

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

**Пункт 58 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 РАБОТЕ ПОДГОТОВИТЕЛЬНОЙ КОМИССИИ  
ПО УЧРЕЖДЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО ФОНДА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
ДЛЯ ВОЗМЕЩЕНИЯ УЩЕРБА**

(Представлено Канадой, Сингапуром, Соединенным Королевством  
и Южной Африкой)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе представляется дополнительная информация о работе Подготовительной комиссии по учреждению международного фонда гражданской авиации для возмещения ущерба, созданной согласно резолюции Международной конференции по воздушному праву, принятой 2 мая 2009 года.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

1. Принять к сведению дополнительную информацию, содержащуюся в настоящем документе.
2. Настоятельно призвать государства, имеющие экспертов, обладающих необходимой квалификацией и опытом, принять участие в деятельности Подготовительной комиссии в качестве наблюдателей.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <b>В</b> , так как он направлен на повышение авиационной безопасности в мире путем нейтрализации финансовых последствий терроризма, и стратегической целью <b>F</b> , так как в нем представляется информация о ходе подготовки к применению документа 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> <i>Заключительный акт Международной конференции по воздушному праву (Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 года)</i> Рабочий документ Ассамблеи А37-WP/31

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международная конференция по воздушному праву, состоявшаяся в Монреале с 20 апреля по 2 мая 2009 года, приняла *Конвенцию о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов*. Эта новаторская Конвенция реализует идею направления исков в одно русло, ограничивает ответственность эксплуатантов воздушных судов страховыми суммами и учреждает международную организацию со статусом юридического лица, именуемую "Международным фондом гражданской авиации для возмещения ущерба", в целях компенсации ущерба сверх пределов ответственности эксплуатантов. Этот фонд будет предоставлять компенсацию и другие формы финансовой помощи потерпевшим строго в соответствии с положениями Конвенции. Основным источником финансовых средств такой организации будут взносы, взимаемые в отношении пассажиров и грузов, убывающих международными рейсами. Вносить вклад будут также пассажиры и грузы, убывающие внутренними рейсами, если государство официально заявит о своем решении применять Конвенцию к внутренним перевозкам. К внесению вклада может быть привлечена и авиация общего назначения.

1.2 Резолюцией № 2 Международной конференции по воздушному праву 2009 года создана Подготовительная комиссия в целях учреждения международного фонда. В состав этой комиссии входят лица, обладающие необходимой компетенцией и опытом, назначенные некоторыми государствами<sup>1</sup>. Резолюция предусматривает создание фонда объективным, транспарентным и справедливым способом, с тем чтобы он мог начать функционировать в намеченный срок – 2 мая 2011 года, но не позднее даты вступления в силу Конвенции. Как указано в рабочем документе A37-WP/31, 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. ИКАО участвовала в работе Подготовительной комиссии (PCIF) на всех этих совещаниях. Статус наблюдателя запросили и получили следующие организации: Авиационная рабочая группа, Ассоциация авиакомпаний Южной Африки, Группа семей потерпевших в авиационных катастрофах, Лондонская и Международная ассоциация страховых брокеров, Международная ассоциация воздушного транспорта и Международный союз авиакосмического страхования. Работа идет хорошими темпами.

## 2. РАБОТА ПОДГОТОВИТЕЛЬНОЙ КОМИССИИ

2.1 Задача Подготовительной комиссии состоит в том, чтобы фактически предвосхитить решения, которые должны быть приняты Конференцией сторон Конвенции, и подготовить ряд документов для незамедлительного рассмотрения этой Конференцией при вступлении Конвенции в силу. Она также пытается предвосхитить имеющиеся у государств варианты в случае наступления события с катастрофическими последствиями до вступления Конвенции в силу.

2.2 Комиссия прекрасно понимает важное значение своей задачи в борьбе против международного терроризма и стремится подорвать его цель создания экономического хаоса. Она также осознает важную ведущую роль, принятую ИКАО в рамках системы ООН, в обеспечении

---

<sup>1</sup> Согласно резолюции эти лица назначаются следующими государствами: Канада, Кения, Китай, Кот-д'Ивуар, Мексика, Объединенные Арабские Эмираты, Саудовская Аравия, Сингапур, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Финляндия, Чешская Республика, Швейцария, Эфиопия, Южная Африка и Япония.

международной солидарности с жертвами терроризма и членами их семей. Приняв эту Конвенцию, ИКАО ответила на призыв Генерального секретаря ООН предпринять практические шаги к выполнению обязательств по укреплению и защите прав жертв терроризма.

2.3 Конференция сторон является политическим органом, осуществляющим надзор за фондом. В качестве первого шага РСІF подготовила правила процедуры Конференции сторон для рассмотрения и принятия Конференцией на ее 1-й сессии в соответствии с п. а) статьи 9 Конвенции.

2.4 Важнейшим вопросом Комиссии является также разработка регламента международного фонда, предусмотренного п. b) статьи 9 Конвенции. Это является комплексной задачей, зависящей от целого ряда решений принципиального характера в отношении структуры фонда. Ряд подгрупп предоставляют материалы по различным разделам регламента. В этой связи предполагается, что эта часть программы работы Комиссии не может быть завершена, пока не будут сделаны дополнительные выводы относительно общей схемы.

2.5 Ведется большая работа по подготовке рекомендаций относительно периода и суммы первоначальных взносов в фонд. В то время как выработка решения о приемлемой сумме в отношении пассажиров близится к завершению, детали решения в отношении груза и авиации общего назначения предполагают дополнительное рассмотрение ряда принципиальных вопросов. Важным фактором является то, что стоимость взимания взносов с конкретного источника не должна превышать сумм, которые могут справедливо взиматься с него. Недопущение дискриминации является еще одним фактором, продиктованным самой Конвенцией. Комиссия четко сознает, что концепция негосударственного источника финансирования является ключевым элементом для успешного принятия Конвенции. В отличие от других подходов, не имевших успеха, Конвенция не полагается на крупное государственное финансирование и, следовательно, уравнивает "правила игры" между государствами.

2.6 Конвенция фактически требует, чтобы в случае прекращения предоставления страхования эксплуатантам воздушных судов международный фонд фактически становился страховщиком в отношении начального уровня ответственности (так называемая оговорка "drop-down"). В этой связи возникают важные вопросы относительно страховых премий, которые будут взиматься фондом с эксплуатантов воздушных судов и других лиц для покрытия дополнительной ответственности. Другими важными вопросами являются обеспечение в максимально возможной степени сотрудничества экспертов по страхованию в процессе урегулирования исков и подготовка к возобновлению нормальной деятельности отрасли авиационного страхования от военных рисков.

2.7 Основные принципы инвестиционной деятельности и договоренности об управлении финансами представляют собой весьма деликатные вопросы. Задача здесь состоит в обеспечении того, чтобы фонд избежал ловушки, в которую попало слишком много международных организаций, и завоевал добрую репутацию за хорошее управление финансовой деятельностью, подходящее сообществу международной гражданской авиации. Опора на тщательно подобранных экспертов отчасти является ключом к успеху в этой области.

2.8 Разработка основных принципов возмещения поднимает вопрос справедливого отношения к подлинно потерпевшим и недопущения злоупотреблений. Как свидетельствует опыт международных фондов компенсации ущерба от загрязнения нефтью, с которыми консультируется Комиссия, тесное взаимодействие с экспертами отрасли страхования имеет в

этой связи такое же важное значение, как и создание общественного мнения о справедливости фонда в обращении с потерпевшими.

2.9 На заключительных этапах разработки находятся общие принципы оказания помощи в случае событий в государствах, не являющихся участниками (статья 28). Задача здесь состоит в том, чтобы сохранить заинтересованность в скорейшей ратификации Конвенции всеми государствами и вместе с тем учитывать суверенитет государства-третьего лица в тех случаях, когда эксплуатант воздушного судна государства-участника становится потерпевшим вследствие акта незаконного вмешательства на территории государства-третьего лица. Понимание сложного положения эксплуатанта воздушного судна является важным составным элементом.

2.10 Разрабатывается важное информационное примечание, раскрывающее основные правовые варианты быстрой реализации выгод Конвенции на временной основе вследствие возникновения кризиса до нормального вступления Конвенции в силу.

2.11 Фонд будет размещаться там же, где и ИКАО. В соответствии с п. *q*) статьи 9 Конвенции разрабатывается просьба, в соответствии с которой ИКАО предлагается взять на себя роль по оказанию помощи и осуществлению руководства и надзора в отношении международного фонда в том, что касается принципов и целей Чикагской конвенции. Задача здесь состоит в том, чтобы подготовить просьбу, учитывающую суверенитет обеих организаций и обеспечивающую получение желаемых выгод.

### 3. ВЫВОД

3.1 Конвенция 2009 года – новаторский документ. Впервые в Конвенции по частному международному воздушному праву основное внимание уделяется не столько вопросам вины или презюмируемой вины, сколько простому обеспечению возмещения ущерба потерпевшим третьим лицам и справедливому обращению с потерпевшими в авиационной отрасли. Реализована идея направления исков в одно русло во избежание расточительных судебных разбирательств и дублирования страхования одного и того же события. Эти новые подходы к решению международных проблем ставят особые задачи, требующие новаторского мышления со стороны Подготовительной комиссии при определении деталей своей работы. Эта задача является одновременно важной и сложной.

3.2 Хотя членский состав Комиссии был определен резолюцией Конференции по воздушному праву 2009 года, Комиссия не считает себя закрытой группой. К ее работе подключается все большее число наблюдателей от отрасли. Наблюдатели от государств, обладающие необходимой квалификацией и опытом, также могут весьма позитивно способствовать анализу, проводимому внутри и вокруг Комиссии, в интересах обогащения ее дискуссий.

3.3 В этой связи Ассамблее предлагается настоятельно призвать государства, имеющие экспертов, обладающих необходимой квалификацией и опытом, но не входящих в Подготовительную комиссию, принять участие в деятельности Комиссии в качестве активных наблюдателей.