



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. 3:157–3:218 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

3:145 Далее Комитет рассмотрел документ LC/33-WP/3-22, содержащий доклад Редакционного комитета относительно текста конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства, за исключением трех статей 24, 25 и 27, по которым продолжают консультироваться.

3:158 Остановившись на **названии документа**, председатель Редакционного комитета, являющийся делегатом Соединенного Королевства, разъяснил, что изменение названия обусловлено стремлением более четко отразить мысль о том, что ущерб, причиненный воздушным судном, был результатом акта незаконного вмешательства.

3:159 Определения, содержащиеся в **пп. а) и b) статьи 1**, были **приняты** без обсуждения. В связи с новым определением "международного полета" в **п. d)** председатель напомнил о решении Комитета сконцентрировать внимание на характере полета, а не на национальной принадлежности авиаперевозчика. Было уточнено, что указанное положение связано со статьей о сфере применения (статья 2).

3:160 Остановившись на предложенном определении, одна делегация заметила, что в статье 12 (Взносы в Дополнительный механизм возмещения) использован термин "международный коммерческий рейс". Эта делегация задала вопрос относительно различий в терминологии. Еще одна делегация предложила рассмотреть возможность использования определения "международного полета", имеющегося в Чикагской конвенции. В связи с выступлением последнего оратора было дано разъяснение, что Редакционный комитет исходил из концепции, зафиксированной в Монреальской конвенции 1999 года. С учетом вышеизложенных замечаний **п. d) был принят**.

3:161 В отношении **статьи 2** (Сфера применения) было отмечено, что в тексте непреднамеренно образовалось несоответствие, поскольку не предусматривается возможность применения конвенции к событиям, затрагивающим внутренние полеты в государстве-участнике, которое не сделало заявление о факультативном применении согласно **п. 2**. Комитет **согласился** вернуться к этому вопросу при рассмотрении новой статьи 25 (Оказание помощи в случае событий в государствах, не являющихся участниками) (бывшая статья 26).

3:162 Остановившись на поправках к **п. 1 статьи 3**, председатель пояснил, что они призваны более наглядно отразить тот факт, что основной причиной ущерба является акт незаконного вмешательства, что следует из пересмотренного текста статьи о сфере применения (статья 2). В отношении **п. 3** статьи 3 было отмечено, что в этом тексте сделана попытка рассмотреть ситуацию, когда лица на земле буквально находятся на месте происшествия и опасаются за свою жизнь. По **п. 4** председатель заметил, что вопросы о взаимосвязи с другими документами воздушного права, например Монреальской конвенцией 1999 года, а также возможности получения грузоотправителем дополнительной компенсации в случае столкновения в воздухе являются сложной проблемой, которую, в конечном итоге, можно рассмотреть в заключительных положениях. Также были представлены разъяснения в отношении **пп. 5 и 6**.

3:163 По предложению одной делегации Комитет **решил** сделать более жесткой формулировку в **п. 3** статьи 3, добавив слово "только" перед словом "если" во второй строке.

Комитет также согласился добавить в конце этого предложения фразу "неизбежной вероятности смерти или телесного повреждения". Учитывая возможность применения конвенции к государствам, не являющимся сторонами, Комитет далее **согласился** исключить слово "участника" в п. 5 этой статьи. Делегация Франции свяжется с Секретариатом по поводу текста на французском языке.

3:164 **Статьи 4** (Предел ответственности эксплуатанта), **5** (События с участием двух или более эксплуатантов или иных лиц) и **6** (Предварительные выплаты) были **приняты** без обсуждения.

3:165 В отношении **статьи 7** (Страхование) было замечено, что в обоих случаях более точной будет ссылка на п. 1 е) статьи 11.

3:166 После этого Комитет принял **статью 8** (Учреждение и цели Дополнительного механизма возмещения) с оговоркой о необходимости внесения изменений в арабский текст. В отношении **пп. 5 и 6** этой статьи одной делегации было предложено представить рабочий документ с изложением ее комментариев.

3:167 **Статьи 9** (Конференция сторон), **10** (Сессии Конференции сторон) и **11** (Секретариат и директор) были **одобрены** без обсуждения.

3:168 При рассмотрении **п. б) статьи 12** (Взносы в Дополнительный механизм возмещения) мнения участников дискуссии разделились по вопросу о том, каким образом и в какой степени следует учесть в этом положении авиацию общего назначения. Несколько делегаций высказались за упоминание только "авиации общего назначения" без дальнейшей конкретизации, однако еще несколько делегаций считали необходимым дать уточнения, чтобы не включать, к примеру, пилотов-любителей, курсантов авиаклубов и т. д., которые не выполняют перевозки за вознаграждение или по найму. Комментируя высказанные мнения, председатель предложил оставить на усмотрение Конференции сторон решение вопроса о том, в какой степени – по количеству лиц и взимаемым суммам – следует учитывать деятельность авиации общего назначения. Учитывая разнообразие видов полетов авиации общего назначения, Комитет согласился заменить термин "в коммерческих целях" словами "или ее любого сектора". **С этим изменением** Комитет **принял** указанную статью.

3:169 Что касается **статьи 13** (База для установления взносов) (прежняя статья 14), с учетом принятого ранее решения относительно статьи 12 Комитет **решил** добавить в конце **п. d)** фразу "учитывая разнообразие видов деятельности в этом секторе".

3:170 Председатель Редакционного комитета изложил два главных изменения, внесенных в **статью 14** (бывшая статья 15) (Взносы). Во-первых, в **п. 3** определяется общая сумма взимаемых взносов, которая указывалась в статье 13 предыдущего проекта. Во-вторых, текст **п. 4** был перенесен из п. 2 бывшей статьи 14 с целью подчеркнуть, что государство-участник не будет выплачивать компенсацию за связанные с терроризмом инциденты, которые имели место до того, как оно стало участником ДМВ. Было также указано на то, что в слове "States" в первой строчке п. 1 была сделана орфографическая ошибка. Одна делегация, которую поддержала еще одна делегация, заявила, что название статьи было слишком расплывчатым и длинным, и предложила альтернативную формулировку: "Сроки выплаты и размер взносов". Статья 14 была **одобрена** Комитетом при условии изменения названия и вышеупомянутой редакционной правки.

3:171 **Статья 15** (бывшая статья 16) (Взимание взносов) была **одобрена** при условии замены в **п. 2** французского текста слова "perçoit" словом "collecte".

3:172 При рассмотрении **подпункта а) п. 2 статьи 16** (бывшая статья 17) (Обязанности государств-участников) одна делегация, которую поддержала еще одна делегация, заявила об отсутствии ясности относительно вклада в ДМВ применительно к авиации общего назначения. В этой связи делегация, выразившая поддержку, предложила включить новый **подпункт б)** следующего содержания: "такие данные о полетах авиации общего назначения, какие может установить Конференция сторон". Председатель Редакционного комитета отметил, что деятельность авиации общего назначения также должна быть отражена в контексте внутренних перевозок, и предложил включить в четвертую строчку п. 2 после слов "государстве-участнике" фразу "таких данных о полетах авиации общего назначения, какие могут быть установлены Конференцией сторон". Комитет **одобрил** статью 16 с двумя вышеупомянутыми изменениями.

3:173 **Статья 17** (бывшая статья 18) (Финансовые средства Дополнительного механизма возмещения) была одобрена Комитетом без замечаний.

3:174 Председатель Редакционного комитета пояснил, что изменения к **п. 1 статьи 18** (бывшая статья 19) (Возмещение) соответствуют поправкам к пп. 1 и 2 статьи 2 (Сфера применения) в отношении, соответственно, автоматического применения конвенции ко всем международным полетам в государстве-участнике и к внутренним полетам в случае соответствующего заявления депозитарию. Председатель Редакционного комитета уточнил, что в соответствии с предложением во флими № 4, представленном группой 3 "друзей председателя", термин "финансовая поддержка" в **п. 2** был заменен словами "выплаты, производимые", с тем чтобы более точно отразить применение оговорки "drop-down" к выплате возмещения как таковому. Одна делегация, которую поддержали две другие делегации, выразила обеспокоенность по поводу смысловой неопределенности слов "после затрагивающего эксплуатанта события" в шестой строчке **п. 3**, поскольку это может пониматься как событие только с участием одного конкретного эксплуатанта. Одна из делегаций, выразивших поддержку, уточнила, что употребление таких оборотов, как "если в целом" и "в случае и в той мере, в какой Конференция сторон определит" уже в достаточной степени подразумевает, что ситуация может также охватывать события, не затрагивающие эксплуатанта непосредственно. На этом основании Комитет **одобрил** статью 18.

3:175 **Статьи 19** (бывшая статья 20) (Предварительные выплаты и другие меры), **20** (бывшая статья 21) (Действие или бездействие потерпевших), **21** (бывшая статья 22) (Судебные издержки и другие расходы) и **22** (бывшая статья 23) (Сокращение возмещения) были **одобрены** Комитетом без замечаний.

3:176 Председатель отложил обсуждение **статьей 23** (бывшая статья 24) (Дополнительное возмещение), **24** (бывшая статья 25) (Право регресса), **25** (бывшая статья 26) (Оказание помощи в случае событий в государствах, не являющихся участниками) и **26** (бывшая статья 27) (Исключительная правовая защита).

3:177 Комитет **одобрил** без замечаний **статьи 27** (бывшая статья 28) (Перевод специальных прав заимствования) и **28** (бывшая статья 29) (Пересмотр пределов).

3:178 В отношении **статьи 29** (бывшая статья 30) (Юрисдикция) одна делегация, выразив обеспокоенность по поводу проблемы компетенции при причинении ущерба в государстве, не являющемся участником, предложила включить формулировку о том, что иски о возмещении могут быть предъявлены в судах государства, не являющегося участником, в соответствии со статьей 25 (бывшая статья 26). Председатель отметил, что сама статья 25 позволяет Конференции сторон устанавливать в отношении государств, не являющихся участниками, соответствующие правила. Та же делегация, которую поддержала еще одна делегация, предложила изменить

название статьи 29 в тексте на французском языке на "jurisdiction compétente" в соответствии со статьей 33 Монреальской конвенции 1999 года. Комитет **одобрил** статью 29 при условии изменения названия в тексте на французском языке.

3:179 **Статьи 30** (бывшая статья 31) (Вступление в процесс Дополнительного механизма возмещения), **31** (бывшая статья 32) (Признание и обеспечение исполнения судебных решений), **32** (бывшая статья 33) (Региональные и многосторонние соглашения о признании и исполнении судебных решений), **33** (бывшая статья 34) (Исковая давность), **34** (бывшая статья 35) (Смерть лица, несущего ответственность) и **35** (бывшая статья 36) (Государственные воздушные суда) были **одобрены** без замечаний.

3:180 **Одобрено** исключение **статьи 37** ввиду того, что концепция ядерного ущерба теперь отражена в п. 6 статьи 3.

3:181 Во флими № 5, представленном Японией, был предложен пересмотренный текст п. 6 статьи 8 и новый текст п. 7, касающийся иммунитета соответственно ДМВ и его фондов, а также директора и других сотрудников. Эта делегация подчеркнула важность включения такого иммунитета в проект конвенции в соответствии с другими конвенциями и выразила просьбу учесть этот момент в будущем при следующем обсуждении данного вопроса.

3:182 Один наблюдатель пожелал отметить в настоящем докладе, что отрасль призывает государства-участников выразить свою поддержку в отношении третьего уровня (как указано в п. 2.3.1 доклада докладчика). В этой связи он предложил отразить это в виде положения в преамбуле конвенции.

3:183 Одна делегация вновь изложила свою точку зрения о том, что, поскольку пассажиры являются жертвами актов незаконного вмешательства, они не должны быть лишены права требовать возмещения со стороны ДМВ. Выступая в том же духе, еще одна делегация считала целесообразным рассмотреть взаимосвязь между этой конвенцией и Монреальской конвенцией 1999 года.

3:184 Затем Комитет рассмотрел **флими № 8**, представленный делегацией Швеции, в котором излагается компромиссный пакет предложений, охватывающий статьи, касающиеся "дополнительного возмещения" (бывшая статья 24), "права регресса" (бывшая статья 25) и "исключительной правовой защиты" (бывшая статья 27). Комментируя цель данного предложения, председатель Юридического комитета заявил, что оно направлено на достижение как можно более широкого консенсуса в Комитете с целью удовлетворения интересов как можно более широкой группы.

3:185 Делегат Швеции пояснил, что данное предложение подтверждает принцип превышаемости предела ответственности свыше второго уровня, а также принципы регресса и распределения. В отношении п. 2 статьи 24 (Дополнительное возмещение) делегат пояснил, что термин "преднамеренно или по небрежности" теперь фигурирует, как это было предложено. В отношении п. 3 делегат отметил, что группа не смогла достигнуть консенсуса относительно дальнейшей квалификации этих концепций. В предложении предусматривается защита добросовестного эксплуатанта в силу презумпции в пользу эксплуатанта в случае выполнения им соответствующих нормативных требований. Принимая во внимание, что стандарты оценки и толкования небрежного поведения в различных юрисдикциях неодинаковы, в предложении для государств содержится вариант введения абсолютного (объективного) стандарта в смысле общеприменяемого отраслевого стандарта, выполняемого значительным числом авиакомпаний,

такого, например, как программа ИАТА по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (IOSA).

3:186 Этот делегат отметил, что в отношении "агентов" и "служащих" мнения по-прежнему неодинаковы. В предложении предлагается включить этих лиц, если они совершили акт незаконного вмешательства, и потребовать от эксплуатанта создания системы, обеспечивающей соответствующий контроль с точки зрения подбора персонала (проверки в целях безопасности). В случае появления после приема на работу новой информации о том, что служащий представляет угрозу безопасности, на эксплуатанта возлагается обязанность принять незамедлительные меры. Делегат Швеции сообщил, что данное предложение включает определение термина "старшее руководство", который охватывает лиц, обладающих полномочиями принимать решения в отношении всех операций соответствующего эксплуатанта.

3:187 Перейдя к статье 25 (Право регресса эксплуатанта) делегат Швеции подтвердил, что п. 1 сохраняет право предъявления регрессных исков против исполнителя акта незаконного вмешательства. В отношении п. 3 этой статьи, который ограничивается общим принципом, изложенным в п. 2, делегат отметил, что защищать с одной стороны финансовое положение эксплуатанта, а с другой стороны позволять без каких-либо ограничений преследовать в судебном порядке посредством регрессных исков других более мелких отраслевых участников представляется несправедливым. Поскольку цель состоит также в защите всего авиационного сектора после совершения акта незаконного вмешательства, предоставление разрешения на предъявление регрессных исков считается адекватным только в той мере, в какой другие юридические лица могут иметь разумное страховое покрытие таких исков. Далее он пояснил, что данное предложение не предусматривает ни права регресса против таких не связанных с оперативной деятельностью сторон, как финансирующие учреждения или арендодатели, ни права регресса против изготовителей в той степени, в какой вклад относится к утвержденной конструкции. В предложении также подтверждается, что эксплуатант, признанный обязанным выплатить дополнительную компенсацию, не имеет права регресса.

3:188 Делегат Швеции пояснил, что статья 25 была разделена на две отдельные статьи, с тем чтобы привести различие между правом регресса эксплуатанта и правом регресса ДМВ. В отношении последнего новая статья 25 *bis* в сущности отражает в пп. 1 и 2 и в основной части п. 3 то, что предлагается в отношении права регресса эксплуатанта. Делегат пояснил в отношении п. 3, что право регресса против других лиц помимо эксплуатанта может быть реализовано только при условии намерения или небрежности с их стороны. Он далее пояснил, что последнее предложение п. 3 считается необходимым для указания того, что ДМВ не может предъявить регрессный иск в той мере, в какой он может повлечь применение механизма "drop-down". Это считается правильным с учетом того, что предел ответственности ДМВ по каждому событию намного превосходит предел ответственности эксплуатанта, и направлено на предотвращение ситуации, когда отсутствие страхового покрытия является результатом не самого акта незаконного вмешательства, а регрессных исков ДМВ против многочисленных лиц.

3:189 В отношении статьи 27 (Исключительная правовая защита) делегат Швеции отметил, что в данном предложении сохраняется положение, содержащееся в тексте, приведенном в добавлении В к документу LC/33-WP/3-1. Делегат указал, что дипломатической конференции, тем не менее, следует обратить особое внимание на п. 2. Завершая свое представление компромиссного пакета, делегат заявил, что содержащиеся в нем предложения закладывают, по его мнению, разумную основу для будущей работы.

3:190 Председатель от имени Комитета поблагодарил делегата Швеции за предпринятые им и группой усилия; благодарность выразили также все делегации и наблюдатели, выступившие по данному вопросу.

3:191 В ходе состоявшейся затем дискуссии многие делегаты, признав, что данное предложение не нашло единодушной поддержки, тем не менее заявили, что достигнут значительный прогресс и что данное предложение представляет собой разумную основу, которая может быть представлена дипломатической конференции для выполнения будущей работы.

3:192 Говоря о содержании некоторых положений, одна из этих делегаций высоко оценила решение, предложенное в п. 5 статьи 25 в отношении ситуации, когда террористы проникают в авиакомпанию. Эта делегация также считала, что определение способа осуществления права регресса целесообразно оставить на усмотрение национального права. Что касается п. 4, то эта делегация предпочитала сделать больший акцент на внутреннее право каждого государства, а не на детали операций отдельной авиакомпании по обеспечению авиационной безопасности. Эта делегация считала предложенное определение термина "старшее руководство" слишком узким. По мнению другой делегации, данный пакет обеспечивал сбалансированность интересов заинтересованных сторон. Эта делегация отметила, что элемент, касающийся "агентов" и "служащих", требует дополнительного отражения аналогично тому, как это было сделано в отношении аспекта страхования в п. 3 статьи 25 и статьи 25 *bis*.

3:193 Признав правильность цели компромиссного пакета, одна делегация заявила, что данное предложение не учитывает поднятые ею проблемы. Она также заявила, что распределение ответственности в сочетании с практически непревышаемым пределом несправедливо лишает потерпевших возможности компенсации. Эта делегация считала неприемлемым сохранение статьи 27 без изменения статьи 24. Обеспокоенность по поводу положения об освобождении от ответственности выразил также один наблюдатель, отметивший, что эти юридические лица неоправданно освобождаются от всякой ответственности, даже если они не вносят вклад в ДМВ. Этот наблюдатель также видел необходимость в более строгом рассмотрении аспекта организационных обязанностей эксплуатанта в плане подбора сотрудников и надзора за ними.

3:194 Одна делегация, которую поддержала еще одна делегация, заявила, что данное предложение по-прежнему слишком существенно отходит от основных принципов деликтного права, и выразила такую же обеспокоенность, какая была высказана ранее в отношении статей 24 и 27. Как и две другие делегации, эта делегация считала порог превышаемости слишком высоким и напомнила о своих замечаниях, изложенных в документах LC/33-WP/3-5 и LC/33-WP/3-6. Она призвала учитывать основной принцип, который должен быть достигнут конвенцией, а именно честное и справедливое возмещение ущерба пострадавшим. Что касается "перемены мышления", за которое выступают сторонники нового подхода, то эта делегация отметила, что Комитет рассматривает конвенцию об ответственности, возникающей после причинения ущерба. Тем не менее эта делегация считала содержащееся во флими № 8 предложение жизнеспособной основой для дальнейших дискуссий.

3:195 По мнению другой делегации, данное предложение в значительной степени учитывает выраженную обеспокоенность. Необходимо рассмотреть лингвистические поправки к пункту 5 статьи 24. Согласившись с ранее высказанным мнением, эта делегация также заявила, что она считает необходимым более точно отразить ситуацию, связанную с руководством среднего звена эксплуатанта. Эта делегация обратила внимание на то, что термин "лицо" в п. 2 статьи 25 охватывает "государства" на основании определения, содержащегося в п. g) статьи 1. В отношении требуемой "перемены мышления" эта делегация заявила, что предпринята попытка перейти от

концепции конвенции об ответственности к схеме, касающейся прежде всего аспекта компенсации ущерба потерпевшим.

3:196 По мнению одного наблюдателя, предложенный компромисс был малопривлекателен для отрасли. Этот наблюдатель выразил особую обеспокоенность по поводу недостаточной определенности и недостаточного разнообразия стандартов в статье 24, которая оставляет на усмотрение государства вопрос определения того, когда эксплуатант может воспользоваться положением о средстве защиты. Это представляется серьезной уступкой со стороны авиакомпаний, которую необходимо дополнительно обдумать. Еще один наблюдатель считал, что предложение в отношении п. 3 статьи 25 *bis* было гораздо менее подходящим, чем предложение, указанное в первоначальном тексте.

3:197 В своем резюме председатель сказал о наличии консенсуса относительно того, что флими № 8 представляет собой хороший документ, который может быть передан дипломатической конференции. Говоря о некоторых лингвистических вопросах, председатель поинтересовался, могут ли они еще быть рассмотрены Комитетом.

3:198 Председатель предложил делегату Соединенного Королевства представить **флими № 10**, в котором содержались предлагаемые поправки к статье 25 проекта конвенции о рисках, связанных с терроризмом, касающейся оказания помощи в государствах, не являющихся участниками. Делегат напомнила, а что цель предлагаемых поправок в соответствии с указаниями Комитета состоит в предоставлении возмещения третьим лицам за ущерб, причиненный воздушным судном во время выполнения внутреннего полета в государстве-участнике, не сделавшем заявление в соответствии с п. 2 статьи 2. Она пояснила, что введение этой концепции в статье 25 требует расширения сферы применения статьи 2 конвенции. Соответственно, в статью 2 было включено новое положение в виде п. 3 b), соответствующее новому положению, введенному в виде п. 2 статьи 25. Далее она пояснила, что текст в квадратных скобках в конце п. 2 статьи 25 означал установление фактора связи с соответствующим государством и что предложенные изменения к тексту п. 3 вытекают из нового п. 2.

3:199 В ходе состоявшейся затем дискуссии стало очевидно, что предлагаемые поправки делали систему более сложной, чем она была задумана, и, что более важно, обеспечивали защиту лицам, которые, возможно, по собственному выбору не соглашались вносить вклад в систему. Была выражена серьезная обеспокоенность по поводу несправедливости расширенной сферы применения конвенции для обеспечения такой защиты. Делегации, выразившие такую обеспокоенность, высказались за сохранение первоначальных текстов. В этой связи Комитет не одобрил предложенные поправки к статьям 2 и 25, изложенные во флими № 10.

3:200 Комитет рассмотрел доклад Редакционного комитета, приложенный к документу LC/33-WP/3-23. Одна делегация попросила разъяснить выражение "с вносимыми в них время от времени изменениями" в п. а) статьи 1, поскольку оно представлялось неясным в тексте на русском языке. Например, государство может считать, что поправка вступает в силу после ее ратификации, однако фактически это происходит только по истечении определенного периода времени, указанного в заключительных положениях договора. Председатель Редакционного комитета пояснил, что термин "время от времени" является "амбулаторной" ссылкой, призванной автоматически отслеживать все поправки. Другая делегация предложила использовать слова "с любыми изменениями, действующими на время события", и это предложение было **одобрено** Комитетом. Комитет также **поручил** Секретариату привести в соответствие тексты на различных языках с учетом предложений соответствующих делегаций.

3:201 Одна делегация предложила включить определение термина "событие" в эту конвенцию. Хотя это предложение заслуживало рассмотрения, было **решено** поднять этот вопрос на дипломатической конференции.

3:202 Говоря о статье 3, одна делегация упомянула, что в отношении экологического ущерба ее текст не был адекватно сформулирован. Председатель считал, что это вопрос, касающийся существа, который не следует обсуждать на данном этапе.

3:203 Затем Комитет рассмотрел **флимзи № 6**, представленный председателем Специальной подгруппы по статье 3 и статье 10 *bis* конвенции об общих рисках. Было решено исключить п. 2 статьи 3 и принять статью 3 *bis* и 3 *ter*, предложенные во флимзи. В ответ на вопрос о том, почему подпункты а) и б) п. 2) статьи 3 *bis* были сформулированы в отрицательном смысле, было пояснено, что данная формулировка следует тексту Монреальской конвенции 1999 года. В отношении статьи 10 *bis* было **решено** снять квадратные скобки и сохранить указанный в них текст. Комитет также **согласился** включить определение термина "максимальная масса" согласно п. е) статьи 1 Конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства.

3:204 Авиационная рабочая группа предложила во **флимзи № 7** включить следующий новый текст:

Статья 3 *qtr*

"Предел ответственности изготовителя.

Любая ответственность согласно применимому праву изготовителя воздушного судна или его двигателей, или комплектующих частей за понесенный третьими лицами ущерб, причиненный воздушным судном в полете, не превышает совокупный предел для такого воздушного судна, указанный в статье 3 *bis*."

3:205 Данное предложение было поддержано некоторыми делегациями. Другие делегации предпочитали не принимать этот текст на данном этапе. Решено принять текст к сведению с целью дальнейшего изучения.

3:206 В отношении п. 4 статьи 3 было предложено исключить слово "участника" для приведения текста в соответствие с аналогичным положением конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства, однако было пояснено, что в последней конвенции это исключение было необходимо для охвата случаев оказания помощи при возникновении событий в государствах, не являющихся участниками. Комитет **решил** оставить пункт 3 без изменений. Комитет **согласился** с предложением одной из делегаций привести формулировку п. 6 в соответствие с сопоставимыми положениями в конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства.

3:207 **Статьи 5** (Судебные издержки и другие расходы), **6** (Предварительные выплаты), **7** (Страхование) и **8** (Действия или бездействие пострадавших) были **одобрены** без замечаний.

3:208 В отношении **статьи 9** (Право регресса) Комитет **согласился** снять квадратные скобки в первой строчке.

3:209 **Статья 10** (Исключительная правовая защита) была **одобрена** без замечаний.

3:210 В отношении **Статьи 10 bis** (Освобождение от статусной ответственности) Комитет **согласился** с рекомендацией Группы по статьям 3 и 10 *bis* снять квадратные скобки в названии и в тексте статьи. Одна делегация выразила свое понимание того, что под термином "арендодатель" подразумевается финансовый арендодатель, а не арендодатель, связанный с эксплуатационными аспектами, такими как аренда воздушного судна с экипажем и без экипажа.

3:211 **Статьи 11** (Перевод специальных прав заимствования) и **12** (Пересмотр пределов) были **одобрены** без замечаний.

3:212 Были согласованы некоторые изменения к **статье 13** (Юрисдикция) на французском языке с целью обеспечения лингвистической точности и последовательности. В отношении слов в **п. 1**, приведенных в квадратных скобках, председатель Редакционного комитета пояснил, что Юридический комитет поручил предусмотреть дополнительную юрисдикцию там, где эксплуатант имеет свое постоянное место деятельности. Один наблюдатель напомнил, что намерение Юридического комитета состояло в предоставлении дополнительной юрисдикции (а именно в месте расположения штаб-квартиры эксплуатанта), а не третьей юрисдикции, где эксплуатант может иметь свой дополнительный офис. Председатель подтвердил, что Юридический комитет имел в виду штаб-квартиру эксплуатанта. Комитет **решил** оставить текст в квадратных скобках до принятия решения дипломатической конференцией. **Пункты 2 и 3** были **одобрены** без замечаний.

3:213 **Статьи 14** (Признание и обеспечение исполнения судебных решений) и **15** (Региональные и многосторонние соглашения о признании и исполнении судебных решений) были **одобрены** без замечаний.

3:214 В связи со **статьей 16** (Исковая давность) одна делегация полагала, что следует дать определение термина "происшествие". Еще одна делегация поддержала эту идею, указав, что формулировка может быть заимствована из п. 1 статьи 2. Эти предложения были **приняты к сведению** для будущего рассмотрения дипломатической конференцией.

3:215 **Статьи 17** (Смерть лица, несущего ответственность) и **18** (Государственные воздушные суда) были **одобрены** без замечаний.

3:216 В отношении **статьи 19** (Ядерный ущерб) председатель Редакционного комитета пояснил, что ее формулировка приведена в соответствие с другим проектом конвенции, хотя она стоит в другом месте текста. В отношении фразы "действующим время от времени" Комитет **согласился** внести соответствующие поправки в тексты на французском и русском языках, с тем чтобы сделать ссылку "амбулаторной" и привести формулировку в соответствие с измененным текстом заключительного положения п. а) статьи 1.

3:217 Возвращаясь к **п. 1 статьи 2**, одна делегация отметила, что новый проект существенно расширяет сферу применения конвенции. Такое расширение уместно в отношении другой конвенции, но не этой. Справедливо, что эта конвенция будет применяться не только в случае причинения ущерба на территории государства-участника; эксплуатант должен быть из другого государства-участника. С этим согласился один наблюдатель и еще одна делегация. Председатель заявил, что Редакционному комитету было поручено применять одну и ту же политику в отношении обеих конвенций. В любом случае существующий текст имеет свои преимущества, так как государства могут применять его также в отношении внутренних происшествий. Государство может иметь единый режим и также может воспользоваться исполнением судебного решения во всех государствах, а не только в государстве эксплуатанта.

3:218 Текст проекта конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, изложенный в документе LC/33-WP/3-23, был **одобрен с внесенными изменениями.**