согласно статье 9 p) КС заключает соглашения от имени Международного фонда с ИКАО. В соответствии со статьей 9 q) КС:

"предлагает Международной организации гражданской авиации взять на себя роль по оказанию помощи и осуществлению руководства и надзора в отношении Международного фонда в том, что касается принципов и целей *Конвенции о международной гражданской авиации*, совершенной в Чикаго 7 декабря 1944 года. ИКАО может брать на себя выполнение этих задач согласно соответствующим решениям своего Совета;"

2.1.5 Краткое изложение основных положений каждой конвенции содержится в добавлении к настоящему документу.

### 3.1 Резолюции

3.1.1 В Заключительном акте Конференции, подписанном 72 государствами, содержится две резолюции. Заключительный акт размещен на веб-сайте ИКАО <http://www.icao.int/DCCD2009/>.

3.1.2 В *резолюции № 1* государствам предлагается рассмотреть возможность ратификации двух конвенций и сдать на хранение свои документы о ратификации в ИКАО. Кроме того, Генеральному секретарю ИКАО предлагается незамедлительно довести эту резолюцию до сведения государств. Это было сделано письмом государствам LE 3/42, LE 3/43-09/82 от 20 ноября 2009 года. На 2-м заседании 190-й сессии, состоявшемся 19 мая 2010 года, Совет принял решение предложить Ассамблее настоятельно призвать государства ратифицировать две упомянутые конвенции.

3.1.3 *Резолюция № 2* касается Конвенции о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства и необходимости проведения подготовительной работы, связанной с Международным фондом, с целью обеспечить его функционирование к моменту вступления в силу Конвенции. В этой связи Конференция решила до вступления в силу Конвенции создать Подготовительную комиссию в целях учреждения Международного фонда, состоящую из лиц, назначенных 16 государствами, которые перечислены в упомянутой резолюции. В рамках перечисленных функций Комиссия должна обеспечить создание Международного фонда, с тем чтобы он мог начать функционировать в срок, составляющий два года после принятия Конвенции, но не позднее даты вступления в силу Конвенции.

3.1.4 Комиссии поручено в соответствии со статьей 9 q) Конвенции формулировать запросы об оказании помощи, осуществлении руководства и надзора со стороны ИКАО в том, что касается принципов и целей Чикагской конвенции. Такого запроса ИКАО не получала; при получении запроса он будет представлен Совету для рассмотрения и принятия решения.

3.1.5 В резолюции государствам, участвующим в Комиссии, предлагается организовать и предоставлять поддержку, необходимую для выполнения Комиссией своих функций.

3.1.6 8–9 сентября 2009 года Комиссия провела в Штаб-квартире ИКАО предварительное совещание; свое 1-е совещание она провела в Претории (Южная Африка) с 25 по 27 января 2010 года, а 2-е – в Лондоне (Соединенное Королевство) с 21 по 23 июня 2010 года. Запланированы дополнительные совещания. Комиссия работает над широким кругом вопросов, связанных с выполнением ее мандата, среди которых регламент Международного фонда; рекомендация относительно сроков выплаты и размера первоначальных взносов в Фонд; основные принципы возмещения, основные принципы инвестирования и основные принципы оказания помощи в случае наступления событий в государствах, не являющихся участниками.

#### 4. **ВЫВОД**

4.1 Дипломатическая конференция, состоявшаяся в Штаб-квартире ИКАО с 20 апреля по 2 мая 2009 года, успешно доработала и приняла тексты двух проектов конвенций, которые были подготовлены Специальной группой Совета по модернизации Римской конвенции 1952 года и Юридическим комитетом в рамках вопроса "Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками". Что касается Конвенции о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства, то Подготовительная комиссия ведет работу по обеспечению функционирования Международного фонда ко времени вступления Конвенции в силу.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ

### **A. Краткое изложение основных положений Конвенции о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов**

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 к 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 просто 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 основании веса воздушного судна в диапазоне от 750 000 специальных прав заимствования (СПЗ) в отношении 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 с 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 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).

18. Согласно статье 40 настоящая Конвенция вступает в силу на сто восьмидесятый день после сдачи на хранение депозитарию тридцать пятого документа о ратификации при условии, что общее количество пассажиров, отправленных в предыдущем году из аэропортов в государствах, которые ратифицировали, составляет по крайней мере 750 000 000 согласно заявлениям, сделанным этими государствами. Государство, которое сделало заявление в отношении внутренних рейсов, заявляет об общем количестве пассажиров, отправленных на международных коммерческих рейсах из аэропортов на его территории в предыдущем году, и это количество засчитывается в 750 000 000.

## **В. Краткое изложение общих положений Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам**

19. Настоящая Конвенция применяется к случаям ущерба третьим лицам, причиненного на территории государства-участника воздушным судном в полете, выполняющим международный полет, кроме случаев, являющихся результатом акта незаконного вмешательства. Другими словами, в ней предусматриваются все случаи, не подпадающие под действие другой Конвенции. В пункте 2 статьи 2 государству предоставляется возможность заявить, что режим настоящей Конвенции применяется к его внутренним рейсам.

20. Согласно пункту 1 статьи 3 эксплуатант несет ответственность за ущерб, причиненный третьим лицам, только при условии, что этот ущерб причинен воздушным судном, находившимся в полете. Такая ответственность является объективной и наступает при наличии вины. Ущерб по причине смерти, телесного повреждения и психического расстройства подлежит возмещению, так же как подлежит возмещению ущерб имуществу; экологический ущерб подлежит возмещению, если такое возмещение предусматривается законом государства-участника, на территории которого причинен ущерб.

21. В статье 4 содержится основное различие между двумя конвенциями. В тех случаях, когда ущерб причинен в результате актов незаконного вмешательства, в целом, устанавливается предел ответственности эксплуатанта, хотя в ограниченном числе обстоятельств такой предел может быть превышен. В Конвенции об общих рисках такой предел ответственности отсутствует, по крайней мере в тех случаях, если эксплуатант проявил небрежность или если ущерб причинен исключительно не из-за небрежности другого лица.

22. Согласно пункту 1 статьи 4 эксплуатант несет объективную ответственность по каждому событию на основании веса соответствующего воздушного судна. Весовые категории и суммы аналогичны категориям и суммам, содержащимся в статье 4 Конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства. По существу, общая объективная ответственность эксплуатанта имеет предел. Однако эти пределы применяются только в том случае, если эксплуатант докажет, что он не проявил небрежности или что ущерб причинен исключительно из-за небрежности другого лица. Следствием такой потенциальной неограниченной ответственности эксплуатанта является то, что в Конвенции об общих рисках не предусматривается Международный фонд и соответствующие положения. При подготовке проекта Конвенции считалось, что исторически ущерб, причиненный третьим лицам в результате общих рисков, всегда возмещался, и это не представляет опасности для авиатранспортной отрасли в целом.

23. Положения об исключительной правовой защите (статья 12) отличается от аналогичного положения в Конвенции о возмещении ущерба в результате незаконного



вмешательства. В нем говорится, что любой иск о возмещении ущерба третьим лицам, предъявляемый эксплуатанту, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями, которые предусмотрены настоящей Конвенцией. Такое положение призвано не допустить того, чтобы истец ссылался или полагался на другие правовые источники в попытке обойти положения настоящей Конвенции, например такие, которые относятся к ответственности. В статье 29 Конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства все иски предъявляются эксплуатанту и конкретно говорится, что никакому другому лицу требования о возмещении такого ущерба не предъявляются. В тексте об общих рисках такое условие отсутствует. В нем говорится, что иски могут быть предъявлены эксплуатанту лишь в соответствии с условиями и пределами ответственности, предусмотренными в настоящей Конвенции, но не оговаривается, что иски могут быть предъявлены только эксплуатанту. В силу статьи 13 собственник, арендодатель или финансовое учреждение, обладающие правом на воздушное судно, не являющиеся эксплуатантом, не несут ответственности согласно Конвенции об общих рисках или внутреннему закону государств-участников, таким образом, предъявление исков таким лицам не будет представлять интереса, но другие потенциально ответственные лица могут подлежать искам.

24.           Процедурные положения, такие как положения, относящиеся к юрисдикции (статья 16) и признанию, и исполнению судебных решений (статья 17), идентичны аналогичным положениям в другой Конвенции.

25.           В соответствии со статьей 23 настоящая Конвенция вступает в силу на шестидесятый день с даты сдачи на хранение тридцать пятого документа о ратификации.