



ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ — 33-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 21 апреля – 2 мая 2008 года)

Пункт 8 повестки дня. Доклад о работе сессии

ПРОЕКТ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА В ХОДЕ ЕГО 33-Й СЕССИИ

Прилагаемые пп. 3:28–3:90 проекта доклада Юридического комитета относятся к пункту 3 повестки дня.

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

3:28 Подводя итоги состоявшейся дискуссии, председатель отметил, что некоторые государства не имеют законодательства по вопросам экологического ущерба, а компенсация имущественного ущерба и затрат на ликвидацию последствий оплачивается на основании обычных деликтных исков или в рамках мер правовой защиты по общему праву; в других странах существуют более сложные законодательные режимы. Таким образом, Комитет может либо поручить секретариату ДМВ разработать правила в отношении экологического ущерба, либо оставить этот вопрос на усмотрение национального законодательства соответствующего государства. Председатель заявил, что для некоторых государств, возможно, будут неприемлемыми правила, диктуемые иностранным органом, например, ДМВ. Было предложено, чтобы члены Комитета продолжили обсуждение этой темы. Состоявшаяся неформальная дискуссия выявила готовность согласиться с тем, чтобы некоторые аспекты проблемы экологического ущерба рассматривались на основе детального регламента, принимаемого конференцией сторон (КС); он обратил внимание на проект "основных принципов возмещения" в добавлении к документу LC/33-WP/3-11, представленному Целевой группой по ДМВ. На случай нехватки средств в статье 23 проекта (Сокращение возмещения) предусмотрен порядок распределения выплат.

3:29 Один наблюдатель заметил, что термин "экологический ущерб" достаточно широкий и может стать еще шире. Он может рассматриваться как включающий ядерный ущерб. В совместном отраслевом документе (LC/33-WP/3-9) отмечается, что страхование на случай ядерного ущерба не предоставляется, и предлагается новая редакция статьи 37 (Ядерный ущерб). Необходимо либо исключить ядерный ущерб из сферы применения пункта 3 статьи 3, либо принять предложенную новую редакцию статьи 37.

3:30 Одна делегация изложила свою интерпретацию п. 3 статьи 3, согласно которой в случае события в государстве, где не имеется экологического законодательства, возмещения не будет даже при наличии экологического ущерба, а любой механизм оценки и компенсации исключается; поэтому необходимо доработать положения п. 3 статьи 3 с учетом таких ситуаций. Председатель ответил, что в некоторых государствах, не имеющих законодательства об охране окружающей среды, требование о возмещении такого ущерба будет рассматриваться в том же порядке, что и любое другое деликтное требование. В этой связи одна делегация, которую поддержала еще одна делегация, предложила исключить п. 3, поскольку в тех государствах, где не имеется специального законодательства, меры защиты могут предусматриваться общим законодательством; еще одна делегация заметила, что исключение этой нормы может сделать конвенцию более приемлемой.

3:31 Тем не менее один наблюдатель заявил, что последнее предложение вступает в противоречие с концепцией исключительной правовой защиты; Комитету следует попытаться избежать отсылок к национальному законодательству за рамками конвенции. Еще один наблюдатель считал необходимым упомянуть экологический ущерб в статье 3, так как она связана с положением об исключительной правовой защите; если такая ссылка будет изъята, может создаться впечатление, что экологический ущерб не входит в сферу компетенции конвенции, и установленные пределы к нему не относятся. Одна делегация поддержала последнее замечание, указав на то, что в противном случае перевозчики могут не получить достаточной защиты, что поставит под сомнение реализацию одной из основных целей конвенции. Еще одна делегация

также возразила против исключения п. 3, так как, во-первых, модернизация режима Римской конвенции основана на предложении Швеции, в котором особо подчеркивались экологические аспекты, и, во-вторых, принятые в последнее время конвенции в других областях (например, о ядерном ущербе, о загрязнении морской среды) оговаривают экологический ущерб.

3:32 По мнению одной делегации, в случае исключения этого пункта вопросы возмещения такого ущерба будут регулироваться общим законодательством. Комитет может указать, что экологический ущерб подлежит возмещению в соответствии с законодательством; независимо от того, идет ли речь о специальном законе или общем законодательстве, это позволит включить экологический ущерб в сферу действия конвенции.

3:33 Председатель заметил, что экологический ущерб по существу представляет собой ущерб имуществу и подлежит возмещению в соответствии со специальным законодательством в некоторых государствах и согласно общему праву в других странах. Подчеркивалась необходимость учета такого ущерба, ибо в противном случае будет затронуто положение об исключительной правовой защите. Можно просто исключить п. 3, что позволит рассматривать такой ущерб как любой другой ущерб, регулируемый конвенцией. С другой стороны, сегодня вопросы экологического ущерба имеют серьезный политический резонанс, так что исключение этого аспекта из конвенции вызовет вопросы. Поэтому во избежание реальных затруднений можно было бы включить положение об экологическом ущербе, которое не создает столь серьезных проблем. Его редакция может быть близкой к существующему тексту. Необязательно сохранять слова "если и", так как такой ущерб подлежит возмещению; фраза "в той мере, в какой" учитывает чрезвычайный характер правовой защиты, и ее следует сохранить; целесообразно также оставить фразу "законом государства-участника, на территории которого причинен ущерб". Этот вопрос следует также учесть при рассмотрении статьи 37 (Ядерный ущерб). Комитет **решил** передать этот пункт Редакционному комитету с просьбой учесть высказанные замечания.

3:34 Один делегат спросил, можно ли рассматривать экологический ущерб как ущерб, причиненный третьим лицам, как они определены в статье 1. Одна делегация разъяснила, что экологический ущерб может быть причинен третьим лицам двух видов: физические лица на земле и государства. Именно поэтому государства включены в определение третьих лиц.

3:35 **Пункт 4 статьи 3 был принят** без замечаний. Этот пункт гласит, что штрафные санкции, убытки в порядке наказания или другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, не подлежат взысканию.

3:36 Затем Комитет рассмотрел **п. 5**, посвященный видам подлежащего возмещению ущерба. В связи с конкретным вопросом о психическом повреждении докладчик по данному проекту конвенции напомнил Комитету о своих замечаниях, изложенных в п. 3.5.1 документа LC/33-WP/3-3. Один наблюдатель также сослался на совместный отраслевой документ (LC/33-WP/3-9), в котором представившие его организации предложили исключить психическое повреждение; конкретная формулировка, учитывающая это предложение, приведена в приложении к упомянутому документу. Наблюдатель пояснил, что система должна предусматривать обязательное и оперативное возмещение, однако включение психического повреждения может воспрепятствовать достижению этой цели. Включение такого ущерба станет отступлением от принципов Монреальской конвенции 1999 года: пассажиры могут не получить возмещения, а третьи лица получают его, причем в широком диапазоне обстоятельств. Могут возникнуть трудности с подтверждением наличия психического повреждения: анализы могут быть дорогостоящими, а диагностика – субъективной. Лечение может быть рассчитано на длительный срок. Количественная оценка ущерба должна выполняться самым простым образом. Если прямо не исключить психическое повреждение, это может иметь самые серьезные последствия, включая

вероятность вынужденного повышения страховых премий. Исключение является необходимым шагом в схеме распределения рисков.

3:37 Одна делегация спросила, подлежит ли такой ущерб страхованию и учитываются ли при этом социально-культурные различия в мире; если ответ на оба вопроса утвердительный, эта делегация готова согласиться с имеющимся текстом.

3:38 Одна делегация присоединилась к замечаниям докладчика и объединенной отраслевой группы. Возмещение психического повреждения имеет слишком широкие рамки, если отнести сюда, например, лиц, наблюдавших события по телевизору. Эта делегация предложила изменить текст в последней строке п. 5 следующим образом: "... либо непосредственной опасности смерти или телесного повреждения".

3:39 Было высказано и иное мнение, согласно которому предлагаемый проект является шагом вперед по сравнению с Монреальской конвенцией 1999 года. Действительно, в Монреальской конвенции 1999 года психическое повреждение прямо не упоминается, но не исключается и возможность возмещения такого ущерба.

3:40 Еще одна делегация разъяснила, что в государстве, которое она представляет, существует официальная система компенсации личного вреда, так что любой ущерб возмещается государством в рамках этой системы. Важно, чтобы конвенция давала возможность рассматривать иски, предъявляемые в этом государстве, в рамках такой официальной системы, а не в судах.

3:41 Одна делегация считала, что исключение любых ссылок на психическое повреждение – это крайность. Возможно, формулировка в конце п. 5 слишком общая, и поэтому был предложен следующий текст: "либо непосредственной опасности смерти или телесного повреждения".

3:42 Делегат одного государства, являющийся председателем Специальной группы Совета (SG-MR), заявил, что члены этой Группы решили предусмотреть компенсацию потерпевшим на уровне, по крайней мере, не уступающем уровню Монреальской конвенции 1999 года, и что Группа попыталась должным образом определить разумный вариант решения. Он согласен с тем, что лиц, наблюдавших за событием издалека или с помощью средств массовой информации, следует исключить из числа заслуживающих компенсации. Кроме того, вырабатываемое решение должно также подлежать страхованию.

3:43 Один наблюдатель разъяснил, что стандартный договор страхования распространяется на случаи психического повреждения, вытекающего из физического повреждения, т. е. налицо прямая причинно-следственная связь.

3:44 Еще несколько делегаций высказали мнение о том, что психическое повреждение следует включить в число подлежащих возмещению, однако критерии возмещения должны быть более узкими, чем в существующем проекте; некоторые высказались за то, чтобы Редакционный комитет рассмотрел предложение, изложенное выше в п. 3:41. Председатель сделал вывод о том, что участники **согласились** передать этот вопрос в Редакционный комитет с рекомендацией рассмотреть формулировку "... либо непосредственной опасности..."; лица, наблюдающие за событием по телевизору, не должны получать возмещения.

3:45 Делегация-наблюдатель, ссылавшаяся ранее на документ LC/33-WP/3-9, в котором предлагается прямо исключить психическое повреждение, заявила, что в случае включения таких повреждений необходимо ограничиться телесными повреждениями. Может быть не просто

определить, связано ли психическое повреждение с конкретным событием или имевшим место ранее заболеванием.

3:46 Затем Комитет рассмотрел **статью 4** (Предел ответственности эксплуатанта). Одна делегация считала, что следует предусмотреть предел на одного человека, как это сделано в Римской конвенции 1952 года и Протоколу к ней от 1978 года. Принятие предела ответственности в случае смерти или телесного повреждения будет отвечать интересам эксплуатантов и их страховщиков. Председатель согласился с тем, что в конвенции не предусмотрены пределы сумм по индивидуальным искам; он отметил, что одной из особенностей Монреальской конвенции 1999 года было исключение таких пределов на одно лицо.

3:47 Докладчик по данному вопросу обратил внимание Комитета на п. 3.6.1 своего доклада.

3:48 Одна делегация предложила уточнить фразу "ответственность эксплуатанта" в тексте на английском и французском языках; этот вопрос был **передан** в Редакционный комитет.

3:49 Делегация Германии остановилась на изложении вопроса и предложениях в отношении превышаемости предела в документе LC/33-WP/3-5, а делегация Японии представила документ LC/33-WP/3-16. По предложению председателя, представившие эти документы делегаты согласились перенести их обсуждение по существу на более удобное время в будущем.

3:50 Одна делегация попросила разъяснить смысл фразы "для каждого воздушного судна и по каждому событию" во вводном тексте п. 1 статьи 5. Может ли это означать "для каждого воздушного судна, участвующего в событии"?

3:51 Далее Комитет рассмотрел **статью 5** (События с участием двух или более эксплуатантов или иных лиц). Один делегат, являющийся председателем SG-MR, отвечая на вышеупомянутый вопрос, разъяснил, что в статье 5 рассматриваются ситуации, когда в событии, причинившем ущерб, участвуют более одного воздушного судна. В статье 4 ясно указано, что пределы установлены для каждого воздушного судна, участвующего в событии; речь идет о пределе для каждого воздушного судна. В статье 5 это положение уточняется и предусматривается взаимосвязь между участвующими сторонами. Возможно, Редакционному комитету следует предложить более жесткую формулировку.

3:52 Одна делегация разъяснила, что фраза "по каждому событию" была включена в соответствии с существующей практикой в области страхования военных рисков. Один наблюдатель добавил, что после событий 11 сентября страховое покрытие ответственности перед третьими лицами за военные риски и риски терроризма предоставлялось только по совокупности. Покровительство ответственности перед третьими лицами перед событием более не обеспечивается.

3:53 Остановившись на **п. 1** статьи 5 и вопросе о третьих лицах, одна делегация предложила установить для пассажиров и владельцев груза пределы ответственности Монреальской конвенции 1999 года. Будет несправедливо, если грузоотправители и пассажиры смогут получать компенсацию сверх пределов Монреальской конвенции 1999 года, используя настоящую конвенцию.

3:54 Председатель заметил, что часть определения третьего лица касается только столкновений. Комитету не следует создавать возможности дополнительной компенсации для грузоотправителей или получателей груза. **Редакционному комитету было поручено** исключить возможность дополнительной компенсации для грузоотправителей или получателей груза.

3:55 Остановившись на **п. 2** статьи 5, одна делегация заявила, что ответственность эксплуатанта является объективной, и поэтому степень его вины или небрежности не играет роли и не учитывается. Поэтому вряд ли следует говорить о доле его ответственности за причиненный ущерб. Предлагается заменить п. 2 положением, взятым из рассматривавшегося в 1960-е годы проекта конвенции о столкновениях в воздухе, согласно которому в случае отсутствия вины эксплуатантов ответственность должна быть пропорциональна массе соответствующих воздушных судов.

3:56 Один делегат, являющийся председателем SG-MR, заявил, что предлагаемое изменение по-прежнему зависит от установления отсутствия вины эксплуатантов, в связи с чем вводится понятие доли ответственности за ущерб, так что подготовленный в 1960-е годы текст, возможно, мало чем отличается от положений п. 2. Можно отказаться от ответственности, основанной на вине, используя взамен только критерий относительного веса воздушных судов.

3:57 Председатель предложил наблюдателям от отрасли представить свои мнения по данному вопросу; после этого Комитет возобновит дискуссию по данному вопросу на более позднем этапе.

3:58 При рассмотрении **статьи 6** (Предварительные выплаты) одна делегация высказалась за замену понятия "ущерба" понятием "компенсации", так как первое из них предполагает ответственность. Редакционной группе было **предложено** изучить это предложение в контексте статьи 6, а также всей конвенции.

3:59 Затем Комитет рассмотрел **статью 7** (Страхование).

3:60 Одна делегация заметила, что в статье 4 пределы устанавливаются только для каждого воздушного судна и по каждому событию. В случае более одного события ответственность эксплуатанта может соответственно увеличиться. На сколько событий должен эксплуатант рассчитывать, приобретая страхование? В статью 7 следует добавить положение о том, что эксплуатант должен обеспечивать страхование в расчете только на одно событие за один раз.

3:61 Один наблюдатель разъяснил, что страхование по каждому воздушному судну и каждому событию на рынке более не предоставляется. Страхование по каждому воздушному судну и по каждому событию могут получить только те эксплуатанты, которые имеют определенные правительственные гарантии. Представляется целесообразным включить в статью 7 текст, аналогичный положению из постановления 785/2004 Европейского союза (ЕС) о том, что в отсутствие страхования для каждого воздушного судна и по каждому событию достаточно использовать принцип совокупности.

3:62 Одна делегация заявила, что в основе первого уровня лежит наличие и обеспечение страхования, однако неясно, гарантируется ли это статьей 7. Довольно сложно определить, какое страхование является "надлежащим" в зависимости от смысла фразы "для каждого воздушного судна и по каждому событию". Ситуация с наличием страхования со временем меняется. Данная статья не обеспечивает необходимой гибкости для учета таких изменений. Полномочия по определению требований к страхованию можно предоставить конференции сторон.

3:63 Еще один наблюдатель дал дополнительные разъяснения. Он заявил, что до событий 11 сентября страхование ответственности перед третьими лицами от военных рисков и рисков терроризма производилось для каждого воздушного судна и по каждому событию. После событий 11 сентября страхование производилось на основе покрытия любого одного события в

размере 1 млрд долл. США или 2 млрд долл. США по совокупности. Некоторыми полисами предусматривалось покрытие только в размере 1 млрд долл. США по совокупности независимо от количества участвующих воздушных судов. Согласно постановлению ЕС совокупные лимиты считаются соответствующими требованиям адекватного страхования.

3:64 Председатель предложил образовать **небольшую группу по страхованию** для подготовки текста, который отражал бы реальную действительность рынка страхования и давал бы государствам необходимые гарантии; это предложение **было принято** Комитетом. Была образована небольшая группа из представителей делегаций Канады, Сингапура, Японии, ИАТА и LMBC.

3:65 Одна делегация подвергла сомнению значение государственных гарантий. Комитет **согласился** с тем, чтобы данная группа по страхованию рассмотрела также этот вопрос.

3:66 При рассмотрении **статьи 8** одна делегация выразила мнение об отсутствии необходимости в создании вне ИКАО структуры для управления фондом, поскольку ИКАО могла бы выполнять эту обязанность с меньшими расходами и с большей степенью уверенности со стороны Договаривающихся государств. С этой целью данная делегация предложила изменить формулировки **пп. 3 и 5** и изложить их, соответственно, следующим образом:

3:67 "3. Дополнительный механизм возмещения учреждается в качестве специального агентства Международной организации гражданской авиации, предназначенного для управления финансовым фондом, и его штаб-квартира размещается в ИКАО."

3:68 "5. Дополнительный механизм возмещения как международная организация освобождается от налогов и пользуется другими привилегиями, предоставляемыми ИКАО."

3:69 Четыре делегации поддержали предложенные поправки, а четыре другие делегации не согласились с ними, поскольку считали, что на ИКАО не следует возлагать бремя управления фондом и что желательно иметь отдельное, специально предназначенное для этого юридическое лицо.

3:70 Одна делегация, отметив, что название главы III и статьи 8 являются одинаковыми, предложила изменить название данной статьи на "Конституция и цели Дополнительного механизма возмещения".

3:71 Другая делегация предложила разделить **п. 4** на два пункта, один из которых будет содержать первое предложение нынешнего текста о международной правосубъектности Дополнительного механизма возмещения, а другой касаться соответствующих обязательств государств-участников. Та же делегация считала, что текст **п. 6** на французском языке не соответствовал тексту на английском и, следовательно, должен быть переработан.

3:72 Одна делегация отметила, что ссылка на п. 2 статьи 19 в подпункте а) п. 2 должна быть ссылкой на п. 3 статьи 19.

3:73 После заслушивания замечаний относительно положений статьи 8, касающихся привилегий и иммунитетов, председатель попросил Секретариат пересмотреть эти положения с учетом аналогичных положений в других конвенциях.

3:74 Затем председатель решил создать вторую группу "друзей председателя", состоящую из представителей Бразилии, Италии, Нигерии, Сингапура и Швеции и возглавляемую

д-ром Эмилией Кьяварелли из Италии, для рассмотрения всех предложенных поправок к статье 8 с учетом, в частности, и другого опыта, такого, например, как роль ИКАО в рамках скандинавских соглашений о совместном финансировании 1956 года и выполнение Организацией функций Контролирующего органа Международного регистра в соответствии с Кейптаунскими конвенцией и Протоколом 2001 года, а также опыта фонда для возмещения ущерба от загрязнения нефтью, на котором основывались предложения Специальной группы.

3:75 Считая, что **статьи 9 и 10** тесно связаны со статьей 8, Комитет решил отложить обсуждение последней статьи до получения результатов работы второй группы "друзей председателя".

3:76 В отношении **статьи 11** одна делегация предложила заменить слова "может принимать" в начале **подпункта d) п. 1** словами "принимает" и указать сроки для принятия окончательного решения Конференцией сторон.

3:77 Принимая во внимание, что вопрос установления сроков для Конференции сторон связан со статьей 10, было решено отложить дальнейшее обсуждение статьи 11 до окончания обсуждения статьи 10.

3:78 В связи со **статьей 12** одна делегация, которую поддержали три другие делегации, выразила мнение об отсутствии основания исключать авиацию общего назначения из числа вкладчиков в Дополнительный механизм возмещения, считая, что она также будет извлекать выгоду из системы. Было пояснено, что Специальная группа сосредоточила внимание исключительно на коммерческой авиации, поскольку взимать сборы с пользователей авиации общего назначения будет непрактично и экономически нецелесообразно.

3:79 Ввиду данного пояснения было решено включить авиацию общего назначения в качестве общего принципа с возможностью освобождения от взносов при чрезмерно высоких расходах, связанных со сбором соответствующих взносов, по отношению к взимаемым суммам. Эта статья была передана редакционной группе для соответствующего пересмотра.

3:80 При рассмотрении **статьи 13** одна делегация предложила либо включить эту статью в качестве п. 2 в статью 15, либо поместить сразу после последней статьи ввиду связи между двумя статьями. Данное предложение было решено направить редакционной группе.

3:81 Один наблюдатель предложил изменить эту статью в соответствии с формулировкой, предложенной в дополнении к рабочему документу LC/33-WP/3-9, для указания верхнего предела суммы, подлежащей выплате Дополнительным механизмом возмещения. Однако это предложение не нашло поддержки в ходе состоявшейся дискуссии и, следовательно, не было одобрено.

3:82 Принято к сведению замечание о необходимости приведения в соответствие текстов последнего предложения второго пункта **статьи 14** на английском и французском языках (а именно "в отношении государства-участника" и "не могут использоваться"). Хотя из предыдущих выступлений председатель отметил, что принцип справедливости, предусматриваемый данным положением, был одобрен, этот пункт был передан редакционному комитету для отражения его соответствующим образом. Одна делегация также пожелала более четко подчеркнуть принципы единообразия и недискриминации в первом предложении второго пункта в целях обеспечения равенства сумм взносов вне зависимости от гражданства вкладчиков. В этой связи председатель Специальной группы обратил внимание на последнее предложение первого пункта статьи 15, в котором говорится об одинаковых сроках выплаты и размерах взносов

для всех государств-участников. В отношении первого пункта один наблюдатель предложил установить фиксированный лимит для взносов в фонд. Однако с учетом второго предложения во втором пункте статьи 15 Комитет не согласился с этим мнением.

3:83 После того, как председатель Специальной группы дал разъяснения относительно подготовки **статьи 15**, Комитет выразил свое удовлетворение и рассмотрел **статью 16**. Одна делегация предложила улучшить формулировку второго пункта, добавив слова "и подлежащие взиманию" после слова "собранные" с тем, чтобы покрыть оба случая невзимания взносов эксплуатантом. Другая делегация в том же пункте предложила добавить слова "и подлежащей выплате" после слова "причитающейся". Редакционному комитету было поручено рассмотреть оба предложения.

3:84 После заслушивания комментариев председателя Специальной группы относительно подготовки **статьи 17**, одна делегация подняла вопрос о значении термина "убытки" в третьем пункте, поинтересовавшись в связи со статьей 12, будет ли государство нести ответственность за необеспечение взимания взносов с эксплуатантов авиации общего назначения. Эту мысль поддержала другая делегация, которая выразила обеспокоенность по поводу возможности любых рекомендаций директора по собственному усмотрению в соответствии с последним предложением этого пункта и предложила в этой связи разработать основные принципы. Председатель пояснил, что убытки означают не полученные денежные средства из-за непредоставления информации, предусмотренной пунктом 2, и указал, что это положение скорее является положением, направленным на моральное убеждение, поскольку возможность каких-либо юридических действий против государства представляются нереальной. Одна делегация также отметила, что проект правил в документе LC/33-WP/3-8 охватывает данный вопрос в отношении статьи 17 в смысле отказа в возмещении, сформулированного в соответствии с подходом ИОРС. В отношении первого пункта еще одна делегация предложила добавить слово "обеспечения" после слова "для". Это предложение было оставлено на рассмотрение Редакционного комитета.

3:85 Сославшись на статьи 16 и 17, одна делегация пожелала установить режим урегулирования споров. Председатель согласился с тем, что это безусловно должно считаться важным элементом успешного применения Конвенции, однако отметил, что в соответствии с практикой ИКАО такие заключительные положения оставляются на рассмотрение Дипломатической конференции.

3:86 Затем председатель Юридического комитета объявил состав Редакционной группы: Аргентина, Германия, Канада, Китай, Ливан, Россия, Сингапур, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Франция, Чили, Швеция, Южная Корея и Япония, а также ИАТА и АРГ.

3:87 В отношении **статьи 18** одна делегация заявила о целесообразности разработки основных принципов в отношении кредитов и обеспечения кредитов, упомянутых в **пункте 4**, которые были бы аналогичны основным принципам инвестиционной деятельности, упомянутым в пункте 2. Председатель Специальной группы сообщил, что такое предложение фактически предвиделось целевой группой, которая в настоящее время работает над этим вопросом и что такой материал будет представлен Дипломатической конференции. Один наблюдатель также предложил, чтобы административные расходы ДМВ производились при условии непревышения годового лимита. После того как одна делегация указала, что такие административные вопросы рассматриваются Группой под председательством Италии, данный вопрос было решено обсудить при рассмотрении доклада Группы.

3:88 В отношении статьи 18, отвечая на замечание одной делегации, считавшей, что фраза "высочайшая степень осматрительности" в пункте 2 является расплывчатой, председатель Специальной группы сообщил, что эта формулировка составлена по образцу аналогичных положений ИОРС. В связи с пунктом 4 та же делегация считала, что к кредитам необходимо относиться исключительно осторожно и что они должны производиться на условиях, указанных в первом пункте статьи 20, то есть по решению КС и в соответствии с основными принципами. Это мнение поддержала одна делегация, которая считала, что такие решения не следует оставлять на усмотрение одного директора. Еще одна делегация заявила, что при отсутствии таких условий некоторым государствам, возможно, будет трудно ратифицировать Конвенцию. После того, как одна делегация фактически отметила косвенную ссылку на КС в подпункте f) пункта 3 статьи 14, председатель сделал заключение о согласии на включение КС в этот процесс, а также о потребности в основных принципах, и сказал, что Редакционный комитет должен найти наилучшее место для отражения таких условий, которым может быть, например, статья 9 или статья 18.

3:89 Затем Комитет перешел к рассмотрению **главы IV** (Компенсация из Дополнительного механизма возмещения), начиная со **статьи 19**. В отношении последней части **пункта 1** было подтверждено в связи с дискуссиями по статье 2, что Редакционный комитет сделает соответствующую ссылку на внутреннюю "перевозку", а не на "эксплуатанта". Поскольку одна делегация напомнила о содержащихся в документах LC/33-WP/3-5 и 3-6 предложениях об изменении первого пункта, было решено рассмотреть их в качестве составной части пакета при обсуждении вопроса о превышаемости предела ответственности в целом. В отношении **пункта 2** председатель отметил, что суммы, указанные в скобках, сами по себе не являются правовыми вопросами и будут предметом обсуждения на Дипломатической конференции.

3:90 Затем состоялась продолжительная дискуссия по **пункту 3** статьи 19 относительно оговорки "drop-down". После краткого изложения докладчиком замечаний, содержащихся в разделе 3.12 его доклада, одна делегация предложила добавить после слов "воздушного транспорта" текст о том, что только некоторые эксплуатанты могут быть защищены оговоркой "drop-down", поскольку адекватное финансирование одним эксплуатантам может не предоставляться, а другие могут найти достаточное покрытие. Согласившись в принципе с данным предложением, один наблюдатель отметил, что эта формулировка может ограничить сферу применения данного положения, обуславливая оговорку "drop-down" наступлением связанного с авиацией события при возможном крахе страховых рынков в связи с событиями в других секторах. Этот наблюдатель также заявил, что оговорка "drop-down" должна быть обязательной ввиду высокого стандарта ее введения. Сославшись на документ LC/33-WP/3-9, он также заявил, что в этом случае ДМВ должен взять на себя ответственность, а не просто лишь предоставить компенсацию эксплуатантам. Одна делегация, которую поддержала еще одна делегация, выразила обеспокоенность по поводу предложений наблюдателя, считая, что не совсем добросовестные эксплуатанты будут рассчитывать на вмешательство ДМВ и не будут в достаточной степени старательны. С учетом ограничений по времени, председатель отложил дискуссию по данному вопросу. Принимая во внимание, что председатель Специальной группы напомнил, что оговорка "drop-down" имеет целью обеспечение непрерывности деятельности воздушного транспорта в целом, председатель Комитета, в связи с предыдущим предложением одной из делегаций, предложил этой делегации представить конкретный текст Редакционному комитету.