



DCCD Doc No. 17
17/4/09
Revision No. 1
20/4/09
(Russian only)
23/4/09

Просьба принять к сведению, что от ИАТА получен и выпускается прилагаемый документ № 17 на русском языке.



DCCD Doc No. 17
17/4/09
Revision No. 1
20/4/09
(Russian only)
23/4/09

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ

(Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 года)

КОНВЕНЦИЯ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ (КОНВЕНЦИЯ ОБ ОБЩИХ РИСКАХ)

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Настоящий рабочий документ выражает лишь мнение ИАТА относительно проекта *конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам* (Конвенция об общих рисках), которая рассматривает ущерб, причиненный воздушными судами во время их эксплуатации.

1.2 Мнение ИАТА относительно проекта *конвенции о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате незаконного вмешательства с участием воздушных судов* (Конвенция о незаконном вмешательстве), высказано в отдельном рабочем документе.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Как мы уже отметили во время 33-й сессии Юридического комитета ИКАО, ИАТА и ее члены считают, что нет необходимости в предлагаемой Конвенции об общих рисках. Внутреннее законодательство государств – членов ИКАО более, чем адекватно реагировало на крупные авиационные происшествия, которые нанесли ущерб третьим лицам на поверхности. Авиационное страхование по таким типам ущерба всегда предоставлялось, и страховая отрасль не зарегистрировала ни одного случая, когда иски не были компенсированы. Кроме того, уровень несчастных случаев исторически был очень низким.

2.2 Несмотря на вышеуказанное, ИАТА признает, что ряд государств-членов поддерживает принятие Конвенции об общих рисках по ряду причин. Например, не раз было упомянуто, что внутреннее законодательство некоторых государств в сфере компенсации ущерба, причиненного третьим лицам, является недостаточным и что международный режим необходим для того, чтобы заполнить этот пробел.

2.3 В случае, если Дипломатическая конференция начнет процесс принятия Конвенции об общих рисках, ИАТА просит принять следующие поправки в окончательный текст:

- a) В случае, если авиакомпании несут строгую ответственность (в рамках пределах ответственности, рассмотренных в статье 4 или при превышении уровня ответственности), у них должно быть полное право регресса против любых лиц, подозреваемых в содействии потере в соответствии с принципами применяемого права.
- b) Исключить возмещение ущерба, вызванного военными конфликтами и гражданскими беспорядками (статья 3). Это уже предусмотрено статьей 5 Римской конвенцией 1952 года. Кроме того, ряд внутренних законодательств государств – членов ИКАО исключают право на возмещение по причине подобных инцидентов.
- c) Исключить право на возмещение по причине психического повреждения (статья 3). По данному вопросу ИАТА не видит причин отхода от принципов, уже принятых *Конвенцией для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок*, совершенной в Монреале 28 мая 1999 года (МК 99). МК 99 представляет международно-признанный режим, который был ратифицирован 90 государствами.
- d) Внести поправку в положение о юрисдикции, для того чтобы отразить позицию единого форума, предлагаемую Конвенцией о незаконном вмешательстве (статья 16). Отсутствует какое-либо оправдание для принятия многочисленных юрисдикций, которые только вызовут многочисленные судебные процессы.
- e) Включить определение "событие" (статья 1).
- f) Рассмотреть вопрос о невозможности выплаты страховки либо в результате провала рынка, либо вследствие многочисленных потерь, которые повлияли на ущерб (статья 9). ИАТА предлагает, что в случае если страховка является недоступной авиакомпании, в зависимости от события, страховка может быть получена на общей основе, чтобы удовлетворить требования, изложенные в настоящей Конвенции.
- g) Отразить слова МК 99, что явная халатность со стороны пострадавшего должна стать причиной иска за неосторожность пострадавшего, вызвавшего несчастный случай, нежели высокие стандарты небрежности. ИАТА не видит оправданий отхода от исторически установленного принципа, признанного Варшавской системой, Римской конвенцией 1952 года и МК 99.
- h) Сократить период исковой давности против авиакомпаний с трех до двух лет (статья 19). В дополнение к тому, что двухлетний период исковой давности определен во многих государствах – членах ИКАО, он также установлен в Варшавской системе, Римской конвенции 1952 года и МК 99.
- i) Как уже предложено в документе № 11, представленном Уругваем, ИАТА считает, что Конвенция должна вступить в силу при ратификации тридцати пяти или более государств – членов ИКАО. Эта формула уже была принята статьей 84 Венской конвенции о праве международных договоров.

3. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

3.1 ИАТА считает, что предлагаемые поправки, рассмотренные в п. 2.3 настоящего рабочего документа, обеспечат справедливый баланс между адекватной защитой жертв и интересами авиационной отрасли. Эти поправки повысят шансы ратификации Конвенции об общих рисках.

3.2 Повторяя вновь позицию, изложенную в п. 2.1 выше, отсутствует необходимость в Конвенции об общих рисках. В случае если Дипломатическая конференция примет решение принять Конвенцию, ИАТА просит государства – членов ИКАО принять поправки, предложенные в настоящем рабочем документе.

— КОНЕЦ —