



МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ

(Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 года)

ВОЗМЕЩЕНИЕ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ В РЕЗУЛЬТАТЕ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА ИЛИ В СВЯЗИ С ОБЩИМИ РИСКАМИ

(Представлено Королевством Саудовская Аравия)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Хотя Римская конвенция 1952 года предусматривает ограниченную ответственность авиакомпаний, она не ратифицирована значительным числом государств. Эта Конвенция, а также Монреальская конвенция 1999 года честно и транспарентно служат сообществу гражданской авиации и потерпевшим в авиационных инцидентах, не проводя дискриминации между авиакомпаниями в отличие от предлагаемой конвенции в отношении ущерба, причиненного третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов, по которой ответственность эксплуатанта может быть безусловной, а максимальный предел ответственности является гибким (неограниченная ответственность). В том виде, в каком она существует, конвенция требует много усилий по изменению некоторых положений для достижения справедливого баланса между интересами потерпевших и интересами авиационной отрасли и обеспечению участия значительного числа государств в целях ее ратификации и применения, особенно в период, когда нынешний финансовый кризис и глобальное финансовое положение в целом затрагивают многих авиаперевозчиков и негативно сказываются на их деятельности и показателях.

2. ОБСУЖДЕНИЕ И АНАЛИЗ

2.1 После успешного повышения международным сообществом особой компенсации, выплачиваемой пассажирам, и подписания в 1999 году Монреальской конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, в результате ущерба, понесенного пассажирами, и в связи с авиационными происшествиями внимание стало уделяться защите интересов потерпевших на земле, которым был нанесен определенный ущерб или ущерб их имуществу в результате авиационных происшествий. Эти усилия были предприняты в рамках поправки к Римской конвенции 1952 года, которая систематизирует выплату компенсаций в таких случаях и устанавливает весьма низкие пределы, которые непропорциональны степени ущерба. Таким образом был согласован ряд основ и принципов защиты прав потерпевших.

* Текст на арабском языке представлен Саудовской Аравией.

2.2 На своей 33-й сессии Юридический комитет ИКАО утвердил два следующих текста:

- a) проект конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам;
- b) проект конвенции о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов.

2.3 Проект второй конвенции, касающейся возмещения ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов, содержит некоторые положения, которые нуждаются в переработке. Кроме этого, проект предусматривает создание фонда для выплаты компенсаций потерпевшим и это возлагает новое бремя на авиакомпании. Вместе с тем в своем нынешнем виде данная концепция имеет много недостатков. Конвенция в целом не обеспечивает справедливого баланса между интересами потерпевших и интересами авиационной отрасли, поскольку механизм финансирования фонда (Дополнительный механизм возмещения) не может в нынешней ситуации достигнуть целей фонда плавным и справедливым способом.

3. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ МЕХАНИЗМ ВОЗМЕЩЕНИЯ

3.1 Основной целью Дополнительного механизма возмещения является выплата компенсаций лицам, понесшим ущерб на территории государства участника, и оказание финансовой поддержки в тех случаях, когда эксплуатант государства участника причиняет ущерб в государстве, не являющемся участником, и Механизм выплачивает компенсацию, если ущерб превышает общий размер возмещения. Другими словами, в том случае, когда эксплуатант воздушного судна несет ответственность за ущерб, он выплачивает возлагаемую на него максимальную сумму, а Механизм выплачивает дополнительную сумму сверх размера максимального возмещения. Предполагается, что эксплуатанты будут иметь страхование для покрытия максимальной суммы возмещения, возлагаемой на них. При отсутствии страхования или при наличии страхования по цене, влияющей на продолжение деятельности воздушного транспорта, Дополнительный механизм возмещения может оказать финансовую поддержку эксплуатантам для исполнения своих обязательств. Это то, что Специальная группа называет поэтапным процессом покрытия.

3.2 Взносы в рамках Дополнительного механизма возмещения являются обязательными суммами, взимаемыми за каждого пассажира и каждую тонну груза, отправляемые международным рейсом из аэропорта в государстве-участнике.

3.3 В проекте конвенции не делается оценки вопроса адекватного финансирования. Кроме того, по предлагаемому методу финансирования невозможно достигнуть справедливости и транспарентности в оценке размера сборов и степени риска и возможности его возникновения. Режим финансирования не включает авиацию общего назначения, полеты которой осуществляются частными авиакомпаниями, а также порожние и испытательные рейсы. Это, конечно, не обеспечивает справедливости в отношениях между эксплуатантами воздушных судов и негативно скажется на Дополнительном механизме возмещения.

4. **ВЫВОДЫ**

4.1 Максимальный предел возмещения должен быть известен, установлен и применим на условиях полной прозрачности ко всем авиакомпаниям без дискриминации с должным учетом степени эксплуатации каждого перевозчика.

4.2 Авиакомпании должны быть защищены от чрезмерных и несправедливых исков, которые могут влиять на их эксплуатационные показатели и которые, несомненно, повлияют также на организации, участвующие в обеспечении воздушного движения.

4.3 Чтобы сфера ответственности за возмещение не выходила за рамки соответствующих лиц и имущества и чтобы этот круг бесконтрольно не расширялся или злоупотреблялся, ведя к преувеличению компенсаций, возлагаемых на эксплуатантов, мы предлагаем внести простое добавление во второй пункт статьи 3 первой и второй конвенций, который можно сформулировать следующим образом:

- Право на возмещение не возникает по настоящей Конвенции, если ущерб не является прямым результатом инцидента, приведшего к нему. Кроме того, право на возмещение не должно включать косвенных лиц, находящихся вне сферы инцидента, которые могут требовать возмещения на том основании, что они понесли психологический ущерб или были подвергнуты другим формам ущерба как косвенным последствиям инцидента.

5. **ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ**

5.1 ИКАО предлагается пересмотреть некоторые из положений конвенции, как указано в настоящем документе.

— КОНЕЦ —