

## **Юрьев С.С. Обложат ли авиакомпании новым сбором?, 10.04.2009.**

20 апреля 2009 г. в Монреале открывается дипломатическая конференция, где будут рассматриваться проекты двух международных конвенций: о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов; о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам.

Основной целью «Конвенции о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов» является формирование многоступенчатой процедуры возмещения ущерба, причиненного в результате террористических актов и иных актов незаконного вмешательства.

По проекту новой конвенции, предполагается возложить на государства обязанность требовать от авиакомпаний доказательств их способности компенсировать причиненный в результате незаконного вмешательства ущерб (путем страхования или предоставления иных гарантий).

При этом ответственность авиакомпаний для каждого воздушного судна и по каждому событию различается в зависимости от максимальной массы воздушного судна (ВС) и колеблется от 750000 специальных прав заимствования (для ВС с максимальной массой 500 кг или менее) до 700 млн. специальных прав заимствования (для ВС с максимальной массой более 500000 кг).

Для компенсации ущерба, превышающего указанные пределы ответственности авиакомпании, создается особый международный фонд (рабочее название – «Дополнительный механизм возмещения»). Этот фонд формируется из обязательных сумм, взимаемых с каждого пассажира и каждой тонны груза, отправляемых международным коммерческим рейсом из аэропорта государства-участника. Ответственность за предоставление информации о рейсах и перечисление средств возлагается на авиакомпании, однако для исполнения этих обязанностей государства должны принимать необходимые меры, в противном случае само государство будет покрывать убытки «Дополнительного механизма возмещения» (фонда).

Внимательный анализ проекта конвенции приводит к мысли о благих намерениях, когда «хотели как лучше...».

Например, согласно пункту 7 ст.3 проекта «никакие штрафные санкции, убытки в порядке наказания или другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, не подлежат взысканию». Не говоря о том, что в российском праве категория «фактический вред» не применяется (законом закреплены понятия «реальный ущерб» и «моральный вред»), исходя из отечественной российской судебной практики, при применении этой нормы конвенции компенсация ущерба будет незначительной.

Далее, в конвенции отсутствует процедура досудебного рассмотрения заявлений потерпевших о компенсации. Из положений конвенции можно сделать только вывод о том, что все претензии должны направляться в суд государства-участника, на территории которого причинен ущерб актом незаконного вмешательства, при этом иск о возмещении ущерба предъявляется только к авиакомпании (ст.ст.28, 31 проекта конвенции). Представьте себе обычного гражданина любой страны мира и осмыслите, как он будет отстаивать права в суде другого государства – и сами делайте выводы о направленности идей создателей проектов.

Ещё один штрих. Предусматривая создание нового фонда («Дополнительного механизма возмещения»), конвенция придает ему статус новой международной

организации. При этом все решения, в том числе по размерам новых сборов и их расходованию, принимаются конференцией. Однако юридическая сила решений конференции не определена, что не позволит обеспечить их эффективное исполнение и может вызвать проблемы внутригосударственного порядка. Например, ссылка авиакомпаний на решения конференции как основания совершения валютных операций по перечислению средств за пределы территории Российской Федерации и их учет в составе затрат (для целей исчисления налога на прибыль) могут быть не восприняты органами валютного и налогового контроля.

Многие недочеты присущи и проекту конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате так называемых «общих рисков»: также, как и в выше рассмотренном проекте, устанавливается, что «никакие штрафные санкции, убытки в порядке наказания или другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, не подлежат взысканию»; закрепляется правило о возложении на договаривающиеся государства обязанности требовать от авиакомпаний доказательств их способности компенсировать причиненный ущерб (путем страхования или предоставлением иных гарантий); определены те же суммы компенсаций и норма о месте рассмотрения исков к авиакомпаниям.

Думается, уже приведенных доводов достаточно, чтобы наши компетентные органы (по меньшей мере, Минтранс России и МИД России) озаботились и включились в доработку этих проектов на упомянутой конференции – тем более, что продлится она до 2 мая. Если, конечно, туда направлены полномочные российские делегаты. Ибо подписание Российской Федерацией упомянутых конвенций в существующей редакции не обеспечивает, на наш взгляд, соблюдения интересов граждан России, авиакомпаний и государства.