



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ — 36-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 30 ноября – 3 декабря 2015 года)

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета

ИЗУЧЕНИЕ ПРАВОВЫХ ВОПРОСОВ, КАСАЮЩИХСЯ ДИСТАНЦИОННО ПИЛОТИРУЕМЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

(Представлено Секретариатом)

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 В ходе 38-й сессии Ассамблеи Республика Корея представила рабочий документ A38-WP/262, в котором обосновывалась необходимость дополнительного юридического исследования и изучения вопросов ответственности, касающихся дистанционно пилотируемых воздушных судов (ДПВС), в связи с увеличением масштабов использования ДПВС, а также, помимо прочего, ИКАО предлагалось создать исследовательскую группу, аналогичную Исследовательской группе по беспилотным авиационным системам (UAASG), для рассмотрения и проведения юридического исследования вопросов ответственности, касающихся ДПВС. Принимая во внимание ограниченные ресурсы Организации и, в частности, учитывая тот факт, что режимы ответственности перед третьими сторонами уже существуют, Юридическая комиссия высказала мнение о том, что до создания исследовательской группы можно провести первоначальное исследование в целях определения того, остаются ли еще вопросы, решение которых не предусмотрено режимом ответственности перед третьими сторонами в рамках Римской конвенции 1952 года и Монреальских конвенций 2009 года. После этого, при необходимости, можно запросить у государств-членов информацию о соответствующих национальных режимах ответственности.

1.2 Исходя из этого, Ассамблея дополнительно включила пункт "Изучение правовых вопросов, касающихся дистанционно пилотируемых воздушных судов" в программу работы Юридического комитета с порядком очередности № 6.

2. РАССМОТРЕНИЕ СОВЕТОМ

2.1 На 5-м заседании 200-й сессии Совета, состоявшемся 29 ноября 2013 года, Генеральный секретарь представил информацию о действиях, предпринятых 38-й сессией Ассамблеи в отношении общей программы работы Юридического комитета (C-WP/14068), которые были подтверждены и утверждены Советом (C-DEC 200/5), включая порядок очередности пунктов.

2.2 Впоследствии в ходе 203-й сессии Совета, предпринимая предложенные в С-WP/14194 действия, Совет еще раз подтвердил и утвердил общую программу Юридического комитета, но также решил повысить с № 6 до № 4 порядок очередности исследования вопросов, касающихся ответственности ДПАС (С-DEC 203/5).

3. ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ

3.1 В связи с действиями 38-й сессии Ассамблеи и во исполнение решения Совета Управление по правовым вопросам и внешним сношениям (ЛЕВ) провело исследование вопросов ответственности, касающихся дистанционно пилотируемых воздушных судов, которое приведено в добавлении к настоящему документу.

4. ДЕЙСТВИЯ КОМИТЕТА

4.1 Комитету предлагается:

- a) принять к сведению исследование Секретариата;
- b) принять решение о проведении будущей работы, если таковая необходима.

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ДИСТАНЦИОННО ПИЛОТИРУЕМЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (ОТВЕТСТВЕННОСТЬ)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Как отмечается в недавно опубликованном *Руководстве по дистанционно пилотируемым авиационным системам (ДПАС)* (Doc 10019 ИКАО), "[д]истанционно пилотируемые авиационные системы (ДПАС) являются новым компонентом системы гражданской авиации..., изучением, определением и в конечном итоге интеграцией которого в настоящее время занимаются Международная организация гражданской авиации (ИКАО), государства и отраслевые организации". В Руководстве также отмечается, что "[д]о настоящего времени деятельность гражданской авиации основывалась на концепции, согласно которой пилот управляет воздушным судном, находясь на его борту, и чаще всего с пассажирами". Учитывая неуклонное распространение ДПАС и сопутствующие усилия международного авиационного сообщества, направленные на решение бесчисленного множества технических и эксплуатационных проблем, связанных с отсутствием пилота на борту воздушного судна, вполне оправдано проведение повторного исследования конкретных аспектов международного воздушного права с целью удостовериться в адекватности и действенности существующих правовых рамок для интеграции ДПАС.

1.2 С учетом дискуссий и решений, состоявшихся на 38-й сессии Ассамблеи, и последующих действий Совета, в настоящем документе представлено исследование существующего международного режима правовой ответственности, специально включающее режим ответственности перед третьими сторонами в рамках Римской конвенции 1952 года и Монреальских конвенций 2009 года, с целью определить, имеются ли какие-либо требующие решения проблемы, касающиеся ДПАС.

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ. ДИСТАНЦИОННО ПИЛОТИРУЕМЫЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА КАК "ВОЗДУШНЫЕ СУДА"

2.1 Начиная с Протокола от 15 июня 1929 года об изменении *Конвенции о регулировании воздушной навигации* (Парижская конвенция 1919 года), беспилотные воздушные суда являлись частью правовых рамок международной гражданской авиации.¹ В первоначальном тексте Приложения 7 к *Конвенции о международной гражданской авиации*, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года, с соответствующими изменениями (Doc 7300) (Чикагская конвенция), "воздушное судно" было определено как "любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет реакции воздуха". Данное определение было заимствовано с некоторыми изменениями из французского текста определения "воздушное судно" в Парижской конвенции 1919 года ("*Le mot aéronef désigne tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air.*"). В

¹ Протокол, касающийся изменений к статьям 3, 5, 7, 15, 34, 37, 40, 41 и 42 и к Заключительным положениям *Конвенции о регулировании воздушной навигации от 13 октября 1919 года*, совершенный в Париже 15 июня 1929 года, измененная статья 15 в соответствующей части гласит следующее: "Никакое воздушное судно Договаривающегося государства, способное совершать полеты без пилота, не производит полета без пилота, кроме как по специальному разрешению, над территорией другого Договаривающегося государства".

1967 году в Приложение 7 были внесены поправки, включающие новое определение "воздушного судна": "любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет реакции воздуха, отличной от реакции воздуха с земной поверхностью", с тем чтобы исключить из сферы его действия аппараты на воздушной подушке. Сегодня в Приложении 7 четко указывается, что дистанционно пилотируемые воздушные суда (ДПВС) являются всего лишь одним из типов беспилотных воздушных судов,² а все беспилотные воздушные суда (дистанционно пилотируемые, полностью автономные или их комбинации) подпадают под действие положений статьи 8 Чикагской конвенции.³

2.2 Статья 8 Чикагской конвенции, озаглавленная "Беспилотные воздушные суда", гласит:

"Никакое воздушное судно, способное совершать полеты без пилота, не производит полета без пилота над территорией Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения. Каждое Договаривающееся государство обязуется при полете такого воздушного судна без пилота в районах, открытых для гражданских воздушных судов, обеспечить такой контроль этого полета, который позволял бы исключить опасность для гражданских воздушных судов."

2.2.1 Таким образом, хотя ДПВС являются *воздушными судами*, что вытекает из этого требования в отношении "специального разрешения", их полет не предусмотрен в пределах формулировки "по специальному разрешению или с иной санкции" в отношении "регулярных международных воздушных сообщений" в рамках статьи 6 Конвенции,⁴ что, как правило, приобретает форму взаимного обмена правами на перевозки между государствами путем заключения двустороннего соглашения о воздушном транспорте (или о воздушных сообщениях). Скорее "специальное разрешение", требуемое для полетов над территорией другого государства "беспилотных воздушных судов" в рамках статьи 8, имеет аналогию с "разрешением, предоставляемым специальным соглашением или иным образом", которое требуется для полета над территорией другого государства или совершения на ней посадки "государственными воздушными судами"⁵ в рамках статьи 3 Конвенции.⁶

2.3 Помимо требования в отношении "специального разрешения" для "беспилотных воздушных судов" согласно статье 8, трактовка ДПВС в рамках Чикагской конвенции отличается от трактовки обычных пилотируемых воздушных судов по двум ключевым аспектам. Во-первых, как следует из четкой формулировки статьи 8, ее составители хотели, чтобы "беспилотные воздушные суда" включали воздушные суда, которые управляются дистанционно (например, с земли по радиосигналам); таким образом, термин "беспилотные воздушные суда" в смысле статьи 8 означает воздушное судно, выполняющее полет "без пилота", как это подразумевается

² См. Приложение 7 к Конвенции о международной гражданской авиации "Национальные и регистрационные знаки воздушных судов", п. 2 (издание 6-е, 2012 г.) [далее Приложение 7].

³ То же.

⁴ Статья 6 (Регулярные воздушные сообщения) Чикагской конвенции гласит:

Никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции.

⁵ Статья 3 b) Чикагской конвенции определяет "государственные воздушные суда" как "[в]оздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах."

⁶ Статья 3 c) гласит: "Никакое государственное воздушное судно Договаривающегося государства не производит полета над территорией другого государства и не совершает на ней посадки, кроме как с разрешения, предоставляемого специальным соглашением или иным образом, и в соответствии с его условиями."

значением статьи 32 Конвенции, – т.е. пилота, выполняющего свои функции *на борту* воздушного судна. Следовательно, "внешний пилот"⁷ не считается "пилотом" в значении, предусмотренном статьей 32, которое в соответствующей части гласит:

"[п]илот каждого воздушного судна и другие члены летного состава экипажа каждого воздушного судна, занятого в международной навигации, обеспечиваются удостоверениями о квалификации и свидетельствами, которые выданы или которым придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано."

2.3.1 Для того чтобы устранить этот интерпретационный разрыв и тем самым гарантировать, что внешние пилоты также обладают надлежащей квалификацией для полетов ДПВС/ДПАС, в Приложение 2 к Чикагской конвенции в 2012 году была внесена поправка (поправка № 43), вводящая Стандарт, который требует, чтобы выдача свидетельств внешним пилотам осуществлялась в порядке, который соответствует положениям Приложения 1 (*Выдача свидетельств авиационному персоналу*),⁸ хотя, как отмечается в Руководстве по ДПАС, эти стандарты, касающиеся сертификации и выдачи свидетельств, находятся еще в стадии разработки.⁹

2.4 Вторым признаком, по которому трактовка ДПВС в рамках Чикагской конвенции отличается от трактовки обычных пилотируемых воздушных судов, является взаимное признание государствами удостоверений и свидетельств. Статья 33 Чикагской конвенции гласит:

"Удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, а также свидетельства, которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, где зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими Договаривающимися государствами при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения или свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени могут устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией, или превышают их".

2.4.1 Однако, поскольку "удостоверения о квалификации, а также свидетельства", используемые в статье 33, конкретно относятся к удостоверениям и свидетельствам, требуемым для пилотов и членов экипажа, находящихся на борту воздушного судна согласно статье 32, и поскольку, как отмечалось выше, "внешний пилот" не считается "пилотом" в значении, предусмотренном статьей 32, требование в отношении взаимного признания удостоверений и свидетельств согласно статье 33 не распространяется на удостоверения и свидетельства внешних пилотов.

2.5 В частности, резолюция А38-12 Ассамблеи ИКАО "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации", в добавлении С "Сертификаты летной годности, удостоверения о квалификации и свидетельства летных экипажей" постановляет, что:

⁷ "Внешний пилот" определяется как "[л]ицо, которому поручено эксплуатантом выполнять необходимые обязанности по выполнению полета дистанционно управляемого воздушного судна и которое манипулирует соответствующими органами управления полетом в течение времени полета". Руководство по дистанционно пилотируемым авиационным системам (ДПАС), Doc 10019 ИКАО, AN/507 (издание 1-е, 2015 г.) [далее "Руководство по ДПАС (Doc 10019 ИКАО)"].

⁸ Приложение 2 к Конвенции о международной гражданской авиации "Правила полетов", добавление 4 "Дистанционно пилотируемые авиационные системы", п. 2.3 (издание 6-е, 2012 г.) [далее Приложение 2].

⁹ Руководство по ДПАС (Doc 10019 ИКАО), сноска 7 *выше*, п. 1.3.12 (примечание 1).

"...до вступления в силу Международных стандартов, относящихся к определенным категориям воздушных судов или членов летного экипажа, сертификаты, удостоверения..., которые выданы или которым придана сила в соответствии с национальными правилами государством-членом, в котором зарегистрировано данное воздушное судно, признаются другими государствами-членами для целей выполнения полета над их территориями, включая посадки и взлеты".

2.5.1 Оять же, Приложение 2 требует, чтобы выдача свидетельств внешним пилотам осуществлялась в порядке, который соответствует положениям Приложения 1, но соответствующие Стандарты, касающиеся сертификации и выдачи свидетельств, еще не приняты. В связи с этим возникает вопрос о том, требует ли добавление С резолюции А38-12 от Договаривающихся государств признавать удостоверения и свидетельства внешних пилотов, выданных государством регистрации, до вступления в силу Стандартов Приложения 1, которые в настоящее время находятся в стадии разработки. Ответ, тем не менее, однозначно отрицательный, поскольку, как и в случае статьи 33, в той мере, в какой используемый в добавлении С резолюции А38-12 термин "удостоверения и свидетельства" относится к "пилотам", он также относится и к "пилотам" в значении, предусмотренном статьей 32. Следовательно требование А38-12 в отношении взаимного признания Договаривающимися государствами удостоверений и свидетельств при отсутствии Стандартов ИКАО аналогичным образом не распространяется на удостоверения и свидетельства "внешних пилотов". Поэтому принятие конкретного Стандарта в отношении взаимного признания, аналогичного Стандартам, касающимся "сертификатов эксплуатанта" в Приложении 6 и "сертификации по шуму" в Приложении 16¹⁰, может быть целесообразным для введения требования о том, чтобы Договаривающиеся государства признавали удостоверения и свидетельства внешних пилотов, которые выданы или которым придана сила другими Договаривающимися государствами.¹¹

2.6 Однако помимо вышеуказанных положений, относящиеся к воздушным судам, формулировки Чикагской конвенции в равной степени применяются и к ДПВС, занятым в международной аэронавигации. Таким образом, как любое другое воздушное судно, ДПВС должны подчиняться требованию совершить посадку или выполнять другие указания, которые дает государство, над территорией которого совершается полет, согласно статье 3 *bis*; выполнять полет в соответствии с правилами полета согласно статье 12; иметь доступ к аэропортам на недискриминационной основе согласно статье 15; иметь соответствующие национальные и регистрационные знаки согласно требованиям статьи 20; иметь на борту документацию,

¹⁰ См., например, Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации "Эксплуатация воздушных судов", часть I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты", п. 4.2.2.1 (издание 7-е, 2014 г.) [далее Приложение 6] "Договаривающиеся государства признают действительным сертификат эксплуатанта, выданный другим Договаривающимся государством, при условии, что требования, в соответствии с которыми выдан такой сертификат, по крайней мере равноценны применимым Стандартам, содержащимся в настоящем Приложении и в Приложении 19"; и Приложение 16 к Конвенции о международной гражданской авиации "Охрана окружающей среды", том I "Авиационный шум", п. 1.8 (издание 7-е, 2014 г.) [далее Приложение 16] "Договаривающиеся государства признают действующей сертификацию по шуму, выполненную другим Договаривающимся государством, при условии, что требования, в соответствии с которыми проводилась сертификация, по крайней мере равноценны Стандартам, содержащимся в настоящем Приложении."

¹¹ См. Руководство по ДПАС (Doc 10019 ИКАО), п. 1.3.12 (примечание 1), который гласит:

Стандарты, касающиеся сертификации и выдачи свидетельств [для ДПАС], находятся в стадии разработки. Поэтому до окончания этой разработки любой порядок сертификации и выдачи свидетельств не следует автоматически считать отвечающим требованиям SARPS соответствующих Приложений, включая Приложения 1, 6 и 8, до тех пор, пока не будут разработаны соответствующие SARPS в отношении ДПАС.

требуемую статьей 29, и иметь на борту удостоверение о годности к полетам, которое выдано или которому придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано, согласно статье 31.¹²

3. МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЖИМЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

3.1 Материальная ответственность в отношении международной авиации в настоящее время регулируется двумя отдельными и различными международными правовыми режимами. В отношении пассажиров, их багажа, а также груза ответственность в основном регулируется *Конвенцией для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок* 1999 года (Монреальская конвенция 1999 года), которая обновила и объединила в одном документе систему договоров и протоколов, заложенную в *Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок* 1929 года (Варшавская конвенция 1929 года), которую принято называть "система Варшавской конвенции".¹³ С другой стороны, ответственность в связи со смертью, телесным повреждением и/или ущербом, причиненным имуществу третьих сторон на поверхности, регулируется *Конвенцией об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности* 1952 года (Римская конвенция 1952 года), измененной *Протоколом об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности* 1978 года, совершенным в Монреале (Монреальский протокол 1978 года)¹⁴ – собирательно "система Римской конвенции".

3.2 Как и система Варшавской конвенции, система Римской конвенции являлась предметом радикальной модернизации, в результате которой появилась *Конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам*, 2009 года (Конвенция об общих рисках),¹⁵ и *Конвенция о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов*, 2009 года (Конвенция о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства).¹⁶ Однако в отличие от Монреальской конвенции, которая не только вступила в силу в 2003 году, но также собрала 111 государств-

¹² Хотя статья 31 применяется к ДПВС, занятым в международной навигации, признается, что будут иметь место различия и особые соображения в отношении сертификатов типа и признания летной годности для ДПВС, ПДП и ДПАС как полной системы по сравнению с сертификатами типа и признанием летной годности для традиционных пилотируемых воздушных судов. Выдача сертификата типа и признание летной годности ДПВС, ПДП и ДПАС рассматриваются в главе 4 РУКОВОДСТВА ПО ДПАС (Дос 10019 ИКАО).

¹³ Помимо Варшавской конвенции 1929 года, Дос 7838 ИКАО, к документам, охватывающим "систему Варшавской конвенции", относятся: *Протокол об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года*, 28 сентября 1955 года, Дос 7632 ИКАО (Гаагский протокол); *Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору*, 18 сентября 1961 года, Дос 8181 ИКАО (Гвадалахарская конвенция 1961 года); *Дополнительный протокол № 1 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок*, подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года, Дос 9145 ИКАО (Монреальский протокол № 1); *Дополнительный протокол № 2 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года*, подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года, Дос 9146 ИКАО (Монреальский протокол № 2); и *Монреальский протокол № 4 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок*, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной *Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года*, 25 сентября 1975 года, Дос 9148 ИКАО (Монреальский протокол № 4).

¹⁴ Монреальский протокол 1978 года преследовал цель обновить систему ответственности за ущерб, причиненный на поверхности, главным образом за счет повышения пределов ответственности, однако в большей части оставил без изменений существенные положения Римской конвенции 1952 года, в особенности положения, касающиеся применения договорной системы.

¹⁵ Дос 9919 ИКАО (2009).

¹⁶ Дос 9920 ИКАО (2009).

участников, ни одна из двух Конвенций 2009 года, объединяющих модернизированную, а теперь и раздвоенную систему Римской конвенции, не получила необходимого для вступления в силу числа ратификационных грамот.¹⁷

3.3 Монреальская конвенция 1999 года и система Варшавской конвенции

3.3.1 Статья 1 (1) Монреальской конвенции 1999 года (МК 99) предусматривает, что настоящая Конвенция применяется в отношении ответственности воздушного перевозчика при "международной перевозке людей, багажа или груза, осуществляемой за вознаграждение посредством *воздушного судна*... [или] к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна авиатранспортным предприятием". В самой Конвенции термин "воздушное судно" не определен; однако в Приложении 7 к Чикагской конвенции дается принятое на международном уровне определение "воздушного судна": "[л]юбой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет реакции воздуха, отличной от реакции воздуха с земной поверхностью". Как отмечалось выше,¹⁸ в Приложении 7 разъясняется, что "[л]етательный аппарат, который предполагается эксплуатировать без пилота на борту, дополнительно классифицируется как беспилотный," и что "[к] беспилотным летательным аппаратам относятся [помимо прочего]... дистанционно пилотируемые воздушные суда".¹⁹ Итак если рассматривать это в рамках Чикагской конвенции и, в особенности, Приложения 7, то международные перевозки, осуществляемые ДПАС, безусловно, являются перевозками "осуществляемыми воздушными судами" и, следовательно, подпадают под сферу действия МК 99.

3.3.2 Вместе с тем, термин "авиатранспортное предприятие" также не определен в Конвенции, хотя его значение и не считается спорным. Тем не менее статья 96 с) Чикагской конвенции в этом отношении весьма поучительна, поскольку в ней термин "авиапредприятие" определяется как "любое *авиатранспортное предприятие*, предлагающее или эксплуатирующее международные воздушные сообщения" (курсив добавлен). Также и в Приложении 6 к Чикагской конвенции термин "коммерческая воздушная перевозка" аналогичным образом определяется как "полет воздушного судна для перевозки пассажиров, грузов или почты за плату или по найму".²⁰ В *Руководстве по дистанционно пилотируемым авиационным системам (ДПАС)* (Дос 10019 ИКАО) отмечается, что "...вначале управление всеми составными компонентами ДПАС будет осуществляться на основе одного сертификата эксплуатанта, в рамках которого надзор за эксплуатацией и соблюдением соответствующих правил, норм и стандартов будет осуществлять одно государство".²¹ В таком случае, исходя из вышеизложенного, термин "авиатранспортное предприятие" в том смысле, в каком он использован в МК 99 и системе Варшавской конвенции

¹⁷ До настоящего времени Конвенция об общих рисках собрала только 7 из необходимых для вступления в силу 35 ратификационных грамот, а Конвенция о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства – только 4 из требуемых 35 ратификационных грамот. В отношении Конвенции о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства существуют дополнительные критерии, которые должны быть выполнены, прежде чем она может вступить в силу.

¹⁸ См. сноски 1–3 *выше* и сопутствующий текст.

¹⁹ Приложение 7, пп. 2.2 и 2.3; см. также Руководство по ДПАС (Дос 10019 ИКАО), рис. 1-1 и пп. 2.1–2.3.

²⁰ Выдающиеся юристы и ученые в области воздушного права также использовали весьма аналогичные формулировки для разъяснения значения термина "авиатранспортное предприятие" в контексте МК 99 и системы Варшавской конвенции. См. Пол С. ДЕМПСИ и МАЙКЛ МИЛЬДЕ, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА: МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ 1999 ГОДА, п. 68 (2005) ("Общая интерпретация [термина "авиатранспортное предприятие"] должна предусматривать авиапредприятия и другие организации, должным образом лицензированные согласно законодательным актам государства для осуществления перевозки пассажиров, багажа и грузов за вознаграждение."); РЕНЕ Г. МАНКЕВИЧ, РЕЖИМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА, 36 (1981) ("Такое предприятие – это любое предприятие, которое постоянно и регулярно осуществляет воздушные перевозки...") (цитируя КРИСТОФЕРА Н. ШОУКРОССА и КЕННЕТА М. БОМОНТА, ШОУКРОСС и БОМОНТ О ВОЗДУШНОМ ПРАВЕ, п. 417 (издание 4-е, 1977 г.)); см. также Н.Г. МОЛЛЕР, ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, 288 (1936) ("Варшавские правила... предназначены для применения ко всем международным перевозкам лиц, багажа и грузов, осуществляемых воздушными судами за вознаграждение; а в случае авиатранспортных предприятий, которые, между прочим, не являются предметом определения, к бесплатным перевозкам, осуществляемым их воздушными судами.").

²¹ Руководство по ДПАС, сноска 19 *выше*, п. 4.16.2.

(СВК), вполне обоснованно должен быть интерпретирован как включающий обладателя сертификата эксплуатанта ДПАС, который предлагает или осуществляет международную перевозку людей, багажа или груза за вознаграждение или бесплатно.

3.3.3 Также предполагается, что "эксплуатанты ДПАС могут проводить технико-экономические оценки, учитывающие совместное использование ресурсов"; например контрактное предоставление услуг пункта дистанционного пилотирования (ПДП) в "ограниченных районах".²² Однако в той степени, в какой поставщик обслуживания в силу такого контракта юридически считается служащим или агентом эксплуатанта ДПАС, их ответственность все же будет подпадать под сферу действия МК 99 согласно статье 30, которая гласит:

"Если иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика в связи с вредом, о котором говорится в настоящей Конвенции, такой служащий или агент, если он докажет, что он действовал в рамках своих служебных обязанностей, имеет право ссылаться на условия и пределы ответственности, на которые имеет право ссылаться сам перевозчик на основании настоящей Конвенции."

3.3.4 Если же, с другой стороны, такой поставщик обслуживания не считается служащим или агентом эксплуатанта ДПАС, статья 1 (4) уточняет, что МК 99, тем не менее, применяется также к воздушной перевозке, осуществляемой лицом, не являющимся перевозчиком по договору, но будучи уполномоченным перевозчиком по договору, даже при отсутствии любой договорной связи между этим лицом и пассажиром или грузоотправителем. В этом последнем контексте соответствующая ответственность поставщика услуг ДПАС в качестве "фактического перевозчика", осуществляющего " всю перевозку или часть ее", и эксплуатанта ДПАС в качестве "перевозчика по договору" в вышеупомянутом сценарии будет следовательно регулироваться главой V (статьи 39–48) Конвенции – "Воздушные перевозки, осуществляемые лицами, не являющимися перевозчиками по договору", которая включает главные положения Гвадалахарской конвенции 1961 года.²³

3.3.5 В итоге статья 1 (1) МК 99, которая была принята почти дословно из Варшавской конвенции 1929 года, однозначно возлагает ответственность за ущерб в связи с перевозкой пассажиров, багажа или груза на воздушного перевозчика, осуществляющего международную перевозку, не делая различия в части того, осуществляется ли указанная перевозка воздушным судном с пилотом на борту или воздушным судном, которое пилотируется дистанционно.²⁴ Следовательно, эксплуатант ДПАС, функционирующий как международное авиапредприятие и/или осуществляющий коммерческие воздушные перевозки или иначе осуществляющий бесплатные международные перевозки, несет равную ответственность за смерть или телесные повреждения пассажира или уничтожение, потерю, повреждение или задержку их багажа или

²² То же, п. 4.16.3.

²³ В настоящее время участниками Варшавской конвенции 1929 года являются 29 государств, которые не являются участниками ни Гвадалахарской конвенции 1961 года, ни Монреальской конвенции 1999 года (см. добавление 1). У этих государств остается правовая "лазейка" в применении в целом Варшавской системы ответственности, поскольку применение Варшавской конвенции 1929 года обусловлено существованием договора на перевозку между перевозчиком и пассажиром или грузоотправителем. Однако на наличие такой лазейки не влияет вопрос, осуществляется ли данная перевозка посредством обычных воздушных судов или ДПАС.

²⁴ МК 99 консолидировала и модернизировала систему Варшавской конвенции и для ее 111 государств-участников она заменяет все предыдущие документы Варшавской системы. См. Монреальскую конвенцию 1999 года, статья 55. Кроме того, поскольку большинство формулировок и структура МК 99 заимствованы из документов Варшавской системы, многие принципы и концепции Варшавской системы остались неизменными в МК 99. Таким образом, толкование юристами и учеными в течение многих лет почти идентичных положений Варшавской конвенции 1929 года и других документов Варшавской системы, таких как Гаагский протокол, может также служить руководством для толкования МК 99. Документы системы Варшавской конвенции по-прежнему применяются в государствах, которые еще не являются участниками МК 99, а также во взаимоотношениях между государствами – участниками МК 99 и государствами, не являющимися участниками этой Конвенции.

груза в рамках либо МК 99, либо в той ограниченной степени, в какой она еще применяется, – СВК. Статья 1 (4) далее распространяет применение МК 99 на международные перевозки, осуществляемые эксплуатантом ДПАС, не являющимся перевозчиком по договору, но который, тем не менее, осуществляет всю перевозку или часть ее.

3.3.6 Несмотря на то, что из-за отсутствия пилота на борту воздушного судна могут возникнуть до сего времени непредвиденные доказательственные вопросы в будущих исках об ущербе, вытекающих из международных перевозок посредством ДПАС, будь то из-за "происшествия", причинившего смерть или телесные повреждения пассажира, или из-за других событий, которые привели к потере, повреждению или уничтожению багажа или груза, применимость МК 99 (или СВК) означает, что многие судебные решения, интерпретирующие соответствующие положения этих конвенций, будут оставаться источником, которым будут постоянно руководствоваться в делах, касающихся ДПАС.²⁵ В свете вышесказанного и с учетом нынешних ограничений технических средств и сопутствующих соображений безопасности полетов весьма маловероятно, что в обозримом будущем пассажирские перевозки, выполняемые авиатранспортным предприятием за вознаграждение или иным образом, будут осуществляться с использованием ДПАС. Таким образом, в контексте ДПАС вопрос ответственности, связанной с пассажирами и их багажом, в настоящее время на практике вряд ли актуален. И наоборот, научное сообщество и отрасль предсказывают, что в течение 40 лет перевозка до 40 % авиагруза будет осуществляться беспилотными воздушными судами.²⁶ Следовательно, можно ожидать, что МК 99 и СВК, вероятно, станут непосредственно более актуальными в части ДПАС применительно к перевозке грузов.

3.4 Система Римской конвенции

3.4.1 Цель Римской конвенции 1952 года заключается в том, чтобы:

"...обеспечить надлежащее возмещение лицам, которым причинен ущерб на поверхности иностранными воздушными судами, при разумном ограничении размеров ответственности за причинение такого ущерба с тем, чтобы не препятствовать развитию международного воздушного транспорта."²⁷

3.4.2 Римская конвенция устанавливает систему объективной, но ограниченной ответственности за ущерб на поверхности, когда "...этот ущерб причинен воздушным судном, находившимся в полете, либо лицом или предметом, выпавшим из него."²⁸ Также как и МК 99, Римская конвенция не содержит определения термина "воздушное судно"; однако опять же значение этого термина в контексте Конвенции, как правило, рассматривается как соответствующее определению термина "воздушное судно" в Приложении 7 к Чикагской конвенции.²⁹ Поэтому ущерб на поверхности, причиненный ДПВС, будет, безусловно, подпадать под сферу действия Римской конвенции.

²⁵ МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ; *Международная конференция по воздушному праву (Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок) – Протоколы*, с. 218–220, Doc 9775-DC/2 ИКАО (1999); см. также ДЕМСИ и МИЛЬДЕ, сноска 20 выше, п. 121.

²⁶ См. также, например, PLATFORM UNMANNED CARGO AIRCRAFT, FACTSHEET 1: CIVIL UNMANNED CARGO AIRCRAFT (2015), available at <http://www.platformuca.org/factsheet-1-civil-unmanned-cargo-aircraft/>; DEPARTMENT OF INDUSTRIAL ENGINEERING & BUSINESS INFORMATION SYSTEMS, THE UNIVERSITY OF TWENTE, UNMANNED CARGO AIRCRAFT AND THE UNIVERSITY OF TWENTE: CHARACTERISTICS OF UNMANNED CARGO AIRCRAFT, available at <http://www.utwente.nl/bms/iebis/newsevents/2014-04-23-unmannedcargoaircraft/>.

²⁷ Римская конвенция 1952 года, преамбула.

²⁸ То же. Статья 1 (1).

²⁹ См. сноски 1–3 выше и сопутствующий текст.

3.4.3 Согласно статье 2 (1) Конвенции ответственность в первую очередь возлагается на "эксплуатанта" воздушного судна, который определяется в подпункте а) статьи 2 (2) следующим образом:

"...лицо, которое использует воздушное судно в момент причинения ущерба, причем, если контроль над навигацией воздушного судна сохраняет за собой лицо, от которого прямо или косвенно исходит право пользования воздушным судном, такое лицо считается эксплуатантом."

Статья 2 (2) в подпункте b) далее гласит:

"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."

А согласно статье 2 (3) зарегистрированный собственник воздушного судна считается эксплуатантом.³⁰

3.4.4 Статья 11 (1) предусматривает, что ответственность за ущерб для каждого воздушного судна и по каждому происшествию в отношении всех лиц, несущих ответственность согласно настоящей Конвенции, не превышает:

- a) 500 000 золотых франков (приблизительно 40 000 долл. США) для воздушных судов весом 1000 килограммов или менее;
- b) 500 000 золотых франков плюс по 400 франков (приблизительно 32 долл. США) за каждый килограмм сверх 1000 килограммов для воздушных судов весом более 1000 килограммов, но не свыше 6000 килограммов;
- c) 2 500 000 франков (приблизительно 200 000 долл. США) плюс по 250 франков (приблизительно 20 долл. США) за каждый килограмм сверх 6000 килограммов, но не свыше 20 000 килограммов;
- d) 6 000 000 франков (приблизительно 480 000 долл. США) плюс по 150 франков (приблизительно 12 долл. США) за каждый килограмм сверх 20 000 килограммов для воздушных судов весом более 20 000 килограммов, но не свыше 50 000 килограммов;
- e) 10 500 000 франков (приблизительно 840 000 долл. США) плюс по 100 франков (приблизительно 8 долл. США) за каждый килограмм сверх 50 000 килограммов для воздушных судов весом более 50 000 килограммов.

Помимо установления предела ответственности для каждого воздушного судна, статья 11 (2) гласит, что ответственность в связи со смертью или телесным повреждением не

³⁰ Статья 2 (3) Римской конвенции 1952 года гласит:

Зарегистрированный собственник воздушного судна считается эксплуатантом и как таковой несет ответственность, если только в процессе установления его ответственности он не докажет, что эксплуатантом являлось другое лицо, и, насколько это допускают процессуальные нормы, не примет соответствующие меры к тому, чтобы это лицо выступило в качестве стороны в процессе.

превышает 500 000 золотых франков за каждого погибшего или получившего телесное повреждение.

3.4.5 Статья 14 содержит правила пропорционального распределения сумм в том случае, если общая установленная сумма требований превышает предел ответственности настоящей Конвенции.

3.4.6 В 1978 году был принят Монреальский протокол об изменении указанной Конвенции. В частности, пределы ответственности были пересмотрены в сторону повышения, а золотые франки как единица валюты были заменены специальными правами заимствования (СПЗ).³¹ Также вместо пяти было установлено четыре следующих весовых категории:

- a) 300 000 единиц СПЗ для воздушного судна весом 2000 килограммов или менее;
- b) 300 000 единиц СПЗ плюс 175 единиц СПЗ за каждый килограмм свыше 2000 килограммов для воздушного судна весом более 2000 килограммов, но не свыше 6000 килограммов;
- c) 1 000 000 единиц СПЗ плюс 62,5 единицы СПЗ за каждый килограмм свыше 6000 килограммов для воздушного судна весом более 6000 килограммов, но не свыше 30 000 килограммов;
- d) 2 500 000 единиц СПЗ плюс 65 единиц СПЗ за каждый килограмм свыше 30 000 килограммов для воздушного судна весом более 30 000 килограммов.

Протокол далее устанавливает максимальную ответственность в связи со смертью или телесным повреждением на уровне 125 000 СПЗ за каждого погибшего или получившего телесное повреждение, а правила пропорционального распределения сумм требований в случае, если они превышают предел ответственности, были также изменены, с тем чтобы отдать большее предпочтение требованиям в связи со смертью или телесным повреждением.

3.4.7 И снова, в случае эксплуатанта ДПАС, который управляет "всеми составными компонентами ДПАС... на основе одного сертификата эксплуатанта"³² (предположительно в том числе являющегося зарегистрированным собственником ДПВС), личность "эксплуатанта" для целей применения Римской конвенции весьма очевидна и четко обозначена: им является обладатель сертификата эксплуатанта ДПАС. И действительно, даже в гипотетическом сценарии, согласно которому различные составные компоненты ДПАС совместно управляются двумя или несколькими эксплуатантами ДПАС, "эксплуатанта" для целей Римской конвенции по крайней мере первоначально легко распознать, поскольку опять же согласно статье 2 (3) зарегистрированный собственник воздушного судна презумптивно считается эксплуатантом.

3.4.8 Вместе с тем статья 2 (3) позволяет зарегистрированному собственнику воздушного судна снять с себя ярмо ответственности, если он докажет, что в момент причинения ущерба другое лицо использовало данное воздушное судно. Тем не менее в то же время согласно статье 2 (2), даже когда другое лицо использует воздушное судно для своего блага (выгоды),³³ если лицо, от которого исходит право пользования воздушным судном, сохраняет за собой контроль над навигацией воздушного судна, такое лицо несет ответственность как эксплуатант. Осуществляет ли лицо контроль над навигацией воздушного судна в значении статьи 2 (2)

³¹ Нынешнюю стоимость специальных прав заимствования (СПЗ) можно установить на сайте Международного валютного фонда (МВФ) на http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx.

³² Руководство по ДПАС, сноска 19 выше, п. 4.16.2.

³³ *Протоколы и документы*, Юридический комитет ИКАО, 5-я сессия, п. 38–40, Doc 6029/LC/126 ИКАО (1950).

является вопросом факта, который в конечном счете должен быть установлен на основании анализа обстоятельств конкретного случая, исходя не только из того, определяет ли данное лицо курс полета воздушного судна из одного пункта в другой, но также, например, отдает ли оно распоряжение экипажу относительно навигации или иным способом руководит операциями, например определяет, какие остановки следует совершать для технического обслуживания или дозаправки топливом.³⁴

3.4.9 Если два или несколько эксплуатантов ДПАС совместно используют составные системные компоненты ДПВС, которое причиняет ущерб на поверхности, тогда в этом случае может быть потенциально поставлен фактический вопрос о том, кто является "эксплуатантом" ДПВС, с целью возложить ответственность в рамках системы Римской конвенции (СРК). Согласно статье 2 личность эксплуатанта остается ограниченной одной из трех возможностей: а) зарегистрированный собственник ДПВС; б) лицо, которое, как докажет зарегистрированный собственник, использовало ДПВС в момент причинения ущерба; или с) независимо от того, докажет ли зарегистрированный собственник, что другое лицо использовало ДПВС в момент причинения ущерба, лицо, от которого исходило право пользования ДПВС, *если* это лицо сохраняло за собой контроль над его навигацией. Тем не менее бремя разрешения этой потенциальной загадки в любом случае возлагается на зарегистрированного собственника, который предположительно является эксплуатантом, если не докажет обратного. Поэтому, как и в случае МК 99 и СВК, хотя распространение ДПАС, по всей вероятности, и выявит новую доказательную картину в части того, как ответственность за ущерб на поверхности должна распределяться среди эксплуатантов ДПАС в рамках СРК, режим в его нынешнем состоянии юридически адекватен, для того чтобы применяться к техническим комплексам ДПАС.

3.4.10 Как отмечалось в начале данного раздела, Римская конвенция 1952 года была принята для унификации на международном уровне законодательства, касающегося возмещения лицам, которым причинен ущерб на поверхности иностранными воздушными судами, при ограничении размеров ответственности лиц за причинение такого ущерба. Конвенция также имеет дело с рядом смежных вопросов, таких как пропорциональное распределение сумм требований, требования к финансовому обеспечению, юрисдикция и исполнение судебных решений. Монреальский протокол 1978 года повысил пределы ответственности. Однако ни Конвенция, ни Протокол не получили широкого признания: у Конвенции 49 участников после 63 лет ее существования, а в отношении Протокола получено 5 ратификационных грамот, минимально необходимых для вступления его в силу в 2002 году, и после этого получено еще 7 ратификационных грамот, что составляет 12 участников за 37 лет. Одна из наиболее распространенных выдвигаемых причин такой ситуации заключается в том, что пределы ответственности в Конвенции и Протоколе считаются неадекватными. Кроме того, по мнению других, предусмотренные системой режим почти объективной ответственности, юрисдикционные статьи и положения, касающиеся финансового обеспечения, не являются полностью удовлетворительными. И все-таки, независимо от возможных отмеченных недостатков СРК, они выходят за рамки рассматриваемой проблемы и не имеют никакого отношения к главному вопросу об адекватности существующих положений системы в части установления ответственности за ущерб, причиненный на поверхности иностранными воздушными судами, включая ДПВС.

³⁴ *То же*, пп. 40–44, 73–83.

4. МОНРЕАЛЬСКИЕ КОНВЕНЦИИ 2009 ГОДА

4.1 Следуя по пятам за успехом Монреальской конвенции 1999 года, Дипломатическая конференция, проведенная с 20 апреля по 2 мая 2009 года, приняла тексты следующих двух конвенций:

- a) *Конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам* (принято называть "Конвенция об общих рисках");
- b) *Конвенция о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов* (принято называть "Конвенция о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства").

4.2 Как Конвенция об общих рисках, так и Конвенция о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства, призваны сбалансировать двойной интерес государств-участников в части справедливого возмещения ущерба третьим лицам и финансовой защиты авиационной отрасли. И обе конвенции налагают объективную ответственность на эксплуатанта воздушного судна в случае "...ущерба третьим лицам, причиненного на территории государства-участника воздушным судном в полете, выполняющим международный полет", хотя, сделав соответствующее заявление, государства-участники могут также распространить применение обеих конвенций на внутренние полеты.³⁵ Ни одна из конвенций не применяется в отношении ущерба, причиненного "государственными воздушными судами", к которым относятся "[в]оздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах".³⁶

4.3 Как и в каждой из рассмотренных выше конвенций, термин "воздушное судно" конкретно не определен ни в Конвенции об общих рисках, ни в Конвенции о возмещении ущерба в результате актов незаконного вмешательства. Таким образом, опять же следует напомнить об определении термина "воздушное судно" в Приложении 7, которое служит на протяжении многих лет краеугольным камнем воздушного права³⁷ и которое не требует наличия какого-либо экипажа на борту воздушного судна;³⁸ означая тем самым, что как Конвенция об общих рисках, так и Конвенция о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства в равной степени применяются к пилотируемым и беспилотным воздушным судам, включая ДПВС.

4.4 "Эксплуатант", согласно определению, содержащемуся как в Конвенции об общих рисках, так и в Конвенции о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства, означает лицо, которое использует воздушное судно, при том условии, что если управление полетом воздушного судна осуществляется лицом, от которого прямо или косвенно происходит право использовать данное воздушное судно, то такое лицо считается эксплуатантом.³⁹ Это общее определение также дословно повторяет формулировку подпункта b) статьи 2 (2) Римской конвенции 1952 года, уточняя, что:

³⁵ Конвенция об общих рисках, статьи 2 и 3 (1); Конвенция о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства, статьи 2 и 3 (1).

³⁶ Конвенция об общих рисках, статья 2 (4); Конвенция о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства, статья 2 (4).

³⁷ См. сноску 29 выше.

³⁸ См. сноски 2 и 3 выше и сопутствующий текст.

³⁹ Конвенция об общих рисках, статья 1 (f); Конвенция о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства, статья 1 (f).

"[Л]ицо считается использующим воздушное судно в том случае, когда он или она используют его лично либо когда его или ее служащие или агенты используют воздушное судно в рамках своих служебных обязанностей, независимо от того, входит ли это в круг их полномочий."⁴⁰

4.5 Для целей Конвенции о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства эксплуатант не утрачивает своего статуса эксплуатанта в силу того факта, что другое лицо совершает акт незаконного вмешательства.⁴¹

4.6 В упомянутом общем определении заметно отсутствует содержащаяся в Римской конвенции презумпция зарегистрированного собственника как эксплуатанта, которая была исключена на раннем этапе процесса модернизации, в результате которого появились обе конвенции 2009 года. Говоря конкретно, Исследовательская группа Секретариата по модернизации Римской конвенции (SSG-MR), которая была учреждена Советом в 2002 году, в ходе четырех совещаний, проведенных в период с декабря 2002 года по ноябрь 2003 года, подготовила проект Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам.⁴² SSG-MR исключила презумпцию зарегистрированного собственника как эксплуатанта из своего проекта Конвенции, исходя из предпосылки о том, что широкое распространение аренды воздушных судов лишила лежащую в ее основе посылку юридической силы.⁴³ Этот проект SSG-MR станет главным пунктом повестки дня 32-й сессии Юридического комитета (Монреаль, 15–21 марта 2004 года), а затем будет служить основой работы Специальной группы Совета по модернизации Римской конвенции 1952 года, которая в конечном счете решит разделить ее на две конвенции: одна, касающаяся общих рисков, а другая – рисков, связанных с терроризмом.⁴⁴

4.7 Без содержащейся в Римской конвенции презумпции зарегистрированного собственника как эксплуатанта каждое определение того, несет ли данный эксплуатант ДПАС ответственность как эксплуатант воздушного судна, причинившего ущерб третьим лицам, в рамках Конвенции об общих рисках или в ином случае в рамках Конвенции о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства, должно быть сделано по каждому отдельному случаю на основе представленных в каждом случае доказательств. В то же время процесс выявления личности эксплуатанта некоторым образом упрощен, поскольку перечень возможностей уменьшился с трех до двух: а) лицо, использующее ДПВС в момент причинения ущерба; или б) лицо, от которого происходит право использовать ДПВС, *при том условии*, что это лицо сохраняет за собой управление его полетом.

4.8 Как отмечалось ранее, формулировка общего определения эксплуатанта, в которой уточняется, что означает "использовать" воздушное судно, идентична подпункту b) статьи 2 (2) Римской конвенции 1952 года. Таким образом, так же как и в рамках Римской конвенции, в случае эксплуатанта ДПАС, функционирующего в качестве единственного оператора, установление

⁴⁰ Конвенция об общих рисках, статья 1 (f); Конвенция о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства, статья 1 (f).

⁴¹ Конвенция о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства, статья 1 (f).

⁴² *Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками*, Юридический комитет ИКАО, 33-я сессия, рабочий документ по пункту 3 повестки дня, п. 1, Дос ИКАО LC/33-WP/3-1 (2008).

⁴³ *См. Доклад Исследовательской группы Секретариата по модернизации Римской конвенции*, Исследовательская группа ИКАО по модернизации Римской конвенции (SSG-MR), 3-е совещание, пп. 13–14, Дос ИКАО SSG-MR/3-REPORT (2003); *проект Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности*, Исследовательская группа ИКАО по модернизации Римской конвенции (SSG-MR), 3-е совещание, статья 10 (3), с. А-7, Дос ИКАО SSG-MR/3-WP/1 (2003); *см. также Доклад Исследовательской группы Секретариата ИКАО по модернизации Римской конвенции*, Исследовательская группа ИКАО по модернизации Римской конвенции (SSG-MR), 4-е совещание, п. 8, Дос ИКАО SSG-MR/4-REPORT (2003); *проект Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности*, Исследовательская группа ИКАО по модернизации Римской конвенции (SSG-MR), 4-е совещание, статья 3, с. А-2, Дос ИКАО SSG-MR/4-WP/1 (2003).

⁴⁴ Дос ИКАО LC/33-WP/3-1, сноска 42 *выше*, п. 2.3.

личности того, кто использует ДПВС в качестве эксплуатанта, с целью возложить ответственность либо в рамках Конвенции об общих рисках, либо Конвенции о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства, равносильно *свершившемуся факту*. С другой стороны, личность эксплуатанта ДПВС, которое причиняет ущерб, в случае, когда два или несколько эксплуатантов ДПАС совместно используют составные компоненты системы, аналогичным образом остается вопросом факта в рамках любой из этих новых конвенций.

4.9 Безусловно, при отсутствии презумпции зарегистрированного собственника как эксплуатанта, вынуждающей зарегистрированного собственника взять на себя груз ответственности или доказать, что воздушное судно в момент причинения ущерба использовало другое лицо, как Конвенция об общих рисках, так и Конвенция о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства налагают *prima facie* бремя установления личности эксплуатанта воздушного судна на потерпевшее третье лицо. Первоначальная цель этой презумпции состояла, собственно, в том, чтобы освободить потерпевшее лицо от этого бремени⁴⁵ и "обязать зарегистрированного собственника, которому потерпевшее лицо предъявило иск и который отрицает, что он являлся эксплуатантом, выступать соотчетчиком ... с лицом, которое, по его утверждению, являлось истинным эксплуатантом."⁴⁶ Однако SSG-MR согласилась с тем, что на практике установление личности эксплуатанта не составляет труда, поскольку в этой части по каждому полету ведется обширная учетная документация и в этом отношении потерпевшее лицо воспользуется обычным процессом выявления фактов; поэтому данная презумпция не была включена в модернизированный текст.⁴⁷

4.10 Конвенция об общих рисках

4.10.1 В рамках Конвенции об общих рисках ответственность эксплуатанта ограничена на основании массы воздушного судна⁴⁸ и составляет:

- a) 750 000 СПЗ для воздушных судов с максимальной массой 500 кг или менее;
- b) 1 500 000 СПЗ для воздушных судов с максимальной массой более 500 кг, но не свыше 1000 кг;
- c) 3 000 000 СПЗ для воздушных судов с максимальной массой более 1000 кг, но не свыше 2700 кг;
- d) 7 000 000 СПЗ для воздушных судов с максимальной массой более 2700 кг, но не свыше 6000 кг;
- e) 18 000 000 СПЗ для воздушных судов с максимальной массой более 6000 кг, но не свыше 12 000 кг;
- f) 80 000 000 СПЗ для воздушных судов с максимальной массой более 12 000 кг, но не свыше 25 000 кг;

⁴⁵ См. Дос 6029-LC/126 ИКАО, сноска 33 *выше*, с. 85–92.

⁴⁶ *То же*, с. 89.

⁴⁷ Дос ИКАО SSG-MR/4-REPORT, сноска 43 *выше*, с. 8.

⁴⁸ Конвенция об общих рисках, статья 4 (1).

- g) 150 000 000 СПЗ для воздушных судов с максимальной массой более 25 000 кг, но не свыше 50 000 кг;
- h) 300 000 000 СПЗ для воздушных судов с максимальной массой более 50 000 кг, но не свыше 200 000 кг;
- i) 500 000 000 СПЗ для воздушных судов с максимальной массой более 200 000 кг, но не свыше 500 000 кг;
- j) 700 000 000 СПЗ для воздушных судов с максимальной массой более 500 000 кг.

4.10.2 Если событие, являющееся причиной ущерба, затрагивает два или несколько воздушных судов, используемых одним и тем же эксплуатантом, Конвенция предусматривает, что применяется предел ответственности, относящийся к воздушному судну с наивысшей максимальной массой.⁴⁹ С другой стороны, в тех случаях, когда два или несколько воздушных судов, используемых различными эксплуатантами, вовлечены в событие, являющееся причиной ущерба, эксплуатанты этих воздушных судов несут солидарную ответственность, хотя никакой эксплуатант не несет ответственности на сумму, превышающую предел, применимый к его ответственности.⁵⁰

4.10.3 Однако эксплуатант может воспользоваться пределами ответственности Конвенции только в том случае, если он докажет, что ущерб причинен (а) не из-за небрежности или другого незаконного действия или бездействия его или его служащих или агентов; или (б) исключительно из-за небрежности или другого незаконного действия или бездействия другого лица.⁵¹ Выдающийся юрист в области воздушного права профессор Поль Демпси утверждает, что: "...если происходит авиационная катастрофа и причиняет ущерб на поверхности, то, по всей вероятности, будет мало доказательств, свидетельствующих об отсутствии небрежности или об исключительной небрежности третьего лица, для того чтобы эксплуатант освободил себя от ответственности."⁵² Таким образом, по мнению профессора Демпси, "[в]о всех судебных процессах, связанных с массовыми бедствиями, авиапредприятие будет нести безусловную ответственность в полной мере ущерба, независимо от вины."⁵³ Следует отметить, что Конвенция требует обязательного страхования для эксплуатантов согласно размерам их ответственности.⁵⁴

4.11 Конвенция о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства

4.11.1 Пределы объективной ответственности в рамках Конвенции о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства идентичны пределам ответственности Конвенции об общих рисках и тоже основаны на массе воздушного судна.⁵⁵ Положения Конвенции, регулирующие ответственность в том случае, когда событие, являющееся причиной ущерба,

⁴⁹ То же, статья 4 (2).

⁵⁰ То же, статья 6.

⁵¹ То же, статья 4 (3).

⁵² PAUL S. DEMSEY, AVIATION LIABILITY LAW 245 (2d. ed., 2013).

⁵³ То же.

⁵⁴ Конвенция об общих рисках, статья 7 (1). В результате исследования ответственности воздушных перевозчиков, проведенного в 2009 году правительством Австралии, не было представлено "никаких доказательств" того, что их существующая в то время система чисто объективной и неограниченной ответственности "...сдерживала деятельность авиации или, что она приводила к непомерно высоким страховым премиям для эксплуатантов". ДЕПАРТАМЕНТ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ТРАНСПОРТ, РЕГИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ И МЕСТНЫЕ ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ, ПРАВИТЕЛЬСТВО АВСТРАЛИИ, ИССЛЕДОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И СТРАХОВАНИЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ, 27 (2009), размещено на https://infrastructure.gov.au/aviation/international/files/Liability_Insurance_Discussion_Paper.pdf.

⁵⁵ То же, статья 4.

затрагивают два или более воздушных судна, независимо от того, использовались ли они одним и тем же эксплуатантом или различными эксплуатантами, также повторяют аналогичные положения Конвенции об общих рисках.⁵⁶

4.11.2 Конвенция о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства была в значительной части ответом международного сообщества в связи с катастрофическими масштабами ответственности в результате террористических актов 11 сентября 2001 года и, таким образом, касается возмещения ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов, что включает акты терроризма.⁵⁷ Соответственно, в рамках Конвенции о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства эксплуатант воздушного судна сохраняет за собой свой статус эксплуатанта и поэтому продолжает нести ответственность за ущерб, который он причиняет третьим лицам, при этом и в тех случаях, когда акт незаконного вмешательства с участием этого воздушного судна совершает другое лицо.⁵⁸

4.11.3 Помимо требований в отношении обязательного страхования,⁵⁹ глава III Конвенции о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства⁶⁰ предусматривает дополнительный механизм возмещения ущерба со своей собственной организацией-распорядителем в виде *Международного фонда гражданской авиации для возмещения ущерба* (ICACF) с целью, помимо прочего, предоставлять возмещение до 3 млрд СПЗ по каждому событию, если общая сумма ущерба превышает максимальный предел в 700 млн СПЗ по каждому событию.⁶¹ Взносы в данный механизм должны вноситься авиапредприятиями и рассчитываются исходя из числа пассажиров и тоннажа груза, отправляемых международными коммерческими рейсами из аэропорта в государстве-участнике, а в тех случаях, когда государство делает соответствующее заявление согласно п. 2 статьи 2, отправляемых также и внутренними рейсами.⁶² Потерпевшие могут также требовать дополнительного возмещения от эксплуатанта, если общая сумма ущерба превышает 3 млрд СПЗ в рамках этого дополнительного механизма возмещения, но только в том случае, если будет доказано, что эксплуатант способствовал событию, являющемуся причиной ущерба, с намерением причинить ущерб или по неосторожности и с сознанием того, что в результате может быть причинен ущерб.⁶³

4.12 Положение дел с модернизацией Римской системы

4.12.1 Как отмечалось в начале настоящего исследования, ни Конвенция об общих рисках ни Конвенция о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства не вступили в силу.⁶⁴ Выдвигается ряд причин слабой поддержки государств этим двум конвенциям 2009 года. Тем не менее, как и в случае Римской конвенции 1952 года, несмотря на недостатки Конвенции об общих рисках и Конвенции о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства, они не влияют на функцию каждого документа как рациональной и нормоустанавливающей основы для определения ответственности за ущерб, причиненный третьим лицам, даже в тех случаях, когда причинение такого ущерба произошло с участием ДПВС.

⁵⁶ Сравнить с Конвенцией о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства, статья 4 (2); сравнить также с Конвенцией об общих рисках, статья 6; и с Конвенцией о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства, статья 5.

⁵⁷ Конвенция о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства, статья 2.

⁵⁸ То же, статья 1 (f), 2 (1) и 3 (1).

⁵⁹ То же, статья 7.

⁶⁰ То же, статья 8–37.

⁶¹ То же, статья 18 (2).

⁶² То же, статья 12.

⁶³ То же, статья 23 (2).

⁶⁴ См. сноску 17 выше и сопутствующий текст.

5. ВЫВОД

5.1 Опыт ИКАО по интегрированию ДПАС в международную авиационную систему позволил на данный момент выявить бесчисленное множество технических и эксплуатационных проблем, связанных с отсутствием пилота на борту воздушного судна. Тем не менее статус ДПВС как "воздушного судна" в значении Приложения 7 к Чикагской конвенции включает ДПВС в сферу действия Монреальской конвенции 1999 года и системы Варшавской конвенции в отношении ответственности воздушного перевозчика, связанной с пассажирами и их багажом, а также грузом; а в сферу применения СРК – в отношении ответственности эксплуатанта за ущерб, причиненный воздушными судами третьим лицам на поверхности.

5.2 В случаях, связанных с международными перевозками посредством ДПАС, применимость МК 99 или СВК тем самым принесет давно установившиеся и широко принятые нормы юриспруденции, которые позволят обеспечить правовую последовательность и ясность в условиях ультрасовременной технической и эксплуатационной практики применения ДПАС, в особенности среди 111 государств – участников МК 99. Также представляется, отмечая в то же время ограниченное принятие СРК, что существующие положения данной системы будут по-прежнему служить эффективной основой определения ответственности за ущерб, причиненный иностранными воздушными судами на поверхности, несмотря на интеграцию ДПВС.

5.3 Наконец, что касается Конвенции об общих рисках и Конвенции о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства, ключевым аспектом уместности этих двух конвенций в отношении ДПАС (как и в части всех рассмотренных в настоящем исследовании конвенций) является способность потерпевшего лица установить личность эксплуатанта с целью возложить ответственность. Конвенции 2009 года отходят от исторической презумпции зарегистрированного собственника как эксплуатанта, которая считается устаревшей в свете активного распространения аренды воздушных судов, вследствие чего установление личности эксплуатанта ДПВС (т. е. лица, которое использует ДПВС, являющееся причиной ущерба) будет отныне в каждом случае вопросом факта. Однако практическое и правовое значение этого модернизированного подхода к данной проблеме будет проясняться только по мере приобретения государствами-участниками Конвенции об общих рисках и/или Конвенции о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства опыта в применении положений этих документов.