

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****182-Я СЕССИЯ СОВЕТА**

- Вопрос № 12.5.** Планы юридических совещаний
Вопрос № 16. Юридическая деятельность Организации
Вопрос № 16.3. Конвенции по международному воздушному праву

**ВОЗМЕЩЕНИЕ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ
ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ В РЕЗУЛЬТАТЕ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА
ИЛИ В СВЯЗИ С ОБЩИМИ РИСКАМИ**

(Представлено Генеральным секретарем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящим документом на рассмотрение Совета представляется доклад 6-го совещания Специальной группы Совета по модернизации Римской конвенции 1952 года, на котором рассматривался вопрос с очередностью № 1 в общей программе работы Юридического комитета "Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками". Специальная группа подготовила тексты двух проектов конвенций, первый из которых посвящен возмещению ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в случае незаконного вмешательства, а второй – возмещению ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам. Основные положения этих двух проектов кратко охарактеризованы в **добавлении А**, а оба текста приводятся соответственно в **добавлениях В** и **С**. Специальная группа пришла к выводу, что она завершила свою работу, и рекомендует Совету созвать сессию Юридического комитета для проведения дальнейшей работы. На 36-й сессии Ассамблеи было решено, что тексты двух документов достаточно проработаны для представления их Юридическому комитету. В этой связи предлагается провести 33-ю сессию Комитета.

Действия: Совету предлагается:

- а) принять к сведению настоящий доклад о работе 6-го совещания Специальной группы;
- б) согласиться с проведением в Монреале 21 апреля – 2 мая 2008 года 33-й сессии Юридического комитета;
- в) принять решение о сравнительной очередности, которая должна быть предоставлена Юридическим комитетом проекту конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства и проекту конвенции об общих рисках;
- г) утвердить предварительную повестку дня 33-й сессии Юридического комитета, содержащуюся в **добавлении D**;
- е) утвердить список наблюдателей для участия в 33-й сессии Юридического комитета, содержащийся в **добавлении E**.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегической целью F, т. к. он представляет информацию о подготовке документов международного воздушного права и предлагает предпринять соответствующие действия

<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительных ресурсов не требуется. Сметные расходы на проведение предлагаемой сессии Юридического комитета составляют 141 214 долл., и эти расходы будут покрываться за счет бюджетных ассигнований на юридические совещания
<i>Справочный материал</i>	A36-WP/341, доклад Юридической комиссии A36-WP/11 C-WP/12756 C-DEC 180/13 Доклад 6-го совещания Специальной группы по модернизации Римской конвенции 1952 года (SG-MR/6) (в желтой обложке) (только на английском языке)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На 6-м заседании своей 172-й сессии 31 мая 2004 года Совет рассмотрел доклад об итогах обсуждения 32-й сессией Юридического комитета (Монреаль 15–21 марта 2004 года) п. 3 повестки дня (Рассмотрение вопроса о модернизации *Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности*, подписанной в Риме 7 октября 1952 года). Совет решил учредить Специальную группу по модернизации Римской конвенции 1952 года для продолжения работы по данному вопросу.

1.2 Эта Группа провела шесть совещаний. Информация об итогах 4-го и 5-го совещаний была представлена Совету в документе C-WP/12756.

1.3 В 6-м совещании Группы, проходившем в Штаб-квартире ИКАО с 26 по 29 июня 2007 года, приняли участие 40 делегатов из 20 государств-членов, один член группы *ex-officio* и 15 наблюдателей от двух Договаривающихся государств и семи международных организаций. Обязанности председателя и заместителя председателя продолжали выполнять соответственно г-н Хенрик Челлин (Швеция) и г-жа Сиу Хуай Тан (Сингапур).

1.4 Текст доклада 6-го совещания на английском языке можно получить для сведения в Юридическом управлении.

1.5 Следует напомнить, что на 17-м заседании своей 179-й сессии Совет изменил название упомянутого пункта работы Юридического комитета следующим образом: "Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками". В настоящее время этому пункту предоставлена очередность № 1 в общей программе работы Юридического комитета.

2. РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ СПЕЦИАЛЬНОЙ ГРУППЫ

2.1 Группа разработала тексты следующих двух проектов конвенций:

- а) конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, в случае незаконного вмешательства (для удобства именуется "конвенцией о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства");

- б) конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам (для удобства именуется "конвенцией об общих рисках").

2.2 Краткое изложение основных положений двух проектов конвенций приводится в **добавлении А**. Тексты проектов конвенций приводятся соответственно в **добавлениях В и С**.

2.3 В конце совещания Группа решила информировать Совет о том, что она (Группа) достигла значительного прогресса как по принципиальным вопросам, так и в отношении текстов двух конвенций. Она завершила свою работу и подготовила тексты, которые ей были поручены. Специально для конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства был принят всеобъемлющий пакет по ключевым вопросам, затрагивающим сбалансированную защиту интересов потерпевших и сектора гражданской авиации. Этот пакет получил поддержку подавляющего большинства участников, однако признавалось, что такое решение, возможно, потребует доработки в ходе предстоящих дискуссий по этому вопросу. Подавляющее большинство участников согласилось с тем, что документы достаточно проработаны для рассмотрения на сессии Юридического комитета.

3. РАССМОТРЕНИЕ АССАМБЛЕЙ

3.1 Подводя итоги дискуссии по данному вопросу, председатель Юридической комиссии 36-й сессии Ассамблеи заявила, что все выступившие делегации, за исключением одной, согласны с положительной оценкой результатов работы Специальной группы, хотя признается, что ряд вопросов остается нерешенными. Большинство делегатов считают, что результаты этой работы достаточно зрелые и могут быть переданы в Юридический комитет, в связи с чем можно сделать вывод, что это относится к обоим проектам конвенций. Тем не менее две делегации высказали оговорки в отношении сравнительной важности текста об общих рисках и целесообразности его передачи Комитету.

3.2 Этот вопрос вновь возник при рассмотрении п. 47 повестки дня "Программа работы Организации в юридической области". По завершении дискуссии по п. 47 председатель отметила, что большинство делегаций высказались за представление обоих проектов текстов Юридическому комитету, однако, по-видимому, полного консенсуса по вопросу о приоритетах не достигнуто. По ее мнению, Совету следует внимательно рассмотреть вопрос об очередности пунктов в программе Юридического комитета с учетом имеющихся времени и ресурсов.

4. ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ

4.1 Исходя из выводов Специальной группы и хода дискуссий на 36-й сессии Ассамблеи, предлагается созвать 33-ю сессию Юридического комитета для дальнейшего рассмотрения и доработки этих текстов.

4.2 В соответствии с Конституцией Юридического комитета и правилом 3 его Правил процедуры сессии Юридического комитета созываются в такое время и в таких местах, которые могут быть указаны или утверждены Советом; предыдущая сессия состоялась в 2004 году.

4.3 Рекомендуется, чтобы Совет в соответствии с правилом 3 созвал 33-ю сессию Комитета в Штаб-квартире. Период с 21 апреля по 2 мая 2008 года (10 рабочих дней) определен как подходящий для проведения такого совещания, а сметные расходы составляют 141 214 долл. В

бюджете на юридические совещания предусмотрены достаточные ассигнования для покрытия этих расходов.

4.4 Предварительная повестка дня 33-й сессии Юридического комитета прилагается к настоящему документу в виде **добавления Д**. Согласно правилу 10 с) *Правил процедуры Юридического комитета* предварительная повестка дня подлежит утверждению Советом. Пункты 1, 2, 4, 5, 7 и 8 содержат стандартные вопросы, включаемые в повестку дня каждой сессии. Основным вопросом для рассмотрения Юридическим комитетом будет п. 3 повестки дня "Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками". Пункт 4 будет охватывать другие вопросы из общей программы работы Юридического комитета. Согласно правилу 6 *Правил процедуры Юридического комитета* п. 6 представляется на каждой второй сессии Комитета.

4.5 Согласно установившейся в Организации практике и в соответствии с правилом 5 *Правил процедуры Юридического комитета* "государства, не являющиеся Договаривающимися, и международные организации, с согласия Совета, могут быть представлены на сессиях Комитета одним или несколькими наблюдателями". С учетом этого рекомендуется направить приглашения международным организациям, указанным в списке в **добавлении Е** настоящего рабочего документа. По установившейся практике предлагается пригласить для участия в 33-й сессии Юридического комитета все государства, не являющиеся Договаривающимися государствами ИКАО.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ А

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ, В СЛУЧАЕ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

1. Согласно п. 1 статьи 2 конвенция применяется к случаям ущерба третьим лицам, причиненного на территории государства-участника воздушным судном в полете в результате акта незаконного вмешательства, если эксплуатант имеет основное место деятельности или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание в другом государстве, независимо от того, является ли оно государством-участником. Эта статья гарантирует, что ущерб, причиненный на территории любого государства-участника, будет возмещен независимо от того, связан ли эксплуатант с государством-участником. При определенных условиях конвенция также будет применяться к случаям ущерба, причиненного в государстве, не являющемся государством-участником: если эксплуатант из государства-участника причиняет ущерб в государстве, не являющемся участником, то конференция сторон (КС), которая будет учреждена, может также принять решение о предоставлении финансовой поддержки такому эксплуатанту (статья 26).
2. В п. 1 присутствует международный элемент, однако Группа считала необходимым также оговорить возможность применения документа в сугубо внутренних обстоятельствах. Поэтому в п. 2 статьи 2 предусмотрено, что по выбору государства-участника конвенция будет также применяться к случаям такого ущерба, который причинен на территории этого участника, если эксплуатант имеет постоянное место деятельности или, если он не имеет такого места деятельности, имеет постоянное местопребывание в таком государстве-участнике. Группа учитывала возможность введения финансовых взносов в создаваемый дополнительный механизм возмещения (ДМВ), предназначенных для внутренних рейсов.
3. Ответственность эксплуатанта является объективной. В п. 1 статьи 3 просто устанавливается, что эксплуатант несет ответственность за ущерб, причиненный третьим лицам, только при условии, что этот ущерб причинен воздушным судном, находящимся в полете. Истец не должен доказывать наличие вины. Однако штрафные санкции, убытки в порядке наказания и другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, взысканию не подлежат.
4. Согласно статье 4 ответственность эксплуатанта ограничивается в зависимости от веса воздушного судна, причем пределы составляют от 750 000 специальных прав заимствования для самых малых воздушных судов до 700 000 000 (семисот миллионов) СПЗ для наиболее крупных воздушных судов. Эти цифры пока заключены в квадратные скобки, и это означает, что они приводятся только в порядке дискуссии. Такой предел ответственности может быть превышен только в исключительных обстоятельствах (см. ниже п. 13).
5. В течение нескольких совещаний Группа рассматривала вопрос о том, следует ли сделать ответственным только эксплуатанта, освободив от нее других участников в авиатранспортной отрасли, в частности владельцев, арендодателей или финансовые учреждения, изготовителей, поставщиков аэронавигационного обслуживания, аэропорты, поставщиков услуг по обеспечению безопасности и поставщиков наземного обслуживания. Этот вопрос был решен лишь на самом последнем совещании, когда Группа приняла положение о мерах исключительной правовой защиты, аналогичное использованному в Монреальской конвенции 1999 года. В статье 27 проекта конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства говорится,

что любой иск о возмещении ущерба в результате акта незаконного вмешательства может быть предъявлен лишь к эксплуатанту и что никакому другому лицу требования о возмещении такого ущерба не предъявляются. Тем не менее, это положение неприменимо в отношении иска против лица, умышленно совершившего акт незаконного вмешательства.

6. Включена статья, предусматривающая создание международного механизма, позволяющего третьим лицам, которым был причинен ущерб на борту воздушного судна в результате столкновения в воздухе, требовать возмещения от другого перевозчика. Они уже имеют право предъявлять иск к собственному перевозчику по Монреальской конвенции 1999 года, однако при отсутствии вины их перевозчика такое возмещение по Монреальской конвенции 1999 года ограничивается 100 000 СПЗ. Текст предусматривает солидарную ответственность соответствующих эксплуатантов.

7. Статья 8 предусматривает создание независимой организации, именуемой "дополнительным механизмом возмещения (ДМВ)", основными целями которого являются выплата возмещения лицам, которым причинен ущерб на территории государства-участника, и предоставление финансовой поддержки в том случае, когда эксплуатант из государства-участника причинил ущерб в государстве, не являющемся участником (о чем говорится выше в п. 1). ДМВ выплачивает возмещение в той мере, в какой общая сумма ущерба превышает пределы статьи 4 (статья 19). Другими словами, при наличии ущерба, ответственность за который несет эксплуатант, он будет выплачивать компенсацию в размере, ограниченном пределом, а ДМВ выплатит дополнительное возмещение в объеме, соответствующем превышению этого предельного уровня. В случае отсутствия страхования или если страхование предоставляется только по цене, несовместимой с дальнейшим функционированием воздушного транспорта, ДМВ может оказывать эксплуатантам финансовую поддержку для покрытия их ответственности согласно статьям 3 и 4. Такой подход Специальная группа именует "оговоркой drop-down" (п. 3 статьи 19).

8. В целом максимальный объем возмещения, которое может быть выплачено ДМВ, в настоящее время установлен (в порядке дискуссии) на уровне 3 миллиардов специальных прав заимствования (СПЗ) по каждому происшествию (п. 2 статьи 19).

9. Механизм состоит из конференции сторон (КС), которая является основным директивным органом в составе всех государств-участников, и секретариата, возглавляемого директором. КС будет, наряду с прочим, устанавливать правила работы ДМВ, основные принципы возмещения, основные принципы инвестирования, определять размер взносов в ДМВ и принимать решение о предоставлении финансовой поддержки эксплуатантам в случае происшествий в государствах, не являющихся участниками. Полный перечень полномочий и обязанностей КС приводится в статье 9. КС проводит сессии раз в год, если она не примет другого решения.

10. Согласно статье 12 взносы в дополнительный механизм возмещения представляют собой обязательные суммы, взимаемые в отношении каждого пассажира и каждой [тонны] груза, отправляемых международным коммерческим рейсом из аэропорта в государстве-участнике. В тех случаях, когда государство-участник делает заявление о применении конвенции к внутренним перевозкам согласно п. 2 статьи 2, такие суммы также взимаются в отношении каждого пассажира и каждой [тонны] груза, перевозимых коммерческим рейсом между двумя аэропортами в таком государстве-участнике. Эксплуатант взимает обязательные суммы и переводит их в дополнительный механизм возмещения. Как правило, общая сумма взносов в дополнительный механизм возмещения за два года подряд не превышает 9 млрд СПЗ (статья 13).

11. Статья 15 предусматривает первоначальные взносы в отношении пассажиров и груза, отправляемых из государства-участника, которые подлежат взиманию с момента вступления конвенции в силу для данного государства, а также в отношении пассажиров и груза, отправляемых рейсами, охватываемыми заявлением о распространении действия конвенции на внутренние перевозки. Кроме того, взносы устанавливаются таким образом, чтобы в течение четырех лет обеспечить достижение определенной процентной доли от максимальной суммы возмещения по линии механизма.

12. В том случае, если эксплуатант не переводит взносы, директор ДМВ принимает надлежащие меры для получения причитающейся суммы (п. 2 статьи 16). Каждое государство-участник обеспечивает предоставление ДМВ определенных статистических и других данных, причем невыполнение этого условия может привести к признанию ответственности государства-участника (статья 17).

13. Как отмечается выше в п. 4, пределы ответственности эксплуатанта могут быть превышены при исключительных обстоятельствах. В тех случаях, когда общая сумма ущерба превышает пределы ответственности эксплуатанта по статье 4 и суммы, подлежащие выплате механизмом в соответствии с п. 2 статьи 19 (т. е. сумму превышения возмещения на первом и втором уровнях), лица, которые причинен ущерб, могут требовать дополнительного возмещения от эксплуатанта при обстоятельствах, указанных в статье 24. Для этого необходимо доказать, что эксплуатант или его старшее руководство умышленно совершили акт незаконного вмешательства или способствовали событию действием или бездействием, которое:

- i) относится к сфере нормативной компетенции и фактического контроля эксплуатанта;
- ii) является, за исключением акта незаконного вмешательства, основной причиной события;
- iii) совершено с игнорированием известного, вероятного и неизбежного риска.

14. Согласно статье 25 в тех случаях, когда механизм произвел выплаты по искам, он также имеет право регресса против эксплуатанта на условиях, оговоренных в статье 24. Кроме того, он имеет право регресса против любого другого лица в том случае, если такое лицо или его старшее руководство умышленно совершило акт незаконного вмешательства.

15. Наконец, в главе VII содержатся положения процедурного характера. Как правило иски о возмещении могут быть предъявлены в рамках единой юрисдикции, обеспечиваемой судами государства-участника, на территории которого был причинен ущерб (п. 1 статьи 30). Кроме того, принятые судом решения, если они подлежат исполнению в том государстве-участнике, в котором находится соответствующий суд, подлежат исполнению в любом другом государстве-участнике, хотя при определенных обстоятельствах в признании и обеспечении исполнения таких решений может быть отказано (статья 32).

**КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ
ПРОЕКТА КОНВЕНЦИЙ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО
ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ**

16. Конвенция применяется к случаям ущерба третьим лицам, причиненного на территории государства-участника воздушным судном в полете, кроме случаев ущерба в результате акта незаконного вмешательства, если эксплуатант имеет основное место деятельности или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание в другом государстве-участнике. Как и в конвенции о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства, описываемой выше, имеется также положение о возможности распространения на внутренние рейсы (см. статью 2).

17. Согласно статье 3 ответственность эксплуатанта является объективной до определенного порогового уровня, в предварительном порядке установленного в диапазоне от 250 000 до 500 000 СПЗ. Сверх этого уровня эксплуатант несет ответственность за весь ущерб, если он не докажет, что такой ущерб был причинен не из-за его небрежности или что такой ущерб причинен исключительно из-за небрежности другого лица. Другими словами, ответственность эксплуатанта не ограничивается. Такая двухуровневая система аналогична использованной в Монреальской конвенции 1999 года.

18. Положения относительно возмещения по линии дополнительного механизма возмещения в данном случае не работают, т. к. эксплуатант потенциально несет ответственность за причиненный ущерб в полном объеме.

19. Как и в конвенции о возмещении ущерба в результате незаконного вмешательства, имеется положение о столкновениях в воздухе (статья 4).

20. Согласно статье 10 *bis* владелец, арендодатель или финансовое учреждение, обладающее правовым титулом или залоговым правом на воздушное, не являющееся эксплуатантом, не несут ответственности за ущерб согласно этой конвенции или закону любого государства-участника. В настоящее время эта статья помещена в квадратные скобки, т. к. Группа не определилась окончательно в вопросе о целесообразности ее включения.

Процедурные статьи аналогичны вошедшим в другой проект конвенции. В частности, иски о возмещении, как правило, могут быть предъявлены только в судах государства-участника, на территории которого был причинен ущерб.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ В

ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ, В СЛУЧАЕ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

Глава I

Принципы

Статья 1. Определения

В целях настоящей Конвенции:

- a) "Акт незаконного вмешательства" означает акт, который определен как преступление в *Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, или *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации*, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, или в любых поправках или протоколах к ним, действующих в отношениях между соответствующими государствами-участниками.
- b) "Событие" означает такое событие, в котором ущерб причинен воздушным судном в полете в результате акта незаконного вмешательства.
- c) Воздушное судно считается находящимся "в полете" в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после посадки пассажиров или погрузки до момента открытия любой из таких дверей для высадки пассажиров или выгрузки.
- d) "Максимальная масса" означает максимальную сертифицированную взлетную массу воздушного судна без учета влияния на эту массу аэростатного газа, если таковой используется.
- e) "Эксплуатант" означает лицо, которое использовало воздушное судно в момент причинения ущерба, при том понимании, что если управление полетом воздушного судна осуществлялось лицом, от которого прямо или косвенно происходит право использовать данное воздушное судно, то такое лицо считается эксплуатантом. Лицо 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. Эксплуатант не утрачивает своего статуса эксплуатанта в силу того факта, что другое лицо совершает акт незаконного вмешательства.
- f) "Лицо" означает любое физическое или юридическое лицо, включая государство.
- g) "Государство-участник" означает государство, для которого настоящая Конвенция находится в силе.
- h) "Третье лицо" означает лицо, не являющееся эксплуатантом, пассажиром или отправителем или получателем груза; в случае столкновения "третье лицо" также

означает эксплуатанта, владельца и экипаж другого воздушного судна и пассажира или отправителя или получателя груза на борту другого воздушного судна.

Статья 2. Сфера применения¹

1. Настоящая Конвенция применяется к случаям ущерба третьим лицам, причиненного на территории государства-участника воздушным судном в полете в результате акта незаконного вмешательства, если эксплуатант такого воздушного судна имеет основное место деятельности или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание в другом государстве независимо от того, является ли оно государством-участником. Настоящая Конвенция также применяется к случаям такого ущерба, причиненного в государстве, не являющемся государством-участником, как предусмотрено в статье 26.

2. Если государство-участник сделает соответствующее заявление депозитарию, настоящая Конвенция также применяется к случаям такого ущерба, который причинен на территории этого государства-участника, если эксплуатант воздушного судна имеет основное место деятельности или, если он не имеет такого места деятельности, имеет постоянное местопребывание в таком государстве-участнике.

3. В целях настоящей Конвенции морское судно или воздушное судно в открытом море, включая исключительную экономическую зону, или в воздушном пространстве над ними рассматривается как часть территории государства, в котором оно зарегистрировано. Буровые платформы и другие установки, постоянно закрепленные на грунте в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе, считаются частью территории государства, которое осуществляет юрисдикцию над такой платформой или установкой.

Глава II

Ответственность эксплуатанта и связанные с ней вопросы

Статья 3. Ответственность эксплуатанта

1. Эксплуатант несет ответственность за ущерб, причиненный третьим лицам, только при условии, что этот ущерб причинен воздушным судном, находившимся в полете.

2. Право на возмещение не возникает по настоящей Конвенции, если ущерб не является прямым следствием события, в результате которого он причинен.

3. Экологический ущерб подлежит возмещению, если и в той мере, в какой такое возмещение предусматривается законом государства[-участника], на территории которого причинен ущерб.

4. Никакие штрафные санкции, убытки в порядке наказания или другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, не подлежат взысканию.

5. Ущерб по причине смерти, телесного повреждения и повреждения имущества подлежит возмещению. Ущерб по причине психического повреждения подлежит возмещению, если он обусловлен признаваемой психической болезнью, возникшей в результате либо телесного повреждения, либо обоснованного страха смерти или телесного повреждения.

¹ Вопрос о коллизионной привязке эксплуатанта к конкретному государству может потребовать дополнительного рассмотрения, если соответствующие определения будут изменены ИКАО.

Статья 4. Предел ответственности эксплуатанта

Ответственность эксплуатанта для каждого воздушного судна и по каждому событию не превышает:

- a) 750 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой 500 кг или менее;
- b) 1 500 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 500 кг, но не свыше 1000 кг;
- c) 3 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 1000 кг, но не свыше 2700 кг;
- d) 7 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 2700 кг, но не свыше 6000 кг;
- e) 18 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 6000 кг, но не свыше 12 000 кг;
- f) до 80 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 12 000 кг, но не свыше 25 000 кг;
- g) 150 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 25 000 кг, но не свыше 50 000 кг;
- h) 300 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 50 000 кг, но не свыше 200 000 кг;
- i) 500 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 200 000 кг, но не свыше 500 000 кг;
- j) 700 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 500 000 кг.]

**Статья 5. События с участием двух или более эксплуатантов
или иных лиц**

1. В тех случаях, когда два или более воздушных судна вовлечены в событие, являющееся причиной ущерба, в отношении которого применяется настоящая Конвенция, эксплуатанты этих воздушных судов несут солидарную ответственность за любой ущерб, причиненный третьему лицу.

2. В тех случаях, когда ответственность несут два или более эксплуатанта, право регресса каждого из них зависит от соответствующих пределов ответственности и доли их ответственности за причиненный ущерб.

3. Никакой эксплуатант не несет ответственности на сумму, превышающую предел, если таковой имеется, применимый к его ответственности.

Статья 6. Предварительные выплаты

Если этого требует законодательство государства, в котором причинен ущерб, эксплуатант незамедлительно производит предварительные выплаты физическим лицам, которые могут иметь право требовать компенсацию по настоящей Конвенции, для удовлетворения их безотлагательных экономических потребностей. Такие предварительные выплаты не означают признания ответственности и могут идти в зачет любых последующих выплат эксплуатанта в счет возмещения ущерба.

Статья 7. Страхование

С учетом положений статьи 4 и пункта 3 статьи 19 государства-участники требуют, чтобы эксплуатанты обеспечивали надлежащее страхование или гарантию своей ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией. Государство-участник, в которое эксплуатант выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования или гарантии. При этом государство-участник применяет к эксплуатантам других государств-участников такие же критерии, какие оно применяет к своим собственным эксплуатантам.

Глава III

Дополнительный механизм возмещения²

Статья 8. Дополнительный механизм возмещения

1. Настоящей Конвенцией учреждается организация, именуемая "Дополнительный механизм возмещения". Дополнительный механизм возмещения состоит из Конференции сторон, в которую входят государства-участники, и Секретариата, возглавляемого директором.
2. Дополнительный механизм возмещения имеет следующие цели:
 - a) предоставлять возмещение за ущерб в соответствии с пунктом 1 статьи 19 и финансовую поддержку в соответствии с пунктом 2 статьи 19 и статьей 26;
 - b) производить предварительные выплаты в соответствии с пунктом 1 статьи 20 и принимать разумные меры после события для сведения к минимуму или ослабления ущерба, причиненного в результате события, в соответствии с пунктом 2 статьи 20;
 - c) выполнять другие функции, прямо согласующиеся с этими целями.
3. Дополнительный механизм возмещения имеет [постоянное местопребывание в том же месте, что и Международная организация гражданской авиации].
4. Дополнительный механизм возмещения обладает международной правосубъектностью. В каждом государстве-участнике Дополнительный механизм возмещения признается в качестве юридического лица, правомочного согласно законам данного государства принимать на себя права и обязательства и участвовать в процессуальных действиях в судах такого государства. Каждое государство-участник признает директора Дополнительного механизма возмещения в качестве юридического представителя Механизма.

² Название Механизма еще не определено.

5. Дополнительный механизм возмещения освобождается от налогов и пользуется такими другими привилегиями, какие согласованы с принимающим государством. Фонды Дополнительного механизма возмещения [и любые доходы от их реализации] освобождаются от налогов во всех государствах-участниках.

6. Дополнительный механизм возмещения пользуется иммунитетом от судебных и административных действий, за исключением требований в связи с кредитами, полученными в соответствии со статьей 18, или требований о компенсации, выплачиваемой в соответствии со статьей 19. Директор и другие сотрудники Дополнительного механизма возмещения пользуются иммунитетом от судебных и административных действий. Директор может отказаться от иммунитета в отношении других сотрудников³. Конференция сторон может отказаться от иммунитета в отношении директора.

Статья 9. Конференция сторон

Конференция сторон:

- a) определяет свои собственные правила процедуры и избирает на каждой сессии своих должностных лиц;
- b) устанавливает регламент Дополнительного механизма возмещения и основные принципы возмещения;
- c) назначает директора и определяет условия его или ее назначения и в той мере, в какой это не делегировано директору, условия назначения других служащих Дополнительного механизма возмещения;
- d) делегирует директору в дополнение к полномочиям, которыми он наделен согласно статье 11, права и полномочия, необходимые или желательные для выполнения функций Дополнительного механизма возмещения, и отзывает или изменяет делегированные таким образом полномочия в любое время;
- e) принимает решение о сроках выплаты и размере первоначальных взносов и устанавливает взносы, подлежащие выплате в Дополнительный механизм возмещения за каждый год до очередной сессии Конференции сторон;
- f) в случае применения совокупного лимита на взносы в соответствии со статьей 13 определяет общую сумму, подлежащую выплате потерпевшим от всех событий, имевших место в период времени, в отношении которого применялась статья 13;

³ Статьи Соглашения Международного валютного фонда и Международной ассоциации развития, а также Конвенция, основывающая Многостороннее агентство по инвестиционным гарантиям, предоставляют исполнительным директорам и должностным лицам и служащим:

- i) иммунитет от юрисдикции в отношении действий при исполнении своих официальных обязанностей;
- ii) как лицам, не являющимся гражданами страны пребывания, такие же иммунитеты от иммиграционных ограничений, от требований регистрации иностранцев и от государственной воинской обязанности и такие же льготы в отношении валютных ограничений, какие предоставляются государствами-членами представителям, должностным лицам и служащим соответствующего ранга других государств-членов;
- iii) такой же статус в отношении перемещений, какой предоставляется государствами-членами представителям, должностным лицам и служащим соответствующего ранга других государств-членов.

- g) назначает аудиторов;
- h) проводит голосование по бюджету и определяет условия финансирования Дополнительного механизма возмещения, включая основные принципы инвестиционной деятельности, рассматривает расходы, утверждает счета Дополнительного механизма возмещения и рассматривает отчеты аудиторов и комментарии директора к этим отчетам;
- i) рассматривает доклады директора, включая доклады о компенсационных требованиях, предпринимает необходимые действия по ним и принимает решения по любым вопросам, передаваемым ей директором;
- j) принимает решение о целесообразности применения статьи 26 и устанавливает максимальный размер такой помощи и дополнительные условия ее предоставления, если это необходимо;
- k) определяет, какие государства, не являющиеся участниками, и какие межправительственные и международные неправительственные организации приглашаются для участия без права голоса в сессиях Конференции сторон и вспомогательных органов;
- l) учреждает любой орган, необходимый для оказания помощи в осуществлении ее функций, включая, по мере целесообразности, создание исполнительного комитета из представителей государств-участников и определение полномочий такого органа;
- m) рассматривает любой вопрос, относящийся к Конвенции и переданный ей государством-участником.

Статья 10. Сессии Конференции сторон

1. Конференция сторон проводит сессии раз в год, если Конференция сторон не установит другую периодичность их проведения. Директор созывает сессию в удобное время и в удобном месте.
2. Внеочередная сессия Конференции сторон созывается директором:
 - a) по просьбе не менее одной пятой от общего числа государств-участников;
 - b) в том случае, если воздушным судном причинен ущерб, относящийся к сфере применения настоящей Конвенции, и вероятные компенсационные выплаты превышают применимый предел ответственности в соответствии со статьей 4 Конвенции более чем на 50 процентов от общего объема располагаемых средств в Дополнительном механизме возмещения;
 - c) в случае достижения совокупного лимита на взносы согласно статье 13; или
 - d) если директор осуществляет свои полномочия в соответствии с пунктом 1 d) статьи 11.
3. Все государства-участники имеют равное право быть представленными на сессиях Конференции сторон, и каждое государство-участник имеет один голос.

4. Кворум на сессиях Конференции сторон образуется большинством государств-участников. Решения Конференции сторон принимаются большинством поданных голосов. Решения согласно подпунктам а), b), c), d), j) и 1) статьи 9 принимаются большинством в две трети голосов.

Статья 11. Секретариат и директор

1. Дополнительный механизм возмещения имеет Секретариат, возглавляемый директором. Директор нанимает персонал, осуществляет контроль за работой Секретариата и руководит текущей деятельностью Дополнительного механизма возмещения. Кроме того, директор:

- а) докладывает Конференции сторон о функционировании Дополнительного механизма возмещения и представляет счета и бюджет;
- b) инкассирует все взносы, причитающиеся к выплате по настоящей Конвенции, распоряжается финансовыми средствами Дополнительного механизма возмещения и инвестирует их в соответствии с основными принципами инвестиционной деятельности, ведет счета финансовых средств и оказывает помощь при проведении аудита счетов и финансовых средств в соответствии со статьей 18;
- с) рассматривает требования о компенсационных выплатах в соответствии с основными принципами возмещения и готовит доклады для Конференции сторон о результатах рассмотрения каждого требования;
- d) при необходимости может принимать решение о временном предпринятии действий согласно пункту 3 статьи 19 и статье 20 до очередной сессии Конференции сторон;
- e) принимает решения по любым другим вопросам, переданным ему Конференцией сторон.

2. Директор и другой персонал Секретариата не испрашивают и не получают указаний относительно исполнения ими своих должностных обязанностей из любого источника за рамками Дополнительного механизма возмещения. Каждое государство-участник обязуется с полным уважением относиться к международному характеру обязанностей персонала и не пытаться оказывать влияние на исполнение его гражданами своих должностных обязанностей.

Статья 12. Взносы в Дополнительный механизм возмещения

Взносы в Дополнительный механизм возмещения представляют собой обязательные суммы, взимаемые в отношении каждого пассажира и каждой [тонны] груза, отправляемых международным коммерческим рейсом из аэропорта в государстве-участнике. В тех случаях, когда государство-участник делает заявление согласно пункту 2 статьи 2, такие суммы также взимаются в отношении каждого пассажира и каждой [тонны] груза, отправляемых коммерческим рейсом, выполняемым между двумя аэропортами в таком государстве-участнике. Эксплуатант взимает такие обязательные суммы и переводит их в Дополнительный механизм возмещения.⁴

⁴ Необходимо рассмотреть, в достаточной ли мере в целях сбора и перевода взносов термин "эксплуатант" охватывает понятие "перевозчик".

Статья 13. Совокупный лимит взимания взносов

Общая сумма взносов, инкассированных Дополнительным механизмом возмещения за два года подряд, не превышает более чем в три раза максимальную сумму возмещения в соответствии с пунктом 2 статьи 19 настоящей Конвенции.

Статья 14. База для установления взносов⁵

1. Взносы устанавливаются с учетом следующих принципов:
 - a) цели Дополнительного механизма возмещения должны достигаться эффективно;
 - b) правила конкуренции в авиатранспортном секторе не должны нарушаться;
 - c) конкурентоспособность авиатранспортного сектора по отношению к другим видам транспорта не должна подрываться.
2. При установлении взносов Конференция сторон обеспечивает их единообразное и недискриминационное применение ко всем государствам-участникам и их эксплуатантам, пассажирам и отправителям или получателям груза независимо от того, когда они стали сторонами, а также к государствам, еще не являющимся сторонами. Взносы, взимаемые в отношении государства-участника, не могут использоваться для выплаты возмещения в связи с происшествием, которое имело место до вступления в силу Конвенции для такого государства-участника.
3. На основании бюджета, составленного в соответствии с пунктом 1 а) статьи 11, взносы устанавливаются с учетом:
 - a) максимальной суммы возмещения, установленной в пункте 2 статьи 19;
 - b) необходимости наличия резерва при применении положений пункта 3 статьи 19;
 - c) требований о возмещении, мер по уменьшению или ослаблению ущерба и финансовой помощи согласно Конвенции;
 - d) затрат и расходов на административное обеспечение, включая затраты и расходы в связи с проведением сессий Конференции сторон;
 - e) поступлений в Дополнительный механизм возмещения;
 - f) наличия дополнительных финансовых средств для выплаты возмещения в соответствии с пунктом 4 статьи 18.

⁵ В заключительных положениях, вероятно, будет оговорен пороговый уровень для вступления в силу, определенный таким образом, чтобы количество пассажиров и объем грузов были достаточными для обеспечения финансовой жизнеспособности Дополнительного механизма возмещения.

Статья 15. Первоначальные взносы и предварительное финансирование

1. На своей 1-й сессии Конференция сторон принимает решение о сроках выплаты и размере взносов в отношении пассажиров и груза, отправляемых из государства-участника, которые подлежат взиманию с момента вступления в силу Конвенции для данного государства-участника. Если государство-участник делает заявление в соответствии с пунктом 2 статьи 2, то первоначальные взносы выплачиваются в отношении пассажиров и груза, отправляемых рейсами, охватываемыми таким заявлением, с момента его вступления в силу. Сроки выплаты и размер взносов одинаковы для всех государств-участников.

2. Взносы устанавливаются таким образом, чтобы сумма располагаемых финансовых средств в течение четырех лет составила по крайней мере [25 %] [100 %] от максимальной суммы возмещения согласно пункту 2 статьи 19. Если сумма располагаемых средств считается достаточной для выплаты возможного возмещения или оказания финансовой помощи в обозримом будущем и составляет по крайней мере [50 %] [100 %] от этого лимита, Конференция сторон может решить, что никаких дополнительных взносов до следующей сессии Конференции сторон не выплачивается, при условии, что как сроки выплаты, так и размер взносов применяются в отношении пассажиров и груза, отправляемых из государства, в отношении которого Конвенция впоследствии вступает в силу.

Статья 16. Взимание взносов

1. Конференция сторон устанавливает в Правилах транспарентный, контролируемый и экономически эффективный механизм обеспечения взимания и перевода взносов. При установлении такого механизма Конференция сторон стремится не налагать чрезмерного бремени. С задолженности по взносам взимается процент, предусмотренный в Правилах.

2. В том случае, если эксплуатант не переводит собранные взносы в Дополнительный механизм возмещения, директор принимает надлежащие меры в отношении такого эксплуатанта для получения причитающейся суммы. Каждое государство-участник обеспечивает, чтобы действия по взысканию причитающейся суммы могли предприниматься в рамках его юрисдикции независимо от того, в каком государстве-участнике фактически образовалась такая задолженность.

Статья 17. Обязанности государств-участников

1. Каждое государство-участник обеспечивает выполнение любых вытекающих из настоящей Конвенции обязательств по взиманию и переводу взносов в Дополнительный механизм возмещения и принимает любые надлежащие меры в соответствии со своим законодательством, включая введение таких санкций, какие оно может счесть необходимыми, для эффективного выполнения любых таких обязательств.

2. Каждое государство-участник обеспечивает предоставление следующей информации в Дополнительный механизм возмещения:

- а) число пассажиров и количество груза, отправленных международными коммерческими рейсами из этого государства-участника;
- б) сведения об эксплуатантах, выполнивших такие рейсы.

В том случае, если государство-участник сделало заявление согласно пункту 2 статьи 2, оно обеспечивает также предоставление информации о числе пассажиров и количестве груза, отправленных коммерческими рейсами между двумя аэропортами в этом государстве-участнике, и сведения об эксплуатантах, выполнивших эти рейсы. Такие статистические данные в порядке опровержимой презумпции рассматриваются как доказательство приводимых фактов.

3. В том случае, если государство-участник не выполняет своих обязательств согласно пункту 2 настоящей статьи и это приводит к убыткам для Дополнительного механизма возмещения, такое государство-участник несет ответственность за такие убытки. Конференция сторон по рекомендации директора принимает решение о покрытии этим государством таких убытков.

Статья 18. Финансовые средства Дополнительного механизма возмещения

1. Финансовые средства Дополнительного механизма возмещения могут использоваться только для целей, соответствующих положениям пункта 2 статьи 8.

2. Дополнительный механизм возмещения проявляет высочайшую степень осмотрительности при распоряжении своими финансовыми средствами и их сохранении. Сохранение финансовых средств осуществляется в соответствии с основными принципами инвестиционной деятельности. Инвестиции могут производиться только в государствах-участниках.

3. Ведутся счета финансовых средств Дополнительного механизма возмещения. Ревизоры Дополнительного механизма возмещения, которые назначаются Конференцией сторон, рассматривают счета и представляют доклад о них Конференции сторон.

4. Если Дополнительный механизм возмещения не в состоянии удовлетворять законные требования о возмещении из-за недостаточности полученных взносов, он может брать кредиты в финансовых учреждениях для выплаты возмещения и предоставлять обеспечение таких кредитов.

Глава IV

Возмещение из Дополнительного механизма возмещения

Статья 19. Возмещение

1. Дополнительный механизм возмещения предоставляет на таких же условиях, какие применимы в отношении ответственности эксплуатанта, возмещение лицам, которым причинен ущерб на территории государства-участника, независимо от того, в каком государстве эксплуатант имеет основное место деятельности или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание. Возмещение выплачивается лишь в той мере, в какой общая сумма ущерба превышает пределы, установленные в статье 4 Конвенции. В том случае, если эксплуатант имеет основное место деятельности или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание в государстве-участнике, на территории которого причинен ущерб, возмещение выплачивается только в том случае, если это государство-участник сделало заявление согласно пункту 2 статьи 2.

2. Максимальная сумма возмещения из Дополнительного механизма возмещения составляет [3 000 000 000] специальных прав заимствования по каждому событию. Финансовая поддержка, предоставляемая согласно пункту 3, и распределение сумм, взыскиваемых согласно пункту 2 статьи 25, осуществляются в дополнение к максимальной сумме возмещения.

3. В случае полного или частичного отсутствия страхования от ущерба, подпадающего под действие настоящей Конвенции, в отношении размеров покрытия или покрываемых рисков, либо в случае, если такое страхование предоставляется только по цене, не совместимой с дальнейшим функционированием воздушного транспорта, Конференция сторон может принять решение о том, что Дополнительный механизм возмещения предоставляет [в отношении будущих событий, являющихся причиной ущерба, подлежащего возмещению по настоящей Конвенции,] финансовую поддержку эксплуатантам для выплаты компенсации за ущерб, за который они несут ответственность согласно статьям 3 и 4. Конференция сторон может принять решение об установлении сбора, выплата которого за охватываемый период является условием получения защиты, предоставляемой по такому решению.

Статья 20. Предварительные выплаты и другие меры

1. При условии принятия решения Конференцией сторон и в соответствии с основными принципами возмещения по требованиям, Дополнительный механизм возмещения может незамедлительно производить предварительные выплаты физическим лицам, которые могут иметь право требовать возмещение согласно настоящей Конвенции, для удовлетворения их неотлагательных экономических потребностей. Такие предварительные выплаты не означают признания ответственности и могут идти в зачет любых последующих выплат из Дополнительного механизма возмещения.

2. При условии принятия решения Конференцией сторон и в соответствии с основными принципами возмещения по требованиям, Дополнительный механизм возмещения может также принимать другие меры для сведения к минимуму или ослабления ущерба, причиненного в результате события.

Глава V

Специальные положения о возмещении и праве регресса

Статья 21. Действие или бездействие потерпевших

Если эксплуатант или Дополнительный механизм возмещения докажет, что причиной ущерба явилось или его причинению способствовало действие или бездействие истца или лица, от которого происходят его или ее права, совершенное умышленно или по неосторожности и со знанием того, что такой ущерб вероятен, то эксплуатант или Дополнительный механизм возмещения полностью или частично освобождается от ответственности перед этим истцом в той мере, в какой такое действие или бездействие причинило ущерб или способствовало его причинению.

Статья 22. Судебные издержки и другие расходы

Пределы, установленные в статье 4 и пункте 2 статьи 19, не препятствуют суду дополнительно присуждать полное или частичное покрытие судебных издержек и других связанных с процессом расходов, понесенных истцом, включая проценты. Предыдущее положение не применяется, если размер присужденных убытков, исключая судебные издержки и другие связанные с процессом расходы, не превышает сумму, которую перевозчик предложил в письменной форме истцу в течение периода шести месяцев с даты события, являющегося причиной ущерба, или до предъявления иска, если это сделано по истечении такого периода.

Статья 23. Сокращение возмещения

Если общая сумма ущерба, подлежащего выплате, превышает суммы, предусмотренные в статьях 4 и 19, общая сумма присуждается преимущественно для пропорционального удовлетворения требований, связанных в первую очередь со смертью и телесным повреждением. Остаток общей суммы, подлежащей распределению, если таковой имеется, распределяется пропорционально между требованиями, связанными с другим ущербом.

Статья 24. Дополнительное возмещение

1. В той мере, в какой общая сумма ущерба превышает пределы, применяемые согласно статье 4 и пункту 2 статьи 19, лица, которым был причинен ущерб, могут в соответствии с пунктами 2 и 3 настоящей статьи требовать возмещения от эксплуатанта.

2. Эксплуатант несет ответственность за такое дополнительное возмещение в той мере, в какой лицо, требующее возмещения, докажет, что эксплуатант или, если он является юридическим лицом, его старшее руководство:

- a) умышленно совершили акт незаконного вмешательства;
- b) способствовали событию действием или бездействием, которое:
 - i) подпадает под нормативную ответственность и фактический контроль эксплуатанта;
 - ii) является, за исключением акта незаконного вмешательства, основной причиной события;
 - iii) совершено с игнорированием известного, вероятного и неизбежного риска.

3. Для целей пункта 2 b) iii) старшее руководство эксплуатанта безусловно считается не игнорировавшим риск, если эксплуатант в отношении соответствующей сферы безопасности принял применимый отраслевой стандарт⁶ и на момент инцидента имел действующий сертификат аттестации на этот счет. Предыдущее положение не ограничивает возможности использования

⁶ Действующим соответствующим отраслевым стандартом является стандарт ИАТА в отношении проверок в сфере эксплуатационной безопасности.

других доводов, на основании которых старшее руководство может установить тот факт, что оно не игнорировало такие риски.

Статья 25. Право регресса

1. С учетом пункта 2 ни эксплуатант, ни Дополнительный механизм возмещения не имеют права регресса против любого лица, за исключением случая, когда данное лицо или, если оно является юридическим лицом, его старшее руководство умышленно совершило акт незаконного вмешательства.
2. Дополнительный механизм возмещения имеет право регресса против эксплуатанта в целях возмещения с соблюдением положений, изложенных в статье 24, при условии, что выполнение такого требования не может быть обеспечено до тех пор, пока не будут выполнены все требования, предъявленные согласно пункту 1 статьи 3 и пункту 1 статьи 24.
3. Любая сумма, полученная согласно пункту 2 настоящей статьи, используется в первую очередь для предоставления компенсации за ущерб в результате события, давшего основание для регрессного иска, сверх максимальной суммы, оговоренной в пункте 2 статьи 19.

Глава VI

Оказание помощи в случае событий в государствах, не являющихся участниками

Статья 26. Оказание помощи в случае событий в государствах, не являющихся участниками

В том случае, если эксплуатант, имеющий основное место деятельности или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание в государстве-участнике, несет ответственность за ущерб, причиненный на территории государства, не являющегося участником, Конференция сторон может в индивидуальном порядке принять решение о предоставлении Дополнительным механизмом возмещения финансовой поддержки этому эксплуатанту. Такая поддержка может предоставляться только в связи с ущербом, который подпадал бы под действие Конвенции, если бы государство, не являющееся участником, было государством-участником. Объем финансовой поддержки не превышает максимальную сумму возмещения, указанную в пункте 2 статьи 19. Если финансовая состоятельность эксплуатанта, несущего ответственность, находится под угрозой даже в случае предоставления поддержки, такая поддержка предоставляется лишь при наличии у эксплуатанта, несущего ответственность, достаточных гарантий защиты его финансовой состоятельности.

Глава VII

Использование средств правовой защиты и связанные с этим положения

Статья 27. Исключительная правовая защита

1. Без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующих прав, любой иск о возмещении ущерба в результате акта незаконного

вмешательства, независимо от его обоснования, будь то на основании настоящей Конвенции, правонарушения или договора или на любом другом основании, может быть предъявлен лишь к эксплуатанту и в соответствии с условиями и пределами ответственности, предусмотренными настоящей Конвенцией. Никакому другому лицу требования о возмещении такого ущерба не предъявляются.

2. Пункт 1 не применяется в отношении иска против лица, умышленно совершившего акт незаконного вмешательства.

Статья 28. Перевод специальных прав заимствования

Суммы, указанные в специальных правах заимствования в настоящей Конвенции, рассматриваются как относящиеся к специальным правам заимствования, как они определены Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в специальных правах заимствования на дату судебного решения. Стоимость в национальной валюте исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов. Стоимость в национальной валюте государства-участника, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этим государством, таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства-участника, насколько это возможно, такую же реальную стоимость, что и количественные показатели, указанные в статье 4.

Статья 29. Пересмотр пределов

1. С учетом приводимых ниже положений пункта 2 суммы, установленные в статьях 4 и 19, пересматриваются директором с использованием коэффициента инфляции, соответствующего совокупным темпам инфляции за период со времени предыдущего пересмотра, или при первом пересмотре – с даты вступления в силу Конвенции. Размер темпов инфляции, используемый при определении коэффициента инфляции, исчисляется на основе средневзвешенных годовых ставок увеличения или понижения индексов потребительских цен в государствах, валюты которых образуют специальные права заимствования, упомянутые в статье 28.

2. Если в результате пересмотра, упомянутого в предыдущем пункте, делается вывод о том, что коэффициент инфляции превысил 10 %, то директор уведомляет Конференцию сторон об изменении пределов ответственности. Любое такое изменение вступает в силу через шесть месяцев после сессии Конференции сторон, если большинство государств-участников не заявят о своем несогласии. Директор незамедлительно уведомляет все государства-участники о вступлении в силу любого изменения.

Статья 30. Юрисдикция

1. С учетом положений пункта 2 настоящей статьи иски о возмещении согласно положениям настоящей Конвенции могут быть предъявлены только в судах государства-участника, на территории которого был причинен ущерб.

2. В том случае, если ущерб причинен на территории более чем одного государства-участника, иски в соответствии с положениями настоящей Конвенции могут быть возбуждены только в судах государства-участника, в территориальном пространстве которого воздушное судно находилось или территориальное воздушное пространство которого оно покидало, когда произошел инцидент.

3. Без ущерба для положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи в любом государстве-участнике может быть заявлено ходатайство о принятии таких временных мер, включая меры защиты, какие могут быть предусмотрены законодательством такого государства.

Статья 31. Вступление в процесс Дополнительного механизма возмещения

1. Каждое государство-участник обеспечивает, чтобы Дополнительный механизм возмещения имел право вступить в судебный процесс против эксплуатанта в его судах.

2. За исключением положений, предусмотренных в пункте 3, Дополнительный механизм возмещения не связан обязательствами по любому постановлению или решению в судебном процессе, в котором он не был стороной.

3. В случае предъявления иска к эксплуатанту в государстве-участнике каждая сторона в таком судебном процессе имеет право уведомить о разбирательстве Дополнительный механизм возмещения. Если такое уведомление сделано в соответствии с законом суда разбирательства и в такие сроки, которые давали Дополнительному механизму возмещения возможность вступить в судебное разбирательство, Дополнительный механизм возмещения обязан выполнять судебное решение или постановление, даже если он не вступал в процесс.

Статья 32. Признание и обеспечение исполнения судебных решений

1. С учетом положений настоящей статьи решения, принятые компетентным судом согласно статье 30 после суда или заочно, в тех случаях, когда они подлежат исполнению в том государстве-участнике, в котором находится соответствующий суд, подлежат исполнению в любом другом государстве-участнике сразу же после соблюдения формальностей, требуемых этим государством-участником.

2. Существо дела не рассматривается при рассмотрении любого ходатайства о признании или обеспечении исполнения согласно настоящей статье.

3. В признании и исполнении судебного решения может быть отказано, если:

- a) признание или обеспечение исполнения такого решения будет явно противоречить общественным интересам государства-участника, в котором испрашивается признание или обеспечение исполнения;
- b) ответчику не было предоставлено уведомление о процессуальных действиях в такие сроки и в такой форме, которые позволили бы ему подготовить и представить защиту;

- c) это решение вынесено по делу, которое уже являлось предметом судебного решения или решения третейского суда в отношении тех же самых сторон, признано окончательным и не подлежит пересмотру согласно законам государства-участника, в котором испрашивается признание или обеспечение решения;
 - d) на судебное решение повлиял обман, допущенный одной из сторон;
 - e) и в той мере, в какой такое судебное решение присуждает компенсацию ущерба, включая убытки в порядке наказания или штрафные санкции, которые не компенсируют третьему лицу фактический вред или причиненный ущерб;
 - f) лицо, подавшее ходатайство, не наделено правом требовать исполнения судебного решения.]
4. В тех случаях, когда судебное решение подлежит исполнению, любые издержки по данному судебному решению также подлежат возмещению.

Статья 33. Региональные и многосторонние соглашения о признании и исполнении судебных решений

1. Государства-участники могут заключать региональные и многосторонние соглашения, касающиеся признания и обеспечения соблюдения судебных решений, отвечающие целям настоящей Конвенции, при условии, что такие соглашения не приводят к снижению уровня защиты, предоставляемой настоящей Конвенцией любому третьему лицу или ответчику.
2. Государства-участники информируют друг друга через депозитария о любых таких региональных или многосторонних соглашениях, которые они заключили до или после даты вступления в силу настоящей Конвенции.
3. Положения главы VII настоящей Конвенции не влияют на признание или обеспечение соблюдения любых судебных решений в соответствии с такими соглашениями.

Статья 34. Исковая давность

1. Право на компенсацию в соответствии со статьей 3 утрачивается, если иск не предъявлен в течение трех лет с даты события, в результате которого причинен ущерб.
2. Право на компенсацию в соответствии со статьей 19 утрачивается, если иск не предъявлен или уведомление не сделано в соответствии с пунктом 3 статьи 31 в течение трех лет с даты события, в результате которого причинен ущерб.
3. Метод расчета такого трехлетнего периода определяется по закону суда, рассматривающего дело.

Статья 35. Смерть лица, несущего ответственность

В случае смерти лица, несущего ответственность, иск о возмещении ущерба предъявляется тем, кто согласно закону представляет его или ее наследственное имущество, с соблюдением положений настоящей Конвенции.

ГЛАВА VIII**Применение Конвенции****Статья 36. Государственные воздушные суда**

Настоящая Конвенция не применяется в отношении ущерба, причиненного государственными воздушными судами. Военные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда.

Статья 37. Ядерный ущерб

Никакая ответственность не возникает согласно настоящей Конвенции за ущерб, причиненный в результате ядерного инцидента, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб согласно Парижской конвенции об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии от 29 июля 1960 года, или Венской конвенции о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 года, или согласно любым действующим поправкам или конвенциям к ним.

[Заключительные положения будут включены позднее.]

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ С

ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ

Глава I

Принципы

Статья 1. Определения

В целях настоящей Конвенции:

- a) "Акт незаконного вмешательства" означает акт, который определен как преступление в *Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, или *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации*, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, или в любых поправках или протоколах к ним, действующих в отношениях между соответствующими государствами-участниками.
- b) Воздушное судно считается находящимся "в полете" в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после посадки пассажиров или погрузки до момента открытия любой из таких дверей для высадки пассажиров или выгрузки.
- c) "Эксплуатант" означает лицо, которое использовало воздушное судно в момент причинения ущерба, при том понимании, что если управление полетом воздушного судна осуществлялось лицом, от которого прямо или косвенно происходит право использовать данное воздушное судно, то такое лицо считается эксплуатантом. Лицо 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.
- d) "Лицо" означает любое физическое или юридическое лицо, включая государство.
- e) "Государство-участник" означает государство, для которого настоящая Конвенция находится в силе.
- f) "Третье лицо" означает лицо, не являющееся эксплуатантом, пассажиром или отправителем или получателем груза; в случае столкновения "третье лицо" также означает эксплуатанта, владельца и экипаж другого воздушного судна и пассажира или отправителя или получателя груза на борту другого воздушного судна.

Статья 2. Сфера применения¹

1. Настоящая Конвенция применяется к случаям ущерба третьим лицам, причиненного на территории государства-участника воздушным судном в полете, кроме случаев, являющихся результатом акта незаконного вмешательства, если эксплуатант воздушного судна имеет основное место деятельности или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание в другом государстве-участнике.

2. Если государство-участник сделает соответствующее заявление депозитарию, настоящая Конвенция также применяется к случаям такого ущерба, который причинен на территории этого государства-участника, если эксплуатант воздушного судна имеет основное место деятельности или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание в таком государстве-участнике.

3. В целях настоящей Конвенции морское судно или воздушное судно в открытом море, включая исключительную экономическую зону, или в воздушном пространстве над ними рассматривается как часть территории государства, в котором оно зарегистрировано. Буровые платформы и другие установки, постоянно закрепленные на грунте в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе, считаются частью территории государства, которое осуществляет юрисдикцию над такой платформой или установкой.

Глава II

Ответственность эксплуатанта и связанные с ней вопросы

Статья 3. Ответственность эксплуатанта

1. Эксплуатант несет ответственность за ущерб, причиненный третьим лицам, только при условии, что этот ущерб причинен воздушным судном, находившимся в полете.

2. Эксплуатант не несет ответственности за ущерб, причиненный согласно пункту 1 настоящей статьи, в той мере, в какой он превышает по каждому такому третьему лицу (250 000–500 000) специальных прав заимствования, если эксплуатант докажет, что:

- а) такой ущерб был причинен не из-за небрежности, другого неправильного действия или бездействия эксплуатанта, его служащих или агентов или
- б) такой ущерб причинен исключительно из-за небрежности или другого неправильного действия, или бездействия другого лица.

3. Право на возмещение не возникает по настоящей Конвенции, если ущерб не является прямым следствием события, в результате которого он причинен, или если ущерб является результатом простого факта пролета воздушного судна через воздушное пространство в соответствии с существующими правилами воздушного движения.

4. Экологический ущерб подлежит возмещению, если и в той мере, в какой такое возмещение предусматривается законом государства-участника, на территории которого или под юрисдикцией которого причинен ущерб.

¹ Вопрос о коллизионной привязке эксплуатанта к конкретному государству может потребовать дополнительного рассмотрения, если соответствующие определения будут изменены ИКАО.

5. Никакие штрафные санкции, убытки в порядке наказания или другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, взысканию не подлежат.

6. Ущерб по причине смерти, телесного повреждения и повреждения имущества подлежит возмещению. Ущерб по причине психического повреждения подлежит возмещению, если он обусловлен распознаваемой психической болезнью, возникшей в результате либо телесного повреждения, либо обоснованного страха смерти или телесного повреждения.

Статья 4. События с участием двух или более эксплуатантов или иных лиц

1. В тех случаях, когда два или более воздушных судна вовлечены в событие, являющееся причиной ущерба, в отношении которого применяется настоящая Конвенция, эксплуатанты этих воздушных судов несут солидарную ответственность за любой ущерб, причиненный третьему лицу.

2. В тех случаях, когда ответственность несут два или более эксплуатанта, право регресса для них зависит от их соответствующих пределов ответственности и их вклада в причиненный ущерб.

3. Никакой эксплуатант не несет ответственности на сумму, превышающую предел, если таковой имеется, применимый к его ответственности.

Статья 5. Судебные издержки и другие расходы

Суд может присуждать в соответствии со своим собственным законодательством полное или частичное покрытие судебных издержек и других связанных с процессом расходов, понесенных истцом, включая проценты. Предыдущее положение не применяется, если размер присужденных убытков, исключая судебные издержки и другие связанные с процессом расходы, не превышает сумму, которую перевозчик предложил в письменной форме истцу в течение периода шести месяцев с даты события, являющегося причиной ущерба, или до предъявления иска, если это сделано по истечении такого периода.

Статья 6. Предварительные выплаты

Если этого требует законодательство государства, в котором причинен ущерб, эксплуатант незамедлительно производит предварительные выплаты физическим лицам, которые могут иметь право требовать компенсацию по настоящей Конвенции, для удовлетворения их безотлагательных экономических потребностей. Такие предварительные выплаты не означают признания ответственности и могут идти в зачет последующих выплат эксплуатанта в счет возмещения ущерба.

Статья 7. Страхование

В связи с положениями статьи 3 государства-участники требуют, чтобы их эксплуатанты обеспечили надлежащее страхование или гарантию своей ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией. Государство-участник, в которое эксплуатант выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования или гарантии. При этом

государство-участник применяет к эксплуатантам других государств-участников такие же критерии, какие оно применяет к своим собственным эксплуатантам.

Глава III

Право регресса и освобождение от ответственности

Статья 8. Действия или бездействие пострадавших

Если эксплуатант докажет, что причиной ущерба явилось или его причинению способствовало действие или бездействие истца или лица, от которого происходят его права, совершенное умышленно или по неосторожности и с пониманием, что в результате может быть причинен ущерб, то эксплуатант полностью или частично освобождается от ответственности перед этим истцом в той мере, в какой такое действие или бездействие причинило ущерб или способствовало его причинению.

Статья 9. Право регресса

[С учетом статьи 10 *bis*] [н]ичто в настоящей Конвенции не предрешает ответа на вопрос о том, имеет ли лицо, несущее ответственность за причиненный ущерб в соответствии с ее положениями, право регресса в отношении любого лица.

Глава IV

Использование средств правовой защиты и связанные с этим положения

Статья 10. Искключительная правовая защита

Любой иск о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного воздушным судном в полете, предъявляемый эксплуатанту либо его служащим или агентам, независимо от его обоснования, будь то на основании настоящей Конвенции, правонарушения или на любом другом основании, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и такими пределами ответственности, которые предусмотрены настоящей Конвенцией, без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующих прав.

[Статья 10 *bis*. Освобождение от статусной ответственности]

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

Статья 11. Перевод специальных прав заимствования

Суммы, указанные в специальных правах заимствования в настоящей Конвенции, рассматриваются как относящиеся к специальным правам заимствования, как они определены Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в специальных правах заимствования на дату судебного решения. Стоимость в национальной валюте исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов. Стоимость в национальной валюте государства-участника, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этим государством, таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства-участника, насколько это возможно, реальную стоимость количественных показателей, указанных в статье 3.

Статья 12. Пересмотр пределов

1. С учетом приводимых ниже положений пункта 2 суммы, установленные в статье 3, пересматриваются депозитарием, с использованием коэффициента инфляции, соответствующего совокупным темпам инфляции за период со времени предыдущего пересмотра, или при первом пересмотре – с даты вступления в силу Конвенции. Размер темпов инфляции, используемый при определении коэффициента инфляции, исчисляется на основе средневзвешенных годовых ставок увеличения или понижения индексов потребительских цен в государствах, валюты которых образуют специальные права заимствования, упомянутые в статье 11.

2. Если в результате пересмотра, упомянутого в предыдущем пункте, делается вывод о том, что коэффициент инфляции превысил 10 %, то депозитарий уведомляет государства-участники об изменении пределов ответственности. Любое такое изменение вступает в силу через шесть месяцев после уведомления о нем государств-участников, если большинство государств-участников не заявят о своем несогласии. Депозитарий незамедлительно уведомляет все государства-участники о вступлении в силу любого изменения.

Статья 13. Юрисдикция

1. С учетом положений пункта 2 настоящей статьи иски о возмещении согласно положениям настоящей Конвенции могут быть предъявлены только в судах государства-участника, на территории которого был причинен ущерб.

2. В том случае, если ущерб причинен на территории более чем одного государства-участника, иски в соответствии с положениями настоящей Конвенции могут быть возбуждены только в судах государства-участника, в территориальном пространстве которого воздушное судно находилось или территориальное воздушное пространство которого оно покидало, когда произошло событие.

3. Без ущерба для положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи в любом государстве-участнике может быть заявлено ходатайство о принятии таких временных мер, включая меры защиты, какие могут быть предусмотрены законодательством такого государства.

Статья 14. Признание и обеспечение исполнения судебных решений

1. С учетом положений настоящей статьи решения, принятые компетентным судом согласно статье 13 после суда или заочно, в тех случаях, когда они подлежат исполнению в том государстве-участнике, в котором находится соответствующий суд, подлежат исполнению в любом другом государстве-участнике сразу же после соблюдения формальностей, требуемых этим государством-участником.
2. Существо дела не рассматривается при рассмотрении любого ходатайства о признании или обеспечении исполнения согласно настоящей статье.
3. В признании и исполнении судебного решения может быть отказано, если:
 - a) признание или обеспечение исполнения такого решения будет явно противоречить общественным интересам государства-участника, в котором испрашивается признание или обеспечение исполнения;
 - b) ответчику не было предоставлено уведомление о процессуальных действиях в такие сроки и в такой форме, которые позволили бы ему подготовить и представить защиту;
 - c) это решение вынесено по делу, которое уже являлось предметом судебного решения или решения третейского суда в отношении тех же самых сторон, признано окончательным и не подлежит пересмотру согласно законам государства-участника, в котором испрашивается признание или обеспечение решения;
 - d) на судебное решение повлиял обман, допущенный одной из сторон;
 - e) и в той мере, в какой такое судебное решение присуждает компенсацию ущерба, включая убытки в порядке наказания или штрафные санкции, которые не компенсируют третьему лицу фактический вред или причиненный ущерб; или
 - f) лицо, подавшее ходатайство, не наделено правом требовать исполнения судебного решения.]
4. В тех случаях, когда судебное решение подлежит исполнению, любые издержки по данному судебному решению также подлежат возмещению.

Статья 15. Региональные и многосторонние соглашения о признании и исполнении судебных решений

1. Государства-участники могут заключать региональные и многосторонние соглашения, касающиеся признания и обеспечения соблюдения судебных решений, отвечающие целям настоящей Конвенции, при условии, что такие соглашения не приводят к снижению уровня защиты, предоставляемой настоящей Конвенцией любому третьему лицу или ответчику.
2. Государства-участники информируют друг друга через депозитария о любых таких региональных или многосторонних соглашениях, которые они заключили до или после даты вступления в силу настоящей Конвенции.

3. Положения главы IV настоящей Конвенции не влияют на признание или обеспечение соблюдения любых судебных решений в соответствии с такими соглашениями.

Статья 16. Исковая давность

1. Право на возмещение согласно статье 3 утрачивается, если иск не предъявлен в течение двух лет с даты происшествия, в результате которого причинен ущерб.

2. Метод расчета такого двухлетнего периода определяется в соответствии с законом суда, рассматривающего дело.

Статья 17. Смерть лица, несущего ответственность

В случае смерти лица, несущего ответственность, иск о возмещении ущерба предъявляется к тем, кто согласно закону представляет его или ее наследственное имущество, с соблюдением положений настоящей Конвенции.

ГЛАВА V

Применение Конвенции

Статья 18. Государственные воздушные суда

Настоящая Конвенция не применяется в отношении ущерба, причиненного государственными воздушными судами. Воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда.

Статья 19. Ядерный ущерб

Никакая ответственность не возникает согласно настоящей Конвенции за ущерб, причиненный в результате ядерного инцидента, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб согласно Парижской конвенции об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии от 29 июля 1960 года, или Венской конвенции о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 года, или согласно любым действующим поправкам или протоколам к ним.

[Заключительные положения будут включены позднее.]

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ D

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ – 33-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 21 апреля – 2 мая 2008 года)

ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ 33-Й СЕССИИ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА

Пункт 1. Принятие повестки дня.

Примечание. Правило 11 а) *Правил процедуры Юридического комитета* (Дос 7669-LC/139/5) гласит: "Комитет определяет окончательную повестку дня сессии на своем первом заседании".

Пункт 2. Доклад Секретариата.

Примечание. Все документы по данному пункту повестки дня будут выпускаться в виде разделов документа LC/33-WP/2.

Пункт 3. Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками

Примечание. Это **основной пункт**, подлежащий рассмотрению Юридическим комитетом; Комитет изучит данный вопрос на основе текстов, подготовленных Специальной группой Совета по модернизации Римской конвенции 1952 года, и других документов. Все документы, касающиеся данного вопроса, будут выпускаться в виде разделов документа LC/33-WP/3.

Пункт 4. Рассмотрение других пунктов общей программы работы Юридического комитета.

Примечание. Комитет рассмотрит доклады по нижеследующим пунктам своей общей программы работы:

- Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права: LC/33-WP/4-1.
- Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS): LC/33-WP/4-2.
- Международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования): LC/33-WP/4-3.

- Рассмотрение вопроса о ратификации документов международного воздушного права: LC/33-WP/4-4.
- *Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву*. Последствия, если таковые имеются, для применения Чикагской конвенции, Приложений к ней и других международных документов по воздушному праву: LC/33-WP/4-5.

Пункт 5. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета.

Примечание. См. документ LC/33-WP/5.

Пункт 6. Выборы председателя и заместителей председателя Комитета.

Примечание. Правило 6 *Правил процедуры Юридического комитета* гласит: "Комитет в конце каждой второй сессии избирает из числа представителей государств председателя, а также первого, второго, третьего и четвертого заместителей председателя. Такие должностные лица исполняют свои обязанности со времени закрытия сессии, когда они были избраны, до конца сессии, в ходе которой должным образом избираются их преемники. Они не могут быть переизбраны на следующий срок на ту же должность". См. документ LC/33-WP/6.

Пункт 7. Сроки, место проведения и повестка дня 34-й сессии Юридического комитета.

Примечание. См. документ LC/33-WP/7.

Пункт 8. Доклад о работе сессии.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ Е

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ – 33-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 21 апреля – 2 мая 2008 года)

ПЕРЕЧЕНЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, КОТОРЫМ БУДЕТ ПРЕДЛОЖЕНО ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В 33-Й СЕССИИ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА

- Группа семей лиц, пострадавших в авиационных катастрофах (ACVFA);
- Международный совет аэропортов (МСА);
- Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (АЛАДА);
- Авиационная рабочая группа (АРГ);
- Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (CANSO);
- Европейское сообщество (ЕС);
- Европейская организация по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ);
- Гаагская конференция по международному частному праву (НссН);
- Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА);
- Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА);
- Ассоциация международного права (АМП);
- Международная морская организация (ИМО);
- Международный союз авиационного страхования (МСАС);
- Комитет брокеров лондонского рынка авиационного страхования (LMBC);
- Организация Объединенных Наций (ООН).

– КОНЕЦ –