



МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ

(Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 года)

ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПРОЕКТАМ ДВУХ КОНВЕНЦИЙ

(Представлено Египтом)

1. Прежде всего делегация Египта хотела бы отметить, что, хотя в основу работы по модернизации Римской конвенции был положен принцип справедливости и равенства при возмещении ущерба потерпевшим в результате происшествия с воздушным судном в полете, этот принцип не применяется в отношении ответственности эксплуатанта и возможных причин освобождения его от ответственности перед третьими лицами в случае таких происшествий.
2. Конвенция распространяет ответственность эксплуатанта на возмещение за психическое повреждение. Однако доказать психическое повреждение так же трудно, как и определить, является ли повреждение следствием происшествия или иных факторов, имевших место до события.
3. В конвенции принята широкая концепция воздушного судна в полете, в основе которой лежит определение из Гаагской конвенции 1970 года. Мы выступаем за сохранение определения Римской конвенции 1952 года в целях ограничения ответственности эксплуатанта. Это представляется особенно важным, если учесть, что определение в проекте конвенции применимо к пассажирам лишь в той мере, в какой они находятся в сфере компетенции эксплуатанта. Такой подход не отвечает целям конвенции в части возмещения третьим лицам. Поэтому текст подпункта b) статьи 1 (Определения) необходимо изменить следующим образом: "Воздушное судно считается находящимся "в полете" с момента использования тяги двигателей для взлета до момента окончания пробега при посадке".
4. Проект конвенции дает эксплуатанту право регресса против лица, совершившего акт незаконного вмешательства, однако исполнение судебных решений против такого лица в пользу эксплуатанта откладывается до тех пор, пока не будут урегулированы все иски в отношениях между эксплуатантом и потерпевшими. Такому урегулированию нередко предшествует длительный процесс судебного разбирательства, результатом чего может стать утрата права на принудительное обеспечение исполнения решения, особенно в государствах с непродолжительным сроком исковой давности.
5. В конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства не зафиксировано право эксплуатанта отказаться от ответственности при наличии форс-мажорных обстоятельств или если установлено, что он и его служащие и агенты приняли все необходимые меры предосторожности для предотвращения причинения ущерба.

6. Мы считаем, что ИАТА должна играть важную роль в управлении Дополнительным механизмом возмещения, т. к. эта организация выступает от имени авиакомпаний и отвечает за координацию их позиций и согласование точек зрения. ИАТА следует приглашать для участия в совещаниях конференции сторон без права голоса.
7. Понятие "исключительной экономической зоны" в пункте 3 статьи 2 необходимо определить.
8. Пункт 5 статьи 3 следует исключить, т. к. до сих пор не имеется международной конвенции или механизма для регулирования экологических проблем.
9. Предлагается добавить в конце подпункта о) статьи 9 следующую фразу: "без ущерба для положений Конвенции или любого другого документа, в котором могут быть установлены новые финансовые обязательства или возложено дополнительное бремя на эксплуатанта".
10. Обязательные суммы взносов в Дополнительный механизм возмещения, предусмотренные в статье 12, должны взиматься не эксплуатантом, а государством-участником, подписавшим конвенцию и являющимся членом Дополнительного механизма возмещения. Любые обязательства или юридическая ответственность в этой связи должны возлагаться на эксплуатантов через государства, входящие в число участников.
11. В пункте 2 статьи 15 конвенции устанавливается прямая связь между Дополнительным механизмом возмещения и эксплуатантом в отношении невыплаты взносов. Тем самым сводится на нет возможность государств предпринимать действия от имени директора механизма возмещения против эксплуатанта в таких государствах для получения причитающейся задолженности.
12. Пункт 1 статьи 26 откровенно игнорирует принципы и правила справедливости и равенства, являющиеся основополагающей концепцией конвенции; по сути дела, этот пункт лишает эксплуатанта права регресса против изготовителя, если доказано, что причиной происшествия явился дефект в утвержденной конструкции воздушного судна, его двигателей или компонентов.
13. В пункте 2 статьи 2 "Сфера применения" слова "international flight" следует заменить фразой "other than on an international flight" для приведения текста в соответствие с положениями пункта 1 статьи 18 (к тексту на русском языке не относится – *прим. пер*).
14. Концовку пункта 2 статьи 5 следует изменить таким образом, чтобы дать возможность Дополнительному механизму возмещения как самостоятельному субъекту права предъявлять иск эксплуатанту. Тем самым будет гарантировано, что никакое государство-участник не сможет предъявить иск эксплуатанту ни в одном суде мира.
15. Мы считаем, что обеспечение исполнения судебных решений, предусмотренное в пункте 1 статьи 33, должно быть обусловлено отсутствием апелляции о признании такого решения недействительным. Судебное решение должно считаться окончательным и не подлежащим обжалованию любого рода в государстве, суды которого вынесли такое решение.

16. Статью 35 следует назвать "مدة السقوط" (Утрата права на компенсацию), а не "مدة التقادم" (Исковая давность). В этом случае трехлетний срок не будет ограничивать действий эксплуатанта, если потерпевший обратится в суд до его истечения.

17. Текст пункта 3 статьи 35 необходимо изменить следующим образом: "За основу при расчете берется календарный год с даты события, в результате которого причинен ущерб".

18. В статье 4 проекта конвенции определены максимальные суммы возмещения потерпевшим в результате происшествия. Предельные уровни возмещения составляют от 750 000 до 700 000 000 специальных прав заимствования в зависимости от веса воздушного судна. Такие же формулировки использованы в Римской конвенции. Мы считаем, что пределы, указанные в квадратных скобках в статье 4 проектов обоих документов, являются вполне адекватными. Поэтому мы предлагаем исключить квадратные скобки и сохранить указанные цифры. Особо следует упомянуть механизм, создаваемый в соответствии со статьей 4 проекта конвенции об общих рисках, который увязывает сумму возмещения с уровнем инфляции. Такой же механизм следует принять и в конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства. Мы подтверждаем свое согласие с суммами пределов, указанными в статье 4 обоих проектов.

19. Согласно статье 27 конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства сфера конвенции распространяется на государства, не являющиеся участниками конвенции. Для того чтобы конвенция применялась в отношении происшествий в государстве, не являющемся государством-участником, эксплуатант согласно положениям этой статьи должен иметь основное место деятельности или постоянное местопребывание в государстве-участнике. Также предусмотрены дискреционные полномочия механизма возмещения в части выплаты возмещения пострадавшим из государства, не являющегося государством-участником.

20. Конвенция также требует, чтобы государство, не являющееся государством-участником, учитывало защиту, предоставляемую конвенцией эксплуатанту; это означает, что такое государство соглашается с положениями конвенции. В этой связи может возникнуть вопрос о том, в какой форме будет выражено такое согласие: должно ли такое государство в оперативном порядке ратифицировать конвенцию (что маловероятно), или глава правительства должен сделать заявление о соблюдении положений Конвенции. Однако глава правительства может не иметь полномочий на такие декларации. В результате могут возникнуть трудности с применением конвенции к государствам, не являющимся государствами-участниками. Поэтому мы предлагаем рекомендовать, чтобы каждое государство-участник обязалось включать в свои двусторонние и многосторонние соглашения о воздушном сообщении с государствами, не являющимися государствами-участниками, оговорку о присоединении к положениям конвенции о возмещении ущерба в случае актов незаконного вмешательства. Это будет рассматриваться как предварительное обязательство со стороны государства, не являющегося участником, а также будет поощрять присоединение государств к конвенции и способствовать ее применению. Кроме того, необходимо разработать стандарт для определения сроков выплаты возмещения потерпевшим в государстве, не являющемся государством-участником.

21. Согласно Римской конвенции 1952 года компетентным судом является суд государства, на территории которого имело место происшествие. Однако в конвенции об общих рисках предлагается добавить суд государства основного местопребывания эксплуатанта воздушного судна, как показано в квадратных скобках в пункте 1 статьи 16. Мы считаем, что, хотя Монреальская конвенция 1999 года расширяет применимую сферу юрисдикции и считается прекрасным образцом, тем не менее, характер ущерба по этому документу отличается от ущерба, рассматриваемого в конвенции об общих рисках. Согласно указанной конвенции происшествие

происходит на территории одного государства, и любое расширение сферы юрисдикции замедлит процесс выплаты возмещений потерпевшим и затруднит установление максимального предела возмещения в каждом государстве. Поэтому мы предлагаем исключить фразу, помещенную в квадратные скобки, и сохранить юрисдикцию судов государства-участника, на территории которого причинен ущерб, как это предусмотрено в Римской конвенции 1952 года.

22. Статья 12 (Взносы в Дополнительный механизм возмещения) устанавливает, что взносы взимаются в отношении каждого пассажира. Египет считает такой подход правильным, т. к. он гарантирует равенство авиакомпаний. Тем не менее, в отношении груза слово "тонны" до сих пор заключено в квадратные скобки. Мы считаем, что такой подход в отношении груза не обеспечивает равноправия, в силу изложенных ниже причин:

- a) существуют товары малого веса, но высокой стоимости, которые занимают много места на борту воздушного судна. Сумма взноса за такие грузы будет небольшой. С другой стороны, существуют товары большого веса, но малой ценности. В результате будут потеряны значительные суммы для Дополнительного механизма возмещения;
- b) имеются воздушные суда, перевозящие пассажиров, багаж и груз, чисто грузовые воздушные суда и чисто почтовые воздушные суда. Имеются большие самолеты, перевозящие небольшую долю груза, и небольшие воздушные суда, перевозящие большую долю товаров. Все это затрудняет принятие критерия "тонны", который в настоящее время заключен в квадратные скобки;
- c) исходя из этого, предлагается принять критерий, основанный на объеме пространства, предназначенного для перевозимых грузов на борту каждого воздушного судна. Будет установлена единица измерения для использования при определении суммы взноса. Взносы могут взиматься за каждую операцию воздушного судна – при международной или внутренней перевозке, в отношении чисто грузовых рейсов;
- d) в отношении комбинированных рейсов можно рассчитать объем пространства, предназначенного для груза, и треть такого объема считать предназначенной для груза, а остальное, для багажа пассажиров;
- e) это предложение позволит увеличить сумму взносов, обеспечит равенство и облегчит расчет и взимание сборов по каждому типу воздушных судов. Потребуется только рассчитать долю внутренних и международных полетов в общем объеме операций воздушных судов для определения размера взноса независимо от объема и характера груза.