



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 34 повестки дня. Доклад о ходе работы по модернизации Римской конвенции 1952 года

МОДЕРНИЗАЦИЯ РИМСКОЙ КОНВЕНЦИИ

(Представлено Турцией)

АННОТАЦИЯ

Отсутствие консенсуса по принципиально важным элементам проекта конвенции требует проведения дополнительных исследований, в том числе с помощью нового вопросника для выяснения мнений государств по конкретным проблемам.

Действия Ассамблеи приводятся в п. 5.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Признав отсутствие приемлемого на глобальной основе режима ответственности за ущерб на земле и необходимость модернизации существующих правовых рамок, ИКАО создала Исследовательскую группу (SG) для пересмотра и модернизации Римской конвенции 1952 года об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности. Турция принимает активное участие в проводимой работе по созданию нового документа.

1.2 Результаты работы SG были представлены 32-й сессии Юридического комитета (LC/32). Тем не менее из-за нехватки времени Комитету не удалось завершить работу над новой конвенцией. Деятельность по модернизации Римской конвенции продолжается, и в этой связи Турции хотелось бы высказать приведенные ниже дополнительные замечания и мнения для сведения участников 35-й сессии Ассамблеи.

2. МНЕНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ДОКЛАДА О ХОДЕ РАБОТЫ

2.1 Участникам совещания LC/32 не удалось добиться консенсуса по ключевым элементам существующего проекта текста, подготовленного SG. Размеры ответственности

авиаперевозчиков и возможность страхования рисков, обуславливающих наступление такой ответственности, были основными пунктами разногласий и расхождений во мнениях.

2.1.1 В связи с базовыми рисками причинения ущерба третьим лицам на земле в проекте текста предлагается система ответственности, аналогичная установленной Монреальской конвенцией 1999 года; Турция считает предложенную в проекте текста структуру в целом приемлемой, однако уровень компенсации должен быть выше, чем предусматривается в Монреальской конвенции.

2.1.2 По Монреальской конвенции предел ответственности на первом уровне составляет 100 000 СПЗ. Цель ограничения ответственности международных авиаперевозчиков связана с необходимостью защиты сектора воздушного транспорта во всех странах, а также обеспечения оперативной компенсации пострадавших и создания единообразных законодательных норм.

2.1.3 С другой стороны, сфера действия Римской конвенции ограничивается ущербом третьим лицам на земле. В отличие от пассажиров третьи лица на земле не имеют юридической связи с авиаперевозкой, причинившей ущерб. Тем не менее сектор воздушного транспорта страны является составной частью национальной экономики, и в общем плане третьи лица на земле, включая пассажиров, получают косвенные экономические выгоды от каждой авиаперевозки, выполняемой в национальном воздушном пространстве. Поэтому концепция Монреальской конвенции, основанная на распределении присущего авиаперевозке риска среди всех участников, отчасти применима к Римской конвенции. С учетом этого Турция считает, что ограничение ответственности авиаперевозчиков будет справедливым лишь в случае установки пределов базового риска на уровне не ниже 300 000 СПЗ.

2.1.4 Положения проекта конвенции об ущербе, причиненном в результате акта незаконного вмешательства, стали предметом углубленной дискуссии на совещании LC/32, причем мнения делегаций были диаметрально противоположными. Основным вопросом в этой связи заключался в том, следует ли считать перевозчиков ответственными за ущерб, причиненный в результате акта незаконного вмешательства, и если да, то в какой степени.

2.1.5 Акты незаконного вмешательства обычно причиняют больше ущерба, чем авиационные происшествия, и их последствия более непредсказуемы, и поэтому они должны рассматриваться особо. Принципиальный вопрос заключается в том, следует ли относить такие акты к компетенции государства.

2.1.6 По мнению Турции, в рамках признанной на международном уровне обязанности эксплуатанта по принятию необходимых мер обеспечения безопасности риски и ответственность следует распределить между государством и эксплуатантом на пропорциональной основе, оговорив конкретные пределы.

3. Учитывая отсутствие консенсуса по принципиальным моментам и необходимость рассмотрения различных подходов, о которых говорится выше, Секретариат ИКАО мог бы подготовить еще один вопросник с изложением различных вариантов положений конвенции и предложить государствам-членам высказать свои мнения, в частности относительно приемлемости новой конвенции для ратификации при определенных оговоренных параметрах.

4. Турция полагает, что рассылка такого вопросника позволит Секретариату ИКАО получить более полную информацию о приемлемости новой конвенции и возможности ее

ратификации и при необходимости подготовить новый проект текста с учетом мнений, поддержанных большинством респондентов.

5. **ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ**

5.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению мнения и предложения, представленные в настоящем документе; и
- b) рекомендовать ИКАО продолжить работу по модернизации Римской конвенции с учетом мнений, высказанных выше в п. 4.

– КОНЕЦ –