



МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ

(Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 года)

КОНВЕНЦИЯ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ, ПРИЧИНЕННОГО В РЕЗУЛЬТАТЕ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА С УЧАСТИЕМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА),
Международным союзом авиационного страхования (МСАС),
Лондонской и международной ассоциацией страховых брокеров (ЛИБА),
Организацией по аэронавигационному обслуживанию (КАНСО),
Международным советом аэропортов (МСА), Международной ассоциацией
по обеспечению авиационной безопасности (ASSA-I),
Авиационной рабочей группой (АРГ))

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 За последние восемь лет члены Совместной отраслевой группы участвовали в дипломатической инициативе Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по построению новой и уникальной законодательной основы для того, чтобы адресовать вопрос о возмещении ущерба третьим лицам на поверхности, причиненного в результате криминальных или террористических актов с участием воздушного судна.

1.2 Мы заинтересованы в этом процессе с обязательством помочь в поиске принципиального компромисса, который:

- признает, что террористические акты, причинившие ущерб лицам и имуществу на поверхности, направлены против правительств, а не авиакомпаний;
- предоставит немедленное возмещение потерпевшим третьим лицам на поверхности сумму, которая превышает активы затрагивающей авиакомпании;
- избежит карательный подход к невинным авиакомпаниям, являющимся жертвами криминального или террористического вмешательства с участием их воздушного судна;
- предоставит авиакомпаниям, являющимся также жертвами терроризма, строгую, но ограниченную ответственность, не превышающую страховой предел;
- признает, что если правительство со всеми своими ресурсами не сможет предотвратить террористические акты, то любая отраслевая ошибка не должна нести карательную ответственность;

* Тексты на всех языках представлены совместной отраслевой группой.

- избежит отраслевого банкротства и защитит рабочие места вопреки любого террористического акта.

1.3 Мы остаемся заинтересованными в этом процессе несмотря на то, что проекты конвенций отошли от разумного компромисса между этими законными интересами.

1.4 Совместная отраслевая группа не поддерживает ключевые элементы настоящего проекта конвенции, который представлен Дипломатической конференции.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Совместная отраслевая группа уже продемонстрировала достаточно гибкий подход в поиске компромисса по двум из трех ключевых пунктов проекта конвенции: положения о превышении предела ответственности и о праве регресса. Проект конвенции, рассмотренный во время 33-й Сессии Юридического комитета ИКАО, отходит далеко от фундаментальных принципов справедливости. Решающие положения настоящего проекта принимают стандарт строгой и неограниченной ответственности, в котором отсутствует компромисс между интересами правительств, потерпевших на поверхности, авиакомпаний и других посредников отрасли. Проект создает недостаточную определенность, которая оставляет на усмотрение государства вопрос определения того, когда авиакомпания может воспользоваться положением о средстве защиты. Это представляет возможность неограниченной ответственности за действия служащих и агентов, нежели ограничивая это решениями, принятыми старшим руководством авиакомпании, занимающимися вопросами безопасности. Авиакомпании рискуют стать предметом ответственности за криминальные или террористические акты, которые находятся за пределами их контроля.

2.2 Если проект конвенции будет принят, он лишит авиакомпаний права на законную защиту, которой они пользуются в настоящее время во многих юрисдикциях, без каких-либо выгод в обмен. Во многих юрисдикциях конвенция заменит внутреннюю систему, основанную на вине, которая налагает ответственность в случаях халатности со стороны авиакомпании, режимом строгой ответственности. В других юрисдикциях внутренняя законодательная система специально реабилитирует авиакомпанию от ущерба, причиненного третьим лицам в результате террористических актов.

2.3 Настоящий проект ставит авиакомпании в наихудшее положение: строгая ответственность, являющаяся неограниченной, может быть вызвана действиями любого служащего, который не следует строгой программе авиакомпании по безопасности, а также появление дополнительного бремя взносов в Дополнительный механизм возмещения (с сопровождающим требованием снизить цены на услуги авиакомпаний).

2.4 Сравним баланс, установленный в соответствии с режимом Варшавской конвенции, где авиакомпании согласились на строгую ответственность в зависимости от вины, в обмен на непревышаемую ответственность. Этот режим служил международной авиационной отрасли хорошо. Потерпевшие авиационных происшествий получали справедливую компенсацию, в то время как предел ответственности представлял некую защиту и определенность эксплуатантам в обмен на их согласие на отсутствие доказательства вины. Эта консенсусная услуга за услугу просуществовала без крупных изменений вплоть до Монреальской конвенции 1999 года.

2.5 Предлагаемый проект Конвенции в случаях актов незаконного вмешательства должным образом защищает права потерпевших третьих лиц на справедливое и своевременное возмещение. Однако, в то же время он угрожает позиции авиакомпаний, ослабляя предел ответственности в такой мере, в какой конвенция уже не представляет адекватный баланс между интересами потерпевших и участников затронутой отрасли.

2.6 Навязывание строгой ответственности на любую группу представляет отход от нормы ответственности за вину. В гражданской авиации было принято позволить выплату возмещения потерпевшим третьим лицам на поверхности, несмотря на вину эксплуатанта для того, чтобы обеспечить оперативное возмещение с минимальными расходами и задержками. *Quid pro quo* всегда представлял жесткий предел ответственности авиакомпаний, позволяя им выжить кризисную ситуацию и иметь определенность в их положении. В свою очередь, это позволяло авиакомпаниям приобрести приемлемую страховку, покрывающую ответственность перед третьими лицами. Однако предлагаемая новая конвенция полностью сводит к нулю приемлемую страховку и дополнительные уровни покрытия прибавляют значительные расходы.

2.7 Предел неограниченной ответственности авиакомпании не должен быть превышен. В то время, когда действия старшего руководства, действующее "по небрежности и со знанием" может послужить причиной дополнительной компенсации, включение *bona fide* служащих и агентов, совершивших акт незаконного вмешательства является недопустимым. Осторожно размещенный террорист уже нанес поражение и вероятно вновь нанесет поражение самым строгим правилам по безопасности.

2.8 На настоящем последнем этапе процесса основной вопрос, который должен адресовать Дипломатическая конференция является: кто должен платить за риск террористических актов с участием воздушных судов? Существует консенсус со всех сторон, что невинные потерпевшие третьи лица на поверхности, не должны нести все расходы. Принципиальный подход должен признать, что национальные правительства являются мишенью террористов, стремящихся к политическим изменениям путем насилия, поэтому правительства должны нести основную ответственность по защите своих граждан от незаконных актов терроризма. Но если этот подход не является политически приемлемым, правительства могут либо наказать авиакомпании, либо принять принципиальный компромисс, который защитит интересы всех потерпевших.

2.9 Совместная отраслевая группа не может поддержать наказательный подход. Государства не должны использовать Конвенцию в качестве средств во избежания своих ответственностей перед своими гражданами путем передачи ноши возмещения потерпевшим третьим лицам на невинные авиакомпании, являющимися жертвами терроризма, или другим посредникам отрасли. Вместо этого, Дипломатическая конференция должна обратиться к принципиальному компромиссу, который направлен на интересы всех жертв террористического вмешательства с участием воздушного судна, включая авиационную отрасль. Настоящий проект не достиг этой цели.

2.10 Однако, Совместная отраслевая группа признает, что настоящий проект может послужить в качестве основы для режима, в котором отношение ко всем жертвам авиационного терроризма будет более справедливым, чем в настоящем случае, в соответствии с применяемым внутренним законодательством или существующим режимом международного права. Для того, чтобы восстановить минимальный справедливый баланс между интересами всех жертв, требуется несколько существенных изменений (изложенных в приложении к настоящему рабочему документу). Потерпевшие третьи лица на поверхности получают обязательное, оперативное и значительное возмещение, превышающее активы авиакомпании, которая вынуждена признать

банкротство. Предел ответственности авиакомпаний не может превышать страховку, если авиакомпании приняли сильную программу безопасности по защите от терроризма. Другие участники авиационной отрасли будут защищены от юридических и финансовых рисков путем распределения ответственности авиакомпании, имеющей страховку и право регресса, которое отражает продолжительную практику и приемлемость отрасли в целом.

2.11 Совместная отраслевая группа лишь поддержит конвенцию в том случае, если поправки существенно отразят исправления в приложении. Однако в случае, если Дипломатическая конференция примет текст, который не отражает исправления, мы предупреждаем, что члены различных отраслевых организаций, подписавшие под этим рабочим документом, будут работать против ее ратификации.

2.12 Перед Дипломатической конференцией стоит выбор:

- a) конвенция, которая представит баланс между компенсацией потерпевших на поверхности, защите невинных авиакомпаний и других посредников отрасли, являющимися жертвами; или
- b) конвенция, которая не поддерживает авиационную отрасль в целом. Мы настаиваем, что первая значительно повысит перспективы государств к ратификации конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Ниже, мы изложили предлагаемые изменения к тексту Конвенции о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов и наши комментарии.

Статья 1. Определения

...

~~d) "Международный полет" означает любой полет, при котором пункт вылета и пункт назначения расположены на территории двух государств независимо от того, имеется ли перерыв в полете, или на территории одного государства, если имеется согласованная остановка на территории другого государства.~~

Комментарии:

Конвенция должна применяться к внутренним и международным перевозкам. Настоящий проект ограничен лишь международными перевозками и возникают следующие вопросы:

- i) дифференцированная компенсация потерпевшим в зависимости от характера перевозки, что является полностью произвольным;*
- ii) статистически, шанс инцидента, возникшего в результате внутренних перевозок выше, чем при международных рейсах;*
- iii) ДМВ будет либо недостаточно финансировано, либо выплаты будут намного выше;*
- iv) инциденты, возникшие во время внутренних рейсов, будут регулироваться внутренним законодательством с сопровождающей неопределенностью, которая существует в настоящее время;*
- v) могут существовать вопросы соответствия с законодательством ЕС;*
- vi) Конвенция не будет направлена на фактический сценарий, возникший в результате атак 11 сентября, что явилось основным двигателем разработки текста.*

...

~~h) "Старшее руководство" означает членов наблюдательного совета эксплуатанта, членов совета директоров или других старших должностных лиц эксплуатанта, которые в целом ответственны за принятие решений по управлению деятельностью эксплуатанта или системы безопасности эксплуатанта имеют право принимать обязательные к исполнению решения и играют важную роль в принятии таких решений относительно управления или организации всей или значительной части деятельности эксплуатанта.~~

Комментарии:

Определение "старшее руководство", чьи действия могут стать причиной неограниченной ответственности в соответствии со статьей 23, должно быть ограничено лишь высшим руководством организационной структуры эксплуатанта и другими старшими должностными лицами, ответственными за вопросы безопасности. Это неотъемлемый элемент

справедливого компромисса, на основе которого авиакомпании могут принять строгую ответственность за акты терроризма, за которые они не несут ответственность.

Статья 2. Сфера применения

1. Настоящая Конвенция применяется к случаям ущерба третьим лицам, причиненного на территории государства-участника воздушным судном в полете, ~~выполняющим международный полет~~, в результате акта незаконного вмешательства. Настоящая Конвенция также применяется к случаям такого ущерба, причиненного в государстве, не являющемся государством-участником, как предусмотрено в статье 27.

~~2. Если государство-участник сделает соответствующее заявление депозитарию, настоящая Конвенция также применяется к случаям ущерба третьим лицам, который причинен на территории этого государства-участника воздушным судном в полете, выполняющим полет, не являющийся международным, в результате акта незаконного вмешательства.~~

~~2.3.~~ 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.

Комментарии:

См. комментарии к статье 1 относительно применения Конвенции к внутренним рейсам.

Статья 3. Ответственность эксплуатанта

1. Эксплуатант несет ответственность за ущерб по причине смерти или телесного повреждения или ущерба имуществу, по смыслу настоящей Конвенции только при условии, что этот ущерб причинен в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушного судна, находившегося в полете.

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

~~3. Ущерб по причине смерти, телесного повреждения и психического повреждения подлежит возмещению. Ущерб по причине психического повреждения подлежит возмещению, только если он обусловлен признаваемой психической болезнью, возникшей в результате либо телесного повреждения, либо прямой опасности неизбежной вероятности смерти или телесного повреждения.~~

~~4. Ущерб имуществу подлежит возмещению.~~

~~5.3.~~ Экологический ущерб подлежит возмещению в той мере, в какой такое возмещение предусматривается законом государства, на территории которого причинен ущерб.

~~6.4.~~ Никакая ответственность не возникает согласно настоящей Конвенции за ущерб, причиненный в результате ядерного инцидента, ~~как определено в Парижской конвенции об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии от 29 июля 1960 года, или ядерного ущерба, как определено в Венской конвенции о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 года, с любыми действующими на время события поправками или дополнениями к этим конвенциям.~~

~~7.5.~~ Никакие штрафные санкции, убытки в порядке наказания или другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, не подлежат взысканию.

Комментарии:

Положения, определяющие основу строгой ответственности эксплуатанта, должны отражать основной принцип потери, а не просто инструмент, который используется террористами для исполнения актов незаконного вмешательства.

Для сохранения принципа, установленного в статье 17 1) Монреальской конвенцией 1999 года, ущерб по причине психического повреждения должен быть исключен. Совместная отраслевая группа намерена предоставить отдельный рабочий документ, связанный с этим вопросом.

Стандартная политика по авиационному страхованию полностью исключает ущерб, причиненный в результате ядерного инцидента. Эксплуатант не должен нести ответственность за ядерный риск ни при каких условиях, не ограничиваясь определениями в соответствии с Парижской конвенцией 1960 года или Венской конвенцией 1963 года.

Статья 4. Предел ответственности эксплуатанта

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

...

Комментарии:

Прояснение (только для английского текста).

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

...

3. В любом случае, никакой эксплуатант не несет ответственности за ущерб третьим лицам на сумму, превышающую предел, если таковой имеется, применимый к его ответственности.

Комментарии:

Прояснение.

Статья 8. Учреждение и цели Дополнительного механизма возмещения

...

2. Дополнительный механизм возмещения имеет следующие цели:

- а) предоставлять возмещение за ущерб в соответствии с п. 1 статьи 18, выплату компенсации за ущерб, который эксплуатант или эксплуатанты понесут ответственность в соответствии со статьями 3, 4 и 5 в соответствии с п. 3 статьи 18 и предоставлять финансовую поддержку согласно статье 27;

Комментарии:

Прояснение.

...

6. 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.

Комментарии:

Мы не видим причин почему доходы ДМВ должны облагаться налогами в любом государстве-участнике.

Статья 12. Взносы в Дополнительный механизм возмещения

Взносы в Дополнительный механизм возмещения представляют собой:

- а) обязательные суммы, взимаемые в отношении каждого пассажира и каждой [тонны] груза, отправляемых ~~международным~~ коммерческим рейсом из аэропорта в государстве-участнике. Такие взносы должны обеспечить справедливое отношение между пассажирами, летающими транзитом и прямым рейсом. ~~В тех случаях, когда государство-участник делает заявление согласно п. 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;~~

...

Комментарии:

См. комментарии к статье 1 относительно применения Конвенции к внутренним рейсам. Принцип справедливого отношения между пассажирами, летающими транзитом и прямым рейсом, должен быть также предусмотрен Конвенцией.

Статья 14. Сроки выплаты и размер взносов

...

2. Взносы устанавливаются в соответствии с п. 1 таким образом, чтобы сумма располагаемых финансовых средств в течение четырех лет составила по крайней мере ~~[25 %]~~[100 %] от максимальной суммы возмещения согласно п. 2 статьи 18. 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.

...

5. Ежегодные административные расходы Дополнительного механизма возмещения не должны превышать [X].

Комментарии:

Мы убедительно просим, чтобы Конвенция заранее приняла финансовый механизм для ДМВ. Иначе, Конвенция может вступить в силу без достаточного фонда в ДМВ для выплаты возмещений пострадавшим в соответствии со статьей 18.

ДМВ должен принять предусмотрительное финансовое управление.

Статья 16. Обязанности государств-участников

...

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;

Комментарии:

См. комментарии к статье 1 относительно применения Конвенции к внутренним рейсам.

Статья 18. 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. ~~В том случае, если ущерб причинен воздушным судном в полете, выполняющим полет, не являющийся международным, возмещение~~

~~выплачивается только в том случае, если это государство-участник сделало заявление согласно п. 2 статьи 2.~~ Возмещение выплачивается лишь в той мере, в какой общая сумма ущерба превышает пределы, установленные в статье 4.

...

Комментарии:

См. комментарии к статье 1 относительно применения Конвенции к внутренним рейсам.

Статья 20. Действие или бездействие потерпевших

Если эксплуатант или Дополнительный механизм возмещения докажет, что причиной ущерба явилось или его причинению способствовало действие по небрежности или бездействие истца или лица, от которого происходят его или ее права, ~~с овершенное 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 по небрежности или бездействие причинило ущерб или способствовало его причинению. В случае смерти или повреждения лица, которому причинен ущерб, возмещение требуется другим лицом, нежели лицо, которому причинен ущерб, эксплуатант полностью или частично освобождается от ответственности в той мере, в какой он докажет, что причиной ущерба явилось или его причинению способствовало действие по небрежности или или бездействие лица, которому причинен ущерб.

Комментарии

Настоящий язык отражает соответствующие положения статья 20 Монреальской конвенции 1999 года.

Статья 22. Сокращение возмещения

Если общая сумма ущерба, подлежащего выплате, превышает суммы, предусмотренные в статьях 4 и 18, общая сумма присуждается преимущественно для пропорционального удовлетворения требований, связанных в первую очередь со смертью, ~~и телесным и нематериальным~~ повреждением. Остаток общей суммы, подлежащей распределению, если таковой имеется, распределяется пропорционально между требованиями, связанными с другим ущербом.

Комментарии:

См. комментарии к статье 3 относительно исключения ущерба за психические повреждения.

Статья 23. Дополнительное возмещение

1. В той мере, в какой общая сумма ущерба превышает совместные пределы, применяемые согласно статье 4 и п. 2 статьи 18, лицо, которому был причинен ущерб, может в соответствии с настоящей статьёй требовать возмещения от эксплуатанта.

...

3. Старшее руководство эксплуатанта безусловно считается не допустившим небрежность и действующим со знанием, что в результате, вероятно, будет причинен ущерб, если в отношении соответствующей сферы безопасности будет доказано, что создана система обеспечения и проверки по соблюдению отраслевых стандартов и Приложения 17 Чикагской конвенции ("Приложение 17"). Не ограничиваясь средствами, доказывающими соблюдение отраслевых стандартов и Приложения 17, эксплуатант, который прошел аудит ИАТА по безопасности (IOSA), и чье старшее руководство приняло политику для их выполнения и поддержки, будет считаться соответствующим таким стандартам, за исключением, если до события компетентный орган этого государства-участника сделал вывод о том, что данный эксплуатант не отвечает всем применимым требованиям к безопасности, установленным этим государством-участником, и что эксплуатант не отвечает требованиям отраслевых стандартов и Приложения 17.

~~3. Без ущерба для положений п. 4 эксплуатант или, если он является юридическим лицом, его старшее руководство считаются не допустившими небрежности, если в отношении соответствующей сферы обеспечения безопасности будет доказано, что создана система обеспечения соблюдения применимых нормативных требований и что такая система применялась в отношении события.~~

~~4. Если государство-участник сделает такое заявление депозитарно, эксплуатант, безусловно, считается не допустившим небрежности в отношении события, причинившего ущерб на территории этого государства-участника, если в отношении соответствующей сферы безопасности будет доказано, что система обеспечения соблюдения общеприменимого стандарта, указанного этим государством-участником в его заявлении, создана и проверена. Существование такой системы и выполнение такой проверки не является безусловным, если до события компетентный орган этого государства-участника сделал вывод о том, что данный эксплуатант не отвечает всем применимым требованиям к безопасности, установленным этим государством.~~

~~5. Если служащий или агент эксплуатанта совершил акт незаконного вмешательства, эксплуатант не несет ответственности, если он докажет, что система обеспечения эффективного отбора служащих и агентов создана его старшим руководством и что такая система [требует/предусматривает] [в отношении аспектов безопасности] оперативное реагирование на связанную с безопасностью информацию, касающуюся таких служащих и агентов, и что она применялась в отношении служащего или агента [совершившего данный акт].~~

Комментарии:

Предел неограниченной ответственности авиакомпаний должен быть строгим. Это единственная справедливая основа, на которой эксплуатант должен принять контринтуитивное намерение строгой ответственности за криминальные акты терроризма. Мы согласны с настоящей формулировкой статей 23.1 и 23.2.

Кроме того, действия отдельных сотрудников и агентов не должны превышать предел неограниченной ответственности. Единственным исключением должны быть преднамеренные действия старшего руководства авиакомпании.

Существенным элементом предела ответственности является общее положение о средстве защиты, основанное на принятии согласованного отраслевого стандарта, который является объективным и требует документального подтверждения и предоставляет абсолютную защиту против иска по неограниченной ответственности против эксплуатанта. Мы согласны, что до события государство может сделать вывод о том, что данный эксплуатант не отвечает требованиям положений о средстве защиты.

Статья 24. Право регресса эксплуатанта

1. Эксплуатант, который несет ответственность за ущерб, имеет право регресса против 1° любого лица, которое совершило акт незаконного вмешательства или 2° любого физического лица, чье старшее руководство совершило акт незаконного вмешательства. Никакой такой иск не может быть обеспечен до тех пор, пока все иски лиц, которым причинен ущерб в результате события, не будут окончательно урегулированы и удовлетворены.

2. Согласно статье 26, Ничто в настоящей Конвенции не предвосхищает решения вопроса о том, имеет ли эксплуатант, ответственный за ущерб, право регресса против любого другого лица, при условии, что никакой такой иск не может а) быть обеспечен до тех пор, пока все иски, предъявленные согласно п. 1 статьи 3 и п. 1 статьи 23, не будут окончательно урегулированы и удовлетворены или б) превысить относительный процент лица от ответственности всех лиц, нежели лицо, совершившее акт незаконного вмешательства, причинившего ущерб, связанный с этим событием.

Комментарии:

Предлагаемое положение права регресса отражает межиндустриальное распределение риска и договоренностей по стандартной страховке. Это распределение связано с контрактными взаимными компенсациями, отражающими структуру и экономику отрасли воздушного транспорта. Предлагаемые изменения к статьям 24, 25 и 26 не влияют на первичные права потерпевших, предусмотренные Конвенцией.

Статья 25. Право регресса Дополнительного механизма возмещения

1. Дополнительный механизм возмещения имеет право регресса против 1° любого лица, совершившего акт незаконного вмешательства или 2° любого физического лица, чье старшее руководство совершило акт незаконного вмешательства. Никакой такой иск не может быть обеспечен до тех пор, пока все иски лиц, которым причинен ущерб в результате события, не будут окончательно урегулированы и удовлетворены.

...

Комментарии:

См. комментарии к статье 24 относительно право регресса.

Статья 26. Ограничение права регресса

1. Не предоставляется право регресса на основании п. 2 статьи 24 ~~или п. 2 статьи 25~~ против владельца, арендодателя или финансирующего учреждения, обладающих титулом или залоговым правом на воздушное судно, или против изготовителя воздушного судна, его двигателей или комплектующих частей в отношении утвержденной конструкции воздушного судна, его двигателей или компонентов.

2. Право регресса на основании п. 2 статьи 24 и п. 2 статьи 25 не возникает в тех случаях, когда лицо, против которого направлено право регресса, не может поддерживать страховку, покрывающую ответственность по разумным коммерческим причинам ущерб, причиненный в результате события, не может быть разумно обеспечен страхованием.

3. За исключением положений п. 1 статьи 24, Эксплуатант не имеет права регресса в отношении любой суммы, превышающей ту, которая определена в статье 4 1) жёбёго дополнительного возмещения, за которое он несет ответственность согласно статье 23.

...

Комментарии:

См. комментарии к статье 24 относительно право регресса.

Статья 27. 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~~ Дополнительный механизм возмещения предоставит финансовую поддержку 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, и, если государство, не являющееся участником, соглашается в приемлемой для Конференции сторон форме быть связанным обязательствами согласно положениям настоящей Конвенции в отношении события, вызвавшего такой ущерб, если Конференцией сторон не будет согласовано иное. Объем финансовой поддержки не превышает максимальную сумму возмещения, указанную в п. 2 статьи 18. 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.

Комментарии:

Вмешательство ДМВ в случае события в государстве, не являющимся участником, но которое вовлекло эксплуатанта, имеющего основное место деятельности в государстве-участнике должно быть обязательным. В случае события в государстве, не являющимся участником, первичные права потерпевших и посредников отрасли в соответствии с Конвенцией в

значительной степени остаются такими же. Кроме справедливой основы, любой другой подход станет сдерживающим средством для ратификации.

Статья 35. Исковая давность

1. Право на компенсацию в соответствии со статьей 3 утрачивается, если иск не предъявлен в течение двух ~~трех~~ лет с даты события, в результате которого причинен ущерб.
2. Право на компенсацию в соответствии со статьей 18 утрачивается, если иск не предъявлен или уведомление не сделано в соответствии с п. 3 статьи 32 в течение двух ~~трех~~ лет с даты события, в результате которого причинен ущерб.
3. Метод расчета такого двухлетнего ~~трехлетнего~~ периода определяется по закону суда, рассматривающего дело.

Комментарии:

В согласии с положением статьи 35 1) Монреальской конвенции 1999 года, период исковой давности должен составлять два года.

— КОНЕЦ —