

УДК 341.226

Монреальские конвенции 2009 г. о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам: критический анализ

Конюхова Анастасия Станиславовна

Аспирант,

кафедра международного права,

Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова,

119991, Российская Федерация, Москва, Ленинские горы, 1;

e-mail: asetrix@yandex.ru

Аннотация

В статье проанализированы основные положения принятых в 2009 г. в рамках ИКАО двух международных конвенций, посвященных вопросам возмещения ущерба, который может быть причинен гражданскими воздушными судами третьим лицам, в том числе в результате актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Автор рассматривает предпосылки и условия принятия данных Конвенций, сферу их действия, положения о материальной ответственности за причинение ущерба и Международном фонде гражданской авиации для возмещения ущерба. Установлено, что в основу указанных международных договоров положен принцип материальной ответственности эксплуатанта воздушного судна, а финансирование указанного Международного фонда осуществляется в порядке предварительной оплаты за счет пассажиров и грузоотправителей, что нельзя признать оптимальным механизмом возмещения вреда.

Для цитирования в научных исследованиях

Конюхова А.С. Монреальские конвенции 2009 г. о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам: критический анализ // Вопросы российского и международного права. 2016. № 3. С. 126-141.

Ключевые слова

Гражданская авиация, акты незаконного вмешательства, возмещение ущерба, ответственность эксплуатанта, Международный фонд.

Введение

В 2009 г. были приняты два документа, посвященные урегулированию вопросов возмещения ущерба, причиненного гражданскими воздушными судами третьим лицам, – т. н.

Конвенция об общих рисках (документ ИКАО Doc. 9919) и Конвенция о возмещении ущерба в результате АНВ (документ ИКАО Doc. 9920) (далее совместно с Конвенцией об общих рисках 2009 г. – Конвенции 2009 г.). Указанные документы призваны модернизировать положения действующей Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (Рим, 7 октября 1952 г.; далее – Римская конвенция 1952 г.), с учетом новых и возникающих угроз гражданской авиации, появление которых ознаменовали известные события 11 сентября 2001 г. в США. Конвенции 2009 г. пока не вступили в силу¹, но представляется интересным рассмотреть их основные положения.

Предпосылки и условия принятия Конвенций 2009 г.

Надо сказать, что вопросы совершенствования режима возмещения вреда, причиненного гражданскими воздушными судами третьим лицам, стояли на повестке дня еще до событий 11 сентября 2001 г. – Юридический комитет Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) включил соответствующий пункт в программу своей работы на 31-й сессии, проходившей в 2000 г. За год до этого принятием Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 г., документ ИКАО Doc. 9740) (далее – Монреальская конвенция 1999 г.), заменившей варшавскую систему, была успешно завершена работа по совершенствованию режима ответственности перевозчика перед пассажирами, и логичным следующим шагом стало реформирование режима ответственности за ущерб, причиненный третьим лицам.

На начальном этапе работы по пересмотру Римской конвенции 1952 г. в качестве образца использовалась Монреальская конвенция 1999 г. Изначально планировалось принять единый документ, который скорректировал бы положения Римской конвенции 1952 г. о количественных пределах компенсации, а также учитывал экологический ущерб [Возмещение ущерба...]. Однако после 11 сентября 2001 г. характер работы изменился. Новый подход к модернизации Римской конвенции 1952 г. подразумевал разделение режима ответственности в отношении общих рисков, возникающих при эксплуатации воздушных судов, с одной стороны, и в отношении рисков причинения вреда в результате актов незаконного вмешательства – с другой, и, соответственно, принятие не единого документа, а двух самостоятельных.

Изменение подхода было обосновано следующими соображениями.

Как отметил М.Б. Дженнисон в докладе Юридическому комитету Международной организации гражданской авиации (ИКАО) 2008 г., после 11 сентября 2001 г. стало очевидно, что ущерб, причиненный в результате актов незаконного вмешательства, может иметь та-

¹ Информацию о статусе Конвенций см.: Конвенция об общих рисках 2009 г.: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/2009_GRC_EN.pdf; Конвенция о возмещении ущерба в результате АНВ 2009 г.: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/2009_UICC_EN.pdf.

кие масштабы, которые выходят за рамки возможностей страхового рынка или, по крайней мере, не подлежат страхованию по экономически доступным ценам (проект Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, в случае незаконного вмешательства – документ ИКАО LC/33-WP/3-3), соответственно, необходимо было предусмотреть способы обеспечения возмещения такого ущерба.

Кроме этого, после 11 сентября 2001 г. рынок авиационного страхования претерпел изменения. На 35-й сессии Ассамблеи ИКАО, проходившей с 28 сентября по 08 октября 2004 г., представители Международной ассоциации воздушного транспорта (далее – ИАТА) обратили внимание Ассамблеи на предложение авиационных страховщиков о введении «исключения в отношении всех претензий о выплате страхового возмещения в связи с враждебным использованием «грязных» бомб, электромагнитных импульсных устройств или биохимических материалов» [Доклад Юридической комиссии..., 2004, 6] – так называемых «военных рисков». Представители ИАТА отметили, что введение указанных исключений создаст нестабильность на коммерческом рынке страхования от военных рисков, что поставит под угрозу непрерывную работу авиакомпаний и других поставщиков связанного обслуживания [Доклад Юридической комиссии..., 2004]. В целях избежания такой ситуации ИАТА рекомендовала государствам-участникам Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 07 декабря 1944 г., документ ИКАО Doc. 7300/9) (далее – Чикагская конвенция 1944 г.) предоставить правительственные гарантии, обеспечивающие покрытие убытков за такой ущерб, а также приступить к разработке проекта режима лимита страхования ответственности в случае убытков, нанесенных в результате военных действий и актов терроризма [там же].

Стоит отметить, что не все государства поддержали идею создания двух документов. Ряд делегаций указал на необходимость оперативного создания общей системы, охватывающей и общие риски, и риски, вызванные АНВ, а разделение этого вопроса может затянуть решение имеющихся проблем. Высказывалось также предложение о создании специальной группы для решения вопросов модернизации Римской конвенции 1952 г. [там же]

В 2004 г. Совет ИКАО учредил Специальную группу по модернизации Римской конвенции 1952 г., которая сосредоточила свои усилия на создании двух самостоятельных документов, первый из которых посвящен общим рискам, а второй – случаям незаконного вмешательства. На Дипломатической конференции по воздушному праву, проходившей в рамках ИКАО с 20 апреля по 2 мая 2009 г. в Монреале (далее – Конференция), были приняты тексты Конвенций 2009 г.

Сфера действия Конвенций 2009 г.

Сфера действия Конвенций 2009 г. разграничена: Конвенция об общих рисках 2009 г., согласно ее п. 1 ст. 2, касается всех случаев причинения ущерба, кроме случаев, являющих-

ся результатом акта незаконного вмешательства, в то время как Конвенция о возмещении ущерба в результате АНВ 2009 г., как следует из названия и указано в п. 1 ст. 2, относится только к случаям возмещения третьим лицам ущерба, причиненного воздушным судном в результате акта незаконного вмешательства.

Стоит отметить, что понимание термина «акты незаконного вмешательства» для целей Конвенций 2009 г. несколько отличается от трактовки данного термина, зафиксированной в Приложении 17 к Конвенции о международной гражданской авиации (принято Советом ИКАО 22 марта 1974 г.).

Согласно п. «а» ст. 1 Конвенций 2009 г., к АНВ относятся акты, предусмотренные Конвенцией о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.) (далее – Гаагская конвенция 1970 г.) и Конвенцией о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.) (далее – Монреальская конвенция 1971 г.) (с любыми изменениями, действующими на момент причинения ущерба, – то есть сюда относится также Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющего Монреальскую конвенцию 1971 г. (Монреаль, 24 февраля 1988 г.) (далее – Монреальский протокол 1988 г.), и – после вступления в силу – будет также относиться Протокол, дополняющий Гаагскую конвенцию 1970 г. (Пекин, 10 сентября 2010 г., документ ИКАО Doc. 9959) (далее – Пекинский протокол 2010 г.).

Соответственно, из сферы действия Конвенций 2009 г. исключены деяния, предусмотренные Конвенцией о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.) (далее – Токийская конвенция 1963 г.).

Не совсем понятно также соотношение понятия АНВ в трактовке Конвенций 2009 г. и Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 10 сентября 2010 г., документ ИКАО Doc. 9960) (далее – Пекинская конвенция 2010 г.). Как известно, последняя является не документом, вносящим изменения в Монреальскую конвенцию 1971 г., а самостоятельным по отношению к ней международным договором, заключенным по тому же вопросу. Следовательно, АНВ, предусмотренные и Пекинской конвенцией 2010 г., не включены в предмет Конвенции о возмещении ущерба в результате АНВ 2009 г., что, скорее всего, потребует в будущем внесения в Конвенции 2009 г. изменений.

В рамках дискуссий в Совете ИКАО касательно проектов Конвенций 2009 г. также было отмечено, что определение понятия «в полете», предусмотренное в Конвенциях 2009 г., является неподходящим, поскольку оно не соответствует трактовке данного термина, которая используется некоторыми государствами в своем национальном законодательстве [Доклад 33-й сессии Юридического комитета ИКАО. Возмещение ущерба...].

Для применения Конвенций 2009 г. необходимо выполнение следующих условий:

(1) в момент причинения ущерба воздушное судно находилось в полете (п. 1 ст. 2 Конвенций);

(2) воздушное судно выполняло международный полет² (п. 1 ст. 2), при этом, согласно п. 2 ст. 2, Конвенции могут применяться и к полетам, не являющимся международными, если государства-участники сделают соответствующие заявления депозитарию Конвенций;

(3) ущерб третьим лицам причинен на территории государства-участника (п. 1 ст. 2), при этом Конвенция о возмещении ущерба в результате АНВ 2009 г. может применяться в части дополнительного возмещения (о нем речь пойдет ниже) и в случае, если ущерб причинен на территории государства, не являющегося участником Конвенции, если это государство соблюдает предусмотренные документом меры защиты перевозчика, а именно:

– ответственность перевозчика будет ограничена так, как это предусмотрено в Конвенции;

– иски сверх предусмотренных пределов ответственности перевозчика будут предъявлены только в отношении дополнительного возмещения и лишь в пределах, установленных для такого возмещения (ст. 28 Конвенции);

(4) ущерб причинен воздушным судном, не являющимся государственным³ (п. 4 ст. 1);

(5) согласно п. 3-5 ст. 3 Конвенции 2009 г., ущерб причинен смертью, телесным повреждением, а также психическим расстройством, если он обусловлен признаваемым психическим заболеванием, возникшим в результате либо телесного повреждения, либо прямой вероятности неизбежной смерти или телесного повреждения; имуществу; экологии – в той мере, в какой такое возмещение предусматривается законом государства, на территории которого причинен ущерб⁴.

Материальная ответственность за причинение ущерба

В основу содержания Конвенций 2009 г. положен воспринятый ими из Римской конвенции 1952 г. принцип ответственности эксплуатанта воздушного судна за ущерб, причиненный воздушным судном третьим лицам.

2 Под «международным полетом» в п. «f» ст. 1 Конвенций 2009 г. понимается любой полет, при котором пункт вылета и пункт назначения расположены на территории двух государств, независимо от того, имеется ли перерыв в полете, или на территории одного государства, если имеется намеченная остановка на территории другого государства (п. «f» ст. 1 Конвенций). Следует отметить, что возможность распространения действия Конвенций 2009 г. на внутренние полеты вызвала дискуссии в ходе работы над проектами документов. Противники «внутреннего применения» Конвенций ссылались на то, что традиционно международные договоры, касающиеся гражданской авиации, действуют только в отношении международной авиации, а распространение Конвенций 2009 г. на сферу внутренних дел государств будет неоправданным вторжением в их суверенитет, тем более что Конвенции касаются такого чувствительного вопроса, как ответственность. Сторонники применения Конвенций к внутренним полетам утверждали, что государство может в любой момент распространить действие международно-правового режима на свои внутренние области, кроме того, внутренние рейсы не менее уязвимы для актов незаконного вмешательства и что их включение существенно расширит базу финансирования ДМВ. – См.: Проект Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, в случае незаконного вмешательства – документ ИКАО LC/33-WP/3-3.

3 Термин «государственное воздушное судно» определен в Конвенциях аналогично Чикагской конвенции 1944 г. – как воздушное судно, используемое на военной, таможенной и полицейской службах (п. 4 ст. 2 Конвенций 2009 г.).

4 В ходе дискуссий касательно термина «экологический ущерб» в Совете ИКАО было отмечено, что экологический ущерб по существу представляет собой ущерб имуществу и подлежит возмещению в соответствии со специальным законодательством в некоторых государствах и согласно общему праву в других странах. – См.: [Доклад 33-й сессии Юридического комитета ИКАО (Монреаль, 21 апреля – 2 мая 2008 г.)]

Материальная ответственность эксплуатанта, согласно Конвенциям 2009 г., является абсолютной, или объективной, то есть не зависящей от наличия его вины или нарушения им какого-либо обязательства при причинении ущерба. При этом ответственность эксплуатанта ограничена⁵ (Конвенция о возмещении ущерба в результате АНВ 2009 г. предусматривает случаи неограниченной ответственности в случае, если будет доказано, что эксплуатант или его служащие способствовали совершению акта незаконного вмешательства действиями или бездействием, совершенными с намерением причинить ущерб или по неосторожности и с сознанием того, что в результате может быть причинен ущерб, – п. 2 ст. 23) и ее пределы устанавливаются в зависимости от максимальной массы⁶ воздушного судна.

Положения Конвенции о возмещении ущерба в результате АНВ 2009 г. о материальной ответственности

Положения Конвенции 2009 г. об ответственности касаются исключительно материальной ответственности за причинение вреда. В документе предусмотрена двухуровневая система возмещения ущерба:

– первый уровень: компенсация ущерба эксплуатантом, которая также обеспечивается за счет страхования;

– второй уровень: дополнительный механизм возмещения (далее – ДМВ) с очень высоким пороговым пределом – компенсация части ущерба, не возмещенной в рамках первого уровня, – предусмотрена на случай повторения событий, аналогичных нападением 11 сентября 2001 г.

При этом речь об ответственности в классическом смысле этого слова по существу в Конвенции не идет. Предусмотренный ей механизм компенсации ущерба можно скорее охарактеризовать как «распределение затрат на управление рисками», а не ответственность в смысле наказуемости; слово «ответственность» используется в Конвенции в оперативных статьях для определения меры возмещения; в положениях о страховании также говорится об «ответственности», однако этого слова нет в названии документа, что не может не привлечь внимание (проект Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, в случае незаконного вмешательства).

Отметим, что вопросы распределения материальной ответственности встретили большое число возражений при обсуждениях проекта Конвенции в ИКАО [Abeyratne, 2010]. Высказывались, в частности, доводы о том, что ответственность за ущерб в результате АНВ

5 Конвенция об общих рисках 2009 г. предусматривает исключения из правила об абсолютной ограниченной ответственности эксплуатанта: в п. 8 ст. 3 Конвенции предусмотрено, что эксплуатант не несет ответственность в некоторых случаях наступления обстоятельств непреодолимой силы, а правила об ограничении ответственности не применяются в случаях, предусмотренных в п. 3 ст. 4 Конвенции.

6 Согласно п. «е» ст. 1 Конвенций 2009 г., под «максимальной массой» понимается максимальная сертифицированная взлетная масса воздушного судна без учета влияния на эту массу аэростатного газа, если таковой используется.

должны нести государства, поскольку эксплуатанты, как и пассажиры, и третьи лица, которым причинен ущерб, являются потерпевшими от актов незаконного вмешательства, а также поскольку реальным объектом АНВ, как правило, являются именно государства, а не гражданская авиация как таковая, которая выступает лишь орудием для достижения цели [там же].

Однако в итоговом тексте Конвенции 2009 г. возможность привлечения государства к международной ответственности по сути не предусмотрена.

Что же тогда представляет собой ДМВ по Конвенции 2009 г.?

Международный фонд гражданской авиации для возмещения ущерба

ДМВ, согласно Конвенции о возмещении ущерба в результате АНВ 2009 г., осуществляется за счет средств Международного фонда гражданской авиации для возмещения ущерба (далее – Международный фонд), который является международной организацией, состоящей из государств – участников данной Конвенции.

Отметим, что, согласно Конвенции 2009 г., Международный фонд является отдельной от ИКАО организацией и данное обстоятельство вызвало дискуссии среди представителей государств. Так, представители ряда государств высказывали критические замечания о том, что «ИКАО должна взять в свои руки управление ДМВ» [Доклад 33-й сессии Юридического комитета Совета ИКАО. Возмещение ущерба..., С-2], «ИКАО не должна полностью исключаться из... механизма [ДМВ]» [там же, С-4]. Однако в итоговом тексте Конвенции 2009 г. предусмотрено лишь одно положение, связывающее Международный фонд и ИКАО: постоянное местопребывание Международного фонда совпадает с постоянным местопребыванием ИКАО (п. 3 ст. 8) – г. Монреаль. Одним из аргументов в пользу такой независимости стал довод о том, что членский состав Конвенции 2009 г. отличается от членского состава Чикагской конвенции 1944 г., участниками первого документа, возможно, будут 10-20 государств, а участниками последней Конвенции являются 190 государств [там же, С-4].

Согласно п. 1 ст. 8 Конвенции, органами Международного фонда являются Конференция сторон, в которую входят государства-участники, и Секретариат, выполняющий административно-технические функции и возглавляемый Директором.

Согласно п. 1 ст. 12 Конвенции, средства Международного фонда формируются за счет взносов, которые в обязательном порядке взимаются эксплуатантом в отношении каждого пассажира и каждой тонны груза, отправляемых международным коммерческим рейсом из аэропорта в государстве-участнике (или – при наличии соответствующего заявления государства-участника – отправляемых рейсом, выполняемым между двумя аэропортами в таком государстве-участнике). Таким образом, ДМВ по сути осуществляется не средствами соответствующих правительств, а исключительно за счет взносов, взимаемых авиаперевозчиками с пассажиров и грузоотправителей. В докладе М.Б. Дженнисон отметил, что лишь в

маловероятных случаях превышения ДМВ правительства государств в духе солидарности обеспечивают компенсацию в соответствии с собственными законами и политикой, однако эта инициатива является сугубо добровольной и никак не отражена в Конвенции 2009 г. (проект Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, в случае незаконного вмешательства).

Возможно, использование данного подхода связано с тем, что моделью Международного фонда стали Международные фонды компенсации за ущерб, причиненный загрязнением нефтью (далее – Фонды ИОРС), созданные на основании соответствующих международных конвенций⁷ и предназначенные для компенсации ущерба, причиненного в результате разлива нефтепродуктов из танкеров.

Однако представляется, что перенесение данной модели без концептуальных изменений, а лишь с небольшой корректировкой с учетом авиационной специфики в Конвенцию 2009 г. является ошибочным. Дело в том, что разлив нефтепродуктов происходит, как правило, не вследствие умышленных противоправных действий – такие случаи, конечно, не исключены, но обычно указанные инциденты не являются спланированными диверсиями или актами. Данные события, скорее, можно сравнить с причинением вреда деятельностью, связанной с повышенной опасностью, и возложение ответственности за ущерб, причиненный такой деятельностью, на владельцев источников повышенной опасности или непосредственных причинителей вреда вполне логично. В случае же с актами незаконного вмешательства ситуация иная: АНВ в трактовке Конвенции 2009 г. являются преступлениями, которые совершаются исключительно с прямым умыслом⁸.

Есть еще один момент, на который стоит обратить внимание. В Конвенции 2009 г. предусмотрен принцип предварительного финансирования Международного фонда – то есть денежные средства взимаются эксплуатантами с пассажиров и грузоотправителей и передаются в Международный фонд до совершения акта незаконного вмешательства, в результате которого может быть причинен ущерб третьим лицам. Данный принцип был также перене-

7 Фонды ИОРС – это 3 международных фонда: (1) фонд 1971, созданный на основании Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (Лондон, 19 ноября 1976 г.); данная Конвенция утратила силу с 24 мая 2002 г.; (2) фонд 1992, преемник фонда 1971, созданный на основании Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (Лондон, 27 ноября 1992 года); (3) дополнительный фонд, созданный на основании Протокола 2003 г. к Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 (Лондон, 16 мая 2003 г.).

8 Как указано выше, согласно п. «а» ст. 1 Конвенций 2009 г., под «актом незаконного вмешательства» понимаются деяния, криминализируемые в Гагской конвенции 1970 г. и Монреальской конвенции 1971 г. В п. 1 ст. 1 Монреальской конвенции 1971 г. указано, что акты, предусмотренные данной Конвенцией, совершаются «незаконно и преднамеренно»; в действующей редакции Гагской конвенции 1970 г. не указано на умышленную форму вины как обязательный признак незаконного захвата воздушного судна, однако трудно себе представить совершение такого акта по неосторожности. При этом не вступивший пока в силу Пекинский протокол 2010 г., предусматривающий внесение изменений в текст Гагской конвенции 1970 г., содержит однозначную формулировку о том, что незаконный захват воздушного судна должен быть совершен «незаконно и преднамеренно» (п. 1 ст. 1 Гагской конвенции 1970 г. в редакции Пекинского протокола 2010 г.).

сен в Конвенцию 2009 г. из положений о деятельности Фондов ИОРС, однако обоснованность такого переноса вызывает сомнения. Дело в том, что, как указал М.Б. Дженнисон, разливы нефтепродуктов происходят, а иски в связи с этим предъявляются достаточно регулярно, то есть Фонды ИОРС постоянно функционируют по своему прямому назначению⁹. В случае же с Международным фондом понятно, что его функционирование будет, скорее, исключением, поскольку акты незаконного вмешательства, к счастью, не являются повседневностью. В то же время в рамках Международного фонда может быть собрано значительное количество денежных средств – до 3 млрд специальных прав заимствования (п. 2 ст. 18), которые фактически окажутся бездействующими. Данное обстоятельство подвергалось критике со стороны представителей авиационной индустрии, указывавших на неоправданность такого решения – с учетом низкой вероятности АНВ, с одной стороны, и наличия постоянных финансовых затруднений в авиационной отрасли – с другой (проект Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, в случае незаконного вмешательства).

В защиту предусмотренного в Конвенции принципа предварительной оплаты Международного фонда высказывались такие аргументы, как относительно небольшой размер суммы, аккумулируемой в рамках Международного фонда – если сравнить ее, например, с оборотами крупных инвесторов на мировых рынках, – а также то, что риск АНВ не столь уж ничтожен (проект Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, в случае незаконного вмешательства). Было указано и на то, что, возможно, будет трудно убедить государство, никаким образом не затронутое актом незаконного вмешательства, сделать взнос после того, как такой акт будет совершен и станут очевидны его геополитические рамки (проект Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, в случае незаконного вмешательства).

Представляется, что точка зрения о неудачности предварительной оплаты Международного фонда является более убедительной. Однако нельзя не отметить, что в условиях финансирования Международного фонда исключительно за счет пассажиров и грузоотправителей трудно себе представить какой-либо другой способ его оплаты. Не понятно, почему был высказан аргумент о том, что будет трудно убедить государство сделать взнос в Международный фонд после факта причинения вреда, поскольку, как было указано выше, государства никоим образом не участвуют в финансировании Международного фонда.

Таким образом, представляется, что сами источники, механизм финансирования Международного фонда и порядок возмещения вреда не являются оптимальными. Отметим, что ДМВ ослаблен также тем, что, как отметил С.С. Юрьев, установление ряда обязательств государств – участников Конвенции 2009 г. отнесено к компетенции Международного фонда

9 Согласно информации на официальном сайте Фондов ИОРС, с момента основания первого Фонда в 1971 г. они были вовлечены в 149 инцидентов, имевших место по всему миру (см.: <http://www.iopcfunds.org/about-us>).

при отсутствии в тексте Конвенции каких-либо указаний относительно юридической силы его решений [Юрьев, www]. Полномочия Конференции сторон включают не только решение вопросов внутренней жизни Международного фонда (определение собственных правил и процедур, назначение директора и аудиторов, утверждение бюджета, создание по мере целесообразности исполнительного комитета (п. «а», «с», «g», «h», «m» ст. 9) и некоторые другие), но и установление сроков выплаты и размера первоначальных взносов и установление взносов, подлежащих выплате в Международный фонд за каждый год (п. «е» ст. 9). Очевидно, что решения Конференции сторон, относящиеся к установлению обязательств государств-участников, не могут иметь обязательной юридической силы для последних. Такие вопросы должны решаться государствами самостоятельно путем заключения соответствующих международных договоров или путем указания в Конвенции 2009 г. на обязательный характер решений Конференции сторон.

Заключение

Подводя итоги сказанного, отметим, что главный вклад Конвенций 2009 г., помимо актуализации положений Римской конвенции 1952 г., – создание механизма возмещения ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате АНВ. Как отметил А.О. Мутти в докладе Юридическому комитету ИКАО, «создатели Конвенции, подписанной в Риме в 1952 г., имели дело лишь с одним видом рисков – риски, обусловленные техническим характером авиации, и предусмотренные ими решения затрагивали лишь этот аспект вопроса. Авторы документа и представить себе не могли, что помимо рисков, обусловленных техническим характером авиации, могут возникнуть риски другого типа, намеренно создаваемые самими пользователями авиации. Поэтому они не заложили правового режима, который мог бы обеспечить юридические решения для таких актов» [Возмещение ущерба..., 2]. Однако анализ положений Конвенции 2009 г. о возмещении ущерба в результате АНВ позволяет сделать вывод, что предложенный механизм возмещения ущерба не является оптимальным. Возможно, в том числе с этим связан и невысокий темп ратификации данных документов государствами – спустя более шести лет с момента принятия они так и не вступили в силу.

Библиография

1. Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, в случае незаконного вмешательства или в связи с общими рисками. Доклад докладчика (Документ ИКАО LC/33-WP/3-4).
2. Доклад Юридической комиссии на 35-й сессии Ассамблеи ИКАО (Монреаль, 28 сентября – 8 октября 2004 г.) (Документ ИКАО Doc. 9846, A-35-LE).

3. Доклад 33-й сессии Юридического комитета ИКАО. Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками (Документ ИКАО С-MIN 184/6).
4. Доклад 33-й сессии Юридического комитета ИКАО (Монреаль, 21 апреля – 2 мая 2008 г.) (Документ ИКАО Doc. 9907-LC/193).
5. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 г.) (Документ ИКАО Doc. 9740).
6. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. М., 1974. Вып. 27. С. 292-296.
7. Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 10 сентября 2010 г.) (Документ ИКАО Doc. 9960).
8. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. М., 1975. Вып. 29. С. 90-95.
9. Конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам (Монреаль, 02 мая 2009 г.) (Документ ИКАО Doc. 9919).
10. Конвенция о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов (Монреаль, 02 мая 2009 г.) (Документ ИКАО Doc. 9920).
11. Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 07 декабря 1944 г.) (Документ ИКАО Doc. 7300/9).
12. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. М., 1990. Вып. 44. С. 218-225.
13. Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (Рим, 07 октября 1952 г.) (в редакции Протокола об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 07 октября 1952 года (Монреаль, 23 сентября 1978 г.)) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. М., 1984. Вып. 38. С. 164-176.
14. Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (Лондон, 19 ноября 1976 г.) // UN juridical yearbook. Part 2. Legal activities of the UN and related intergovernmental organizations. 1972. P. 103-120.
15. Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (Лондон, 27 ноября 1992 г.). URL: http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/English/Text_of_Conventions_e.pdf

16. Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации. Безопасность. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства: принято Советом ИКАО 22 марта 1974 г. Издание девятое. ИКАО, 2011.
17. Проект Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, в случае незаконного вмешательства. Доклад докладчика (Документ ИКАО LC/33-WP/3-3).
18. Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекин, 10 сентября 2010 г.) (Документ ИКАО Doc. 9959).
19. Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 24 февраля 1988 г.) // Колосов Ю.М., Кривчикова Э.С. Действующее международное право. М., 2007. Т. 2. С. 431-435.
20. Протокол 2003 г. к Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 (Лондон, 16 мая 2003 г.). URL: http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/English/Text_of_Conventions_e.pdf
21. Юрьев С.С. Обложат ли авиакомпании новым сбором? URL: <http://www.aerohelp.ru/law/info/2519>
22. Abeyratne R.I.R. Aviation security law. Berlin; London: Springer, 2010.

Montreal Conventions 2009 regarding compensation for damages, caused by aircraft to third parties: critical overview

Anastasia S. Konyukhova

Postgraduate,

Department of International Law,

Lomonosov Moscow State University,

119991, 1 Leninskie gory, Moscow, Russian Federation;

e-mail: asetrix@yandex.ru

Abstract

The article contains analysis of main provisions of international conventions adopted in 2009 under ICAO auspices which regulate issues of compensation for damages caused by aircrafts to third parties, including acts of unlawful interference with civil aviation. They are

General Risks Convention (ICAO Doc 9919) and the Convention on Compensation for Damage resulting from AHB (ICAO Doc 9920). These documents are intended to modernize the existing provisions of the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, taking into account new and emerging threats to civil aviation. The author considers prerequisites and conditions for the adoption of these Conventions, scopes of their application, provisions on liability for damage and regulations for the International Fund for civil aviation compensation. The article states that the abovementioned international treaties are based on the principle of aircraft operator's liability. The International Fund financial backing is performed in the order of preliminary payment at the expense of passengers and shippers, which cannot be considered an optimal mechanism of damage compensation. According to the ICAO Legal Committee's report, the Convention of 1952 deals with the only kind of risks which regard the technical side of aviation, and provides decisions only for this aspect of the matter. The Convention doesn't take into account other types of risks which can be intentionally created by aviation users. Therefore, the Convention doesn't provide legal solutions to such acts.

For citation

Konyukhova A.S. (2016) *Monreal'skie konventsii 2009 g. o vozmeshchenii ushcherba, prichinennogo vozduzhnymi sudami tret'im litsam: kriticheskii analiz* [Montreal Conventions 2009 regarding compensation for damages, caused by aircraft to third parties: critical overview]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 3, pp. 126-141.

Keywords

Civil aviation, acts of unlawful interference, compensation for damage, operator's liability, International Fund.

References

1. Abeyratne R.I.R. (2010) *Aviation security law*. Berlin; London: Springer.
2. *Doklad 33-i sessii Yuridicheskogo komiteta IKAO (Monreal', 21 aprelya – 2 maya 2008)* (Dokument IKAO Doc. 9907-LC/193). [Report of the 33th session of the ICAO legal committee (Montreal, 21.04 – 2.05.2008) (ICAO Doc 9907-LC/193)].
3. *Doklad 33-i sessii Yuridicheskogo komiteta IKAO. Vozmeshchenie ushcherba, prichinennogo vozduzhnymi sudami tret'im litsam v rezul'tate aktov nezakonnogo vmeshatel'stva ili v svyazi s obshchimi riskami (Dokument IKAO S-MIN 184/6)*. [Report of the 33th session of the ICAO legal committee. Compensation for damage caused by aircrafts to third parties from acts of unlawful interference or from general risks (ICAO Document C-MIN 184/6)].

4. *Doklad Yuridicheskoi komissii na 35-i sessii Assamblei IKAO (Monreal', 28 sentyabrya – 8 oktyabrya 2004) (Dokument IKAO Doc. 9846, A-35-LE)*. [Report of the legal committee at the 35th session of the ICAO assembly (Montreal, 28.09 – 8.10. 2004) (ICAO Doc 9846, A-35-LE)].
5. *Konventsiiya dlya unifikatsii nekotorykh pravil mezhdunarodnykh vozdushnykh perevozok (Monreal', 28 maya 1999) (Dokument IKAO Doc. 9740)* [Convention for the unification of certain rules for International carriage by air (Montreal, 28.05.1999) (ICAO Doc. 9740)].
6. *Konventsiiya o bor'be s nezakonnym zakhvatom vozdushnykh sudov (Gaaga, 16 dekabrya 1970) [Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (The Hague, 16.12.1970)] (1974). Sbornik deistvuyushchikh dogovorov, soglashenii i konventsii, zaklyuchennykh SSSR s inostrannymi gosudarstvami* [Collection of existing treaties, agreements and conventions between the USSR and foreign states], 27, pp. 292-296.
7. *Konventsiiya o bor'be s nezakonnymi aktami v otnoshenii mezhdunarodnoi grazhdanskoi aviatsii (Pekin, 10 sentyabrya 2010) (Dokument IKAO Doc. 9960)* [Convention for the suppression of unlawful acts relating to International civil aviation (Beijing, 10.09.2010) (Document ICAO Doc. 9960)].
8. *Konventsiiya o bor'be s nezakonnymi aktami, napravlennymi protiv bezopasnosti grazhdanskoi aviatsii (Monreal', 23 sentyabrya 1971)*. [Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation (Montreal, 23.09.1971)] (1975). *Sbornik deistvuyushchikh dogovorov, soglashenii i konventsii, zaklyuchennykh SSSR s inostrannymi gosudarstvami* [Collection of existing treaties, agreements and conventions between the USSR and foreign states], 29, pp. 90-95.
9. *Konventsiiya o mezhdunarodnoi grazhdanskoi aviatsii (Chikago, 07 dekabrya 1944) (Dokument IKAO Doc. 7300/9)* [Convention on international civil aviation (Chicago, 7.12.1944) (ICAO Doc Doc. 7300/9)].
10. *Konventsiiya o prestupleniyakh i nekotorykh drugikh aktakh, sovershaemykh na bortu vozdushnykh sudov (Tokio, 14 sentyabrya 1963)*. [Convention on offenses and certain other acts committed on board aircraft (Tokyo, 14.09.1963)] (1990). *Sbornik deistvuyushchikh dogovorov, soglashenii i konventsii, zaklyuchennykh SSSR s inostrannymi gosudarstvami* [Collection of existing treaties, agreements and conventions between the USSR and foreign states], 44, pp. 218-225.
11. *Konventsiiya o vozmeshchenii ushcherba tret'im litsam, prichinennogo v rezul'tate aktov nezakonnogo vmeshatel'stva s uchastiem vozdushnykh sudov (Monreal', 02 maya 2009) (Dokument IKAO Doc. 9920)* [Convention on compensation for damage to third parties, resulting from acts of unlawful interference involving aircrafts (Montreal, 02.05.2009) (Document ICAO Doc. 9920)].
12. *Konventsiiya o vozmeshchenii ushcherba, prichinennogo vozdushnymi sudami tret'im litsam (Monreal', 02 maya 2009) (Dokument IKAO Doc. 9919)*. [Convention on compensation for damage caused by aircraft to third parties (Montreal, 2.05.2009) (Document ICAO Doc. 9919)].

13. Konventsiya ob ushcherbe, prichinennom inostrannymi vozdushnymi sudami tret'im litsam na poverkhnosti (Rim, 07 oktyabrya 1952) (v redaktsii Protokola ob izmenenii Konventsii ob ushcherbe, prichinennom inostrannymi vozdushnymi sudami tret'im litsam na poverkhnosti, podpisannoi v Rime 07 oktyabrya 1952 goda (Monreal', 23 sentyabrya 1978)). [Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface (Rome, 7.10.1952) (as revised by the protocol about amendments to the Convention on damage caused by foreign aircrafts to third parties on the surface, signed at Rome, 7.10.1952 (Montreal, 23.09.1978))] (1984). *Sbornik deistvuyushchikh dogovorov, soglashenii i konventsii, zaklyuchennykh SSSR s inostrannymi gosudarstvami* [Collection of existing treaties, agreements and conventions between the USSR and foreign states], 38, pp. 164-176.
14. Mezhdunarodnaya konventsiya o sozdanii Mezhdunarodnogo fonda dlya kompensatsii ushcherba ot zagryazneniya nef'tyu (London, 19 noyabrya 1976). [International Convention on the establishment of an International Fund for oil pollution damage compensation (London, 19.11.1976)] (1972). *UN juridical yearbook. Part 2. Legal activities of the UN and related intergovernmental organizations*, pp. 103-120.
15. *Mezhdunarodnaya konventsiya o sozdanii Mezhdunarodnogo fonda dlya kompensatsii ushcherba ot zagryazneniya nef'tyu (London, 27 noyabrya 1992)*. [International Convention on the establishment of an International Fund for oil pollution damage compensation (London, 27.11.1992)]. Available from: http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/English/Text_of_Conventions_e.pdf [Accessed 21/02/16].
16. *Prilozhenie 17 k Konventsii o mezhdunarodnoi grazhdanskoi aviatsii. Bezopasnost'. Zashchita grazhdanskoi aviatsii ot aktov nezakonnogo vmeshatel'stva: prinyato Sovetom IKAO 22.03.1974. Izdanie devyatoe. IKAO* [Annex 17 to the Convention on International civil aviation. Security. Protecting civil aviation against acts of unlawful interference: adopted by the ICAO Council 22.03.1974. Ninth Edition. ICAO].
17. Proekt Konventsii o vozmeshchenii ushcherba, prichinennogo vozdushnymi sudami tret'im litsam, v sluchae nezakonnogo vmeshatel'stva [Draft Convention on compensation for damage caused by aircrafts to third parties in case of unlawful interference]. *Doklad dokladchika (Dokument IKAO LC/33-WP/3-3)*. [Spokesman's report (ICAO document LC / 33-WP / 3-3)].
18. *Protokol, dopolnyayushchii Konventsiyu o bor'be s nezakonnym zakhvatom vozdushnykh sudov (Pekin, 10 sentyabrya 2010). (Dokument IKAO Doc. 9959)* [Supplementary Protocol to the Convention on the suppression of unlawful seizure of aircrafts (Beijing, 10.09.2010) (Document ICAO Doc. 9959)].
19. Protokol o bor'be s nezakonnymi aktami nasiliya v aeroportakh, obsluzhivayushchikh mezhdunarodnuyu grazhdanskuyu aviatsiyu, dopolnyayushchii Konventsiyu o bor'be s nezakonnymi aktami, napravlennymi protiv bezopasnosti grazhdanskii aviatsii (Monreal, 24.02.1988) [Protocol for the suppression of unlawful acts of violence at airports serving International civil aviation, supplementary to the Convention for the suppression of unlawful acts against the

- safety of civil aviation (Montreal, 24.02.1988)]. (2007) In: *Kolosov Yu.M., Krivchikova E.S. Deistvuyushchee mezhdunarodnoe pravo* [Existing international law], 2, pp. 431-435.
20. *Protokol 2003 g. k Mezhdunarodnoi konventsii o sozdanii Mezhdunarodnogo fonda dlya kompensatsii ushcherba ot zagryazneniya neft'yu 1992 (London, 16.05.2003)* [Protocol 2003 to the International Convention on the establishment of an International Fund for oil pollution compensation in 1992 (London, 16.05.2003)]. Available from: http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/English/Text_of_Conventions_e.pdf [Accessed 15/03/16].
21. *Vozmeshchenie ushcherba, prichinennogo vozdushnymi sudami tret'im litsam, v sluchae nezakonnogo vmeshatel'stva ili v svyazi s obshchimi riskami* [Compensation for damage caused by aircrafts to third parties in the case of unlawful interference or from general risks]. *Doklad dokladchika (Dokument ICAO LC/33-WP/3-4)* [Spokesman's report (ICAO document LC / 33-WP / 3-4)].
22. *Yur'ev S.S. Oblozhat li aviakompanii novym sborom?* [Will airlines be imposed with a new fee?] Available from: <http://www.aerohelp.ru/law/info/2519> [Accessed 21/02/16].