



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 45 повестки дня. Доклад о ходе работы по вопросу о компенсации ущерба, причиненного воздушными судами третьим сторонам в случае незаконного вмешательства или в связи с общими рисками

МОДЕРНИЗАЦИЯ РИМСКОЙ КОНВЕНЦИИ 1952 ГОДА

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Цель модернизации Римской конвенции заключается в том, чтобы обеспечить потерпевшим на земле возмещение ущерба, причиненного в результате повреждения воздушных судов вследствие террористических актов, сохраняя при этом жизнеспособность авиатранспортной отрасли.

Действия: Ассамблее предлагается признать озабоченность, выражаемую отраслью относительно важного значения неуменьшаемости лимита ответственности эксплуатантов воздушных судов, и поручить ИКАО учесть эту озабоченность при составлении проекта текста пересмотренной Конвенции в части, касающейся рисков террористических актов.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью F: Правовое регулирование – укрепление правовых норм регулирования деятельности международной гражданской авиации.
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Неприменимо

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Специальная группа по модернизации Римской конвенции 1952 года (SG-MR) провела пять совещаний с целью выработки проекта документа, который можно было бы представить Совету ИКАО для определения целесообразности созыва дипломатической конференции. Шестое совещание было проведено с 26 по 29 июня в Монреале.

1.2 Участники этих совещаний подготовили проект текста, в основу которого положен принцип наложения ответственности через посредство эксплуатантов за авиационные

¹ Текст на всех языках представлен ИАТА.

происшествия, обусловленные террористическими актами, в результате которых ущерб нанесен третьим сторонам, ставшим жертвой на земле. (Подготовлен также отдельный текст, касающийся только происшествий общего характера, однако он не имеет отношения к теме настоящего документа).

1.3 В проекте текста предполагается выплата компенсации третьим сторонам, ставшим жертвой, в той мере, в какой ущерб не покрывается страхованием и/или превышает уровень страховой защиты ответственности. Такие компенсационные выплаты будут осуществляться из средств механизма, финансируемого пользователями воздушного транспорта, то есть пассажирами и грузоотправителями. После того, как будет достигнут предусмотренный лимит фонда, называемого дополнительным компенсационным механизмом, необходимо будет рассчитывать на солидарную ответственность государства. Ниже рассматриваются задачи совмещения концепции наложения ответственности через посредство эксплуатантов воздушных судов с традиционными принципами ответственности.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Террористические акты направлены против государств или обществ, а не против отдельных авиакомпаний. Общеизвестно, что уничтожение какой-либо авиакомпании из-за ее неспособности возмещать ущерб от террористических актов, направленных против государства, пользы не принесет никому. Однако, учитывая наличие в рамках многих юрисдикций законов, предусматривающих строгую ответственность, и тот факт, что сейчас авиакомпании располагают меньшими возможностями обеспечивать страховое покрытие от такого террористического воздействия, катастрофа, аналогичная имевшей место 9 сентября (9/11), по всей вероятности, приведет к банкротству авиакомпании(й), в отношении которой(ых) был совершен такой акт.

2.2 В 2005 и 2006 годах фактически было аннулировано страховое покрытие ущерба, наносимого конструкции воздушного судна оружием массового уничтожения (ОМУ). В плане наложения ответственности следует заметить, что в ближайшем будущем ожидается ограничение доступности страховой защиты от ОМУ. В результате такого сокращения страхового покрытия авиакомпании вынуждены будут принимать на себя ответственность за подверженность их воздушных судов риску террористических актов, если правительства не примут мер, чтобы освободить их от такой ответственности. Учитывая тот факт, что в рамках многих юрисдикций действуют режимы строгой ответственности, авиакомпании – при наличии страхового покрытия или без такового – несут ответственность перед третьими сторонами в тех случаях, когда причиной инцидентов являются террористические действия.

2.3 Частичное решение, предложенное Группой SG-MR в целях защиты потерпевших и авиатранспортной отрасли, предусматривает создание для эксплуатантов определенности в плане максимального уровня подверженности ответственности. Такая определенность крайне важна для смягчения последствий совмещения строгой ответственности с тем или иным подходом к наложению ответственности. Эксплуатантам и их пайщикам необходимо знать о том, что различные стороны не будут предъявлять им неограниченных претензий на неограниченные суммы убытков, особенно если они в соответствии с пересмотренной Конвенцией постановят взять на себя строгую ответственность. В этой связи важно ограничивать ответственность эксплуатанта определенной суммой и исключить возможность ее уменьшения. Если такой установленный предел будет уменьшаемым, то сами лимиты будут мнимыми. Неуменьшаемые лимиты являются наиболее важным элементом пересмотренной Конвенции, и если это предложение не будет реализовано, то ратификация Конвенции окажется невозможной.

2.4 Достижение консенсуса по вопросу неуменьшимости лимитов стало для ИАТА основной заботой в ходе составления текста пересмотренной Конвенции.

3. **ВЫВОД**

3.1 Для выработки жизнеспособной Конвенции необходимо, чтобы в окончательном проекте содержалось положение о **неуменьшаемом лимите ответственности**. Кроме того, в пересмотренном проекте должны быть также учтены приводимые ниже положения, изложенные в материалах, представленных Группе SG-MR:

- освобождение от ответственности и/или обеспечение иной защиты неэксплуатантов;
- обеспечение того, чтобы предусмотренный в договоре лимит ответственности и обращение в фонд были исключительными мерами, гарантирующими окончательный характер претензий;
- ограничение действий по возмещению ущерба территорией юрисдикции, на которой был причинен физический ущерб повреждения;
- ограничение выплат за ущерб, производимых эксплуатантами и из фонда, общей годовой суммой страховых выплат;
- рассмотрение вопроса об основных принципах функционирования фонда, включая падение доходности в тех случаях, когда возможность страхования отсутствует или исчерпана.

— КОНЕЦ —