



DCCD Doc No. 9
26/3/09
Addendum No. 1
17/4/09
Revision No. 1
20/4/09

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ

(Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 года)

ПОЛУЧЕННЫЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ ПО ДВУМ ПРОЕКТАМ КОНВЕНЦИИ

(Представлено Секретариатом)

ДОБАВЛЕНИЕ № 1

По двум проектам конвенций от Российской Федерации получены замечания, которые приводятся в добавлении I к настоящему документу.

ДОБАВЛЕНИЕ I

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

1. ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПРОЕКТАМ КОНВЕНЦИИ № 1 И КОНВЕНЦИИ № 2

1.1 Предлагаем в соответствующих пунктах статей 1 обоих проектов конвенций определение "эксплуатант" дополнить указанием на необходимость наличия законных оснований использования воздушного судна на момент причинения ущерба.

1.2 Исходя из определения воздушного судна "в полете", закрепляемого в п. с) статьи 1 проекта конвенции № 1 и в п. b) статьи 1 проекта конвенции № 2, в сферу действия конвенций не попадает ситуация, когда ущерб нанесен в момент посадки/высадки пассажиров. На наш взгляд, необходимо расширить определение "судна в полете" с момента начала погрузки пассажиров до момента их полной высадки с борта воздушного судна.

1.3 Формулировка статей 2 проектов конвенций "Сфера применения" содержит неопределенность для авиапредприятий – операторов лизинговых воздушных судов. Лизинговые воздушные суда могут быть зарегистрированы в иных государствах, чем государство регистрации авиаперевозчика. Однако проекты конвенций однозначно не определяют, каким образом эксплуатант будет попадать под сферу действия конвенций (по стране, в которой зарегистрирован, по стране, в которой осуществляет основную деятельность, по государству регистрации воздушного судна и т. д.). Полагаем целесообразным сделать привязку к государству, в котором авиаперевозчику выдан сертификат эксплуатанта (без привязки к государству регистрации воздушных судов).

1.4 Из пунктов 3 статей 3 проектов конвенций "Ответственность эксплуатанта" следует исключить такой вид ущерба как психическое повреждение, ввиду того, что данный вид ущерба обусловлен широкими рамками данного определения, трудностями его подтверждения (трудно определить причинно-следственную связь). Наличие данного вида ущерба повышает вероятность необоснованного повышения страховых премий. Кроме того, возмещение данного вида ущерба не предусмотрено ни Конвенцией об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности от 7 октября 1952 г. (далее – Римская конвенция), ни Конвенцией для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 г.

1.5 Из статей 3 проектов конвенций считаем целесообразным исключить пункты 5, предусматривающие компенсацию экологического ущерба, который предполагается возмещать в той мере, в которой это устанавливается законами государства, на территории которого причинен ущерб. Такое предложение связано с тем, что недопустимо отдавать этот вопрос для исключительного регулирования национальным законодательством того или иного государства, учитывая, что уровень развития экологического законодательства в разных странах различен, в связи с чем следовало бы предусмотреть единый, одинаковый механизм для всех государств – участников конвенций, то есть унифицировать правила возмещения экологического ущерба в этих или в отдельной конвенции.

1.6 Поскольку статья 7 проекта конвенции № 1 и статья 9 проекта конвенции № 2 касаются не только страхования, но также и обеспечения ответственности эксплуатанта в виде гарантии, предлагаем либо изменить названия статей на "Обеспечение ответственности эксплуатанта", либо предусмотреть отдельные статьи "Обеспечение ответственности эксплуатанта в виде гарантии", в которых будут устанавливаться положения о видах гарантий и минимальных требованиях к условиям их предоставления.

1.7 В статье 7 проекта конвенции № 1 и статье 9 проекта конвенции № 2 в отношении страхования ответственности используется такое понятие как "надлежащее", которое носит субъективный характер. Учитывая субъективность данного понятия, а также неясность, какое именно страхование и какая именно гарантия (государства, банка, страховой компании, юридического лица, физического лица) может быть принята государствами – участниками конвенций, а также каковы требования к оформлению гарантии (форма и содержание документа), предлагаем урегулировать вопросы, связанных с обеспечением эксплуатанта надлежащего страхования ответственности, отнести к компетенции государств – участников конвенций и статьи 7 и 9 проектов конвенций соответственно дополнить абзацами следующего содержания:

"Надлежащее страхование означает, что договор страхования заключен с организацией, имеющей право на проведение операций по страхованию ответственности эксплуатантов воздушных судов согласно законодательству страны регистрации страховой организации, и условия договора страхования не сужают размеров ответственности за ущерб и условий ее наступления относительно определенных настоящей Конвенцией".

1.8 В статье 20 проекта конвенции № 1 и в статье 10 проекта конвенции № 2 "Действие или бездействие пострадавших" указание на вид вины считаем целесообразным исключить, поскольку даже невиновные действия третьих лиц не являются подконтрольными эксплуатанту и чаще всего не могут быть им предотвращены. Также считаем целесообразным дополнить перечень лиц служащими и агентами пострадавшего лица, по аналогии с положениями Римской конвенции.

1.9 В статье 30 проекта конвенции № 1 и в статье 15 проекта конвенции № 2 "Пересмотр пределов" в соответствии с принципами государственного суверенитета целесообразно указать, что изменения вступают в силу только для государств, не выразивших свое несогласие с такими изменениями.

1.10 Кроме того, обращаем внимание на не совсем корректный перевод ряда фраз и терминов на русский язык. В частности: в п. 3 статьи 18 проекта конвенции № 1 слово "покрытие" заменить словами "возмещение в связи с наступлением ответственности", в статье 21 проекта конвенции № 1 и в статье 7 проекта конвенции № 2 слово "покрытие" заменить словом "возмещение", в п. 2 статьи 31 проекта конвенции № 1 слова "произошел инцидент" заменить словами "произошло событие", в п. 2 статьи 16 проекта конвенции № 2 слово "событие" заменить словами "причинение ущерба".

2. ПО ПРОЕКТУ КОНВЕНЦИИ № 1

2.1 Пункт f) статьи 1 проекта конвенции № 1 предлагаем изложить в следующей редакции:

"Эксплуатант – лицо, имеющее документ, подтверждающий наличие у данного лица законных оснований использования воздушного судна, которое использовало воздушное судно для полета в момент причинения ущерба. Причем, если контроль за управлением полетом воздушного судна осуществлялся лицом, от которого прямо или косвенно исходит право пользования воздушным судном (в том числе, собственник воздушного судна), такое лицо считается эксплуатантом.

Лицо считается использующим воздушное судно в тех случаях, когда оно использует его лично либо его служащие или агенты используют данное воздушное судно при исполнении своих служебных обязанностей, независимо от того, действуют ли они в пределах или вне пределов своих полномочий.

Эксплуатант не утрачивает своего статуса эксплуатанта в силу того факта, что другое лицо совершает акт незаконного вмешательства".

2.2 В статье 7 проекта конвенции № 1 слова "их покрытие" заменить словами "возмещение в связи с наступлением их ответственности".

2.3 В проекте конвенции № 1 считаем необходимым сохранить для потерпевших возможность предъявления иска напрямую к лицам, осуществившим акт незаконного вмешательства. Действующая Римская конвенция предусматривает возможность применения прямой ответственности и к лицу, незаконно завладевшему воздушным судном (п. 2 статьи 12). Предлагаемый же проект конвенции № 1 оставляет в качестве непосредственно ответственного лица лишь эксплуатанта, сохраняя за ним право регресса к лицу, осуществившему акт незаконного вмешательства. Такое освобождение террористов от прямой материальной ответственности вряд ли можно признать обоснованным.

2.4 **Дополнительный механизм возмещения**

2.4.1 Проект конвенции № 1 предусматривает учреждение специализированного фонда – Дополнительного механизма возмещения (далее – ДМВ), признаваемого в государствах – участниках конвенций в качестве юридического лица, в отношении которого Конвенция предоставляет широкие привилегии, в том числе, освобождение от налогов и иммунитет от судебных и административных действий.

2.4.2 При этом проектом конвенции № 1 не предусмотрены условия создания и распоряжения соответствующими фондами на территориях государств – участников Конвенции № 1, не регламентирован механизм и направления инвестирования аккумулируемых в фонде средств.

2.4.3 Предложенная схема формирования фонда не в полной мере учитывает специфику деятельности авиации. В частности, не понятно, какие отчисления должны проводиться в случаях, когда воздушные суда совершают полеты без коммерческой загрузки (позиционирование воздушного судна, перегонка воздушного судна, тренировочные и испытательные полеты), то есть на борту отсутствует коммерческая загрузка.

2.4.4 Введение процедур формирования фондов ДМВ, предусмотренных проектом конвенции № 1, возможно лишь при условии создания надежного и прозрачного механизма определения источников сбора фактических данных о перевезенных пассажирах/грузах и возможности их проверки, а также предоставления государствами – участниками Конвенции № 1 данной информации. В данной ситуации предлагается рассмотреть альтернативные варианты (критерии) наполнения фонда ДМВ. Проект конвенции № 1 не дает четкого ответа относительно вопроса возмещения ущерба третьим лицам на поверхности в случаях, когда их имущество и другие вещные права уже имели страховое покрытие в соответствии с другими видами обязательного/добровольного страхования.

2.4.5 Пункт 7 статьи 8 проекта конвенции № 1 предусматривает, что ДМВ и его органы пользуются широким иммунитетом от административного и судебного воздействия, что может привести к злоупотреблению полномочиями, а также к иным негативным последствиям. Считаем целесообразным исключить положения об иммунитете, либо заменить их на усложненный порядок воздействия, но, тем не менее, оставить такую возможность в принципе.

2.4.6 Статью 11 проекта конвенции № 1 предлагаем дополнить перечнем полномочий директора ДМВ, согласно предусмотренной в статье 30 процедуре пересмотра пределов полномочий.

2.4.7 С точки зрения возникновения ответственности за возможный ущерб термины "эксплуатант" и "перевозчик" не являются равнозначными: эксплуатант является ответственным за (любой) вред, причиненный при использовании (эксплуатации) воздушного судна для полетов, перевозчик – только за вред, причиненный пассажирам и грузу, транспортируемым им по договору воздушной перевозки.

2.4.8 В статье 15 проекта конвенции № 1 упоминаются Правила, в которых Конференцией сторон устанавливается механизм обеспечения взимания и перевода взносов, которые не имеют определения ранее по тексту и их установление/разработка не входит в перечень полномочий Конференции сторон, определенных в статье 9 проекта конвенции № 1. Подпункт б) статьи 9 проекта конвенции № 1 предполагает установление Конференцией сторон регламента ДМВ. В связи с этим, считаем необходимым привести указанные положения в соответствие между собой или закрепить определения понятий "Регламент Дополнительного механизма вознаграждения" и "Правила".

2.4.9 Статья 23 проекта конвенции № 1 содержит ряд формулировок и требований, которые недостаточно точны, либо которые можно толковать различными способами. Например, п. 5 статьи 23 проекта конвенции № 1 содержит положение, касающееся эффективности отбора персонала в авиапредприятии, – установить критерии такой "эффективности" весьма трудно.

2.4.10 В статье 25 проекта конвенции № 1 не должно предусматриваться право регресса ДМВ к эксплуатанту, если теракт был совершен его сотрудником, при отсутствии вины эксплуатанта. В этой ситуации перевозчик также является жертвой акта незаконного вмешательства.

2.4.11 Главу VII перед статьей 28 проекта конвенции № 1 следует дополнить статьей "Освобождение от статусной ответственности", аналогичной статье 13 проекта конвенции № 2:

"Владелец, арендодатель или финансовое учреждение, обладающее правовым титулом или залоговым правом на воздушное судно, не являющееся эксплуатантом, его служащими или агентами, не несут ответственности за ущерб согласно настоящей Конвенции или закону любого государства-участника".

2.4.12 Главу VIII после статьи 37 проекта конвенции № 1 следует дополнить статьей "Ядерный ущерб", аналогичной статье 22 проекта конвенции № 2, исключив п. 6 из статьи 3 проекта конвенции № 1.

3. ПО ПРОЕКТУ КОНВЕНЦИИ № 2

3.1 Подпункт е) статьи 1 проекта конвенции № 2 предлагаем изложить в следующей редакции:

"Эксплуатант – лицо, имеющее документ, подтверждающий наличие у данного лица правовых оснований использования воздушного судна, которое использовало воздушное судно для полета в момент причинения ущерба. Причем, если контроль за управлением полетом воздушного судна осуществлялся лицом, от которого прямо или косвенно исходит право пользования воздушным судном (в том числе собственник воздушного судна), такое лицо считается эксплуатантом.

Лицо считается использующим воздушное судно в тех случаях, когда оно использует его лично либо его служащие или агенты используют данное воздушное судно при исполнении своих служебных обязанностей, независимо от того, действуют ли они в пределах или вне пределов своих полномочий".