



## МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ

(Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 года)

### ПРЕДЛОЖЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ ДВУХ ПРОЕКТОВ КОНВЕНЦИЙ

(Представлено Уругваем)

1. **ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ, ПРИЧИНЕННОГО В РЕЗУЛЬТАТЕ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА С УЧАСТИЕМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**
  - 1.1 **Заключительные положения**
    - 1.1.1 **Ст. Подписание**
      - 1.1.1.1 Настоящая Конвенция открыта для подписания до *(дата)* в Штаб-квартире Международной организации гражданской авиации в Монреале.
    - 1.1.2 **Ст. Ратификация**
      - 1.1.2.1 Настоящая Конвенция подлежит ратификации. Документы о ратификации сдаются на хранение Генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации.
    - 1.1.3 **Ст. Присоединение**
      - 1.1.3.1 Настоящая Конвенция остается открытой для присоединения к ней любого государства. Документы о присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации.
  - 1.1.4 **Ст. Вступление в силу**
    - 1.1.4.1 Настоящая Конвенция вступает в силу на тридцатый день с даты сдачи на хранение тридцать пятого документа о ратификации или присоединении.
    - 1.1.4.2 Для каждого государства, ратифицировавшего Конвенцию или присоединившегося к ней после сдачи на хранение тридцать пятого документа о ратификации или присоединении, Конвенция вступает в силу на тридцатый день после сдачи на хранение таким государством своего документа о ратификации или присоединении.

## 1.2 Основания для предложения

1.2.1 Предлагаемый текст позволяет любому государству, независимо от того, является ли оно членом Организации, присоединиться к конвенции, если данное государство считает это правильным или целесообразным.

1.2.2 Количество документов о ратификации или присоединении, необходимое для вступления конвенции в силу, совпадает с количеством, установленным в статье 84 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года. Венская конвенция является документом международного права, который ратифицирован и признан значительным числом государств; по существу она является кодификацией норм международного обычного права.

1.2.3 Те, кто выступают за то, чтобы предусмотреть небольшое количество документов о ратификации или присоединении для вступления конвенции в силу, в своем обосновании обычно исходят из прецедента, созданного Женевской конвенцией о международном признании прав на воздушные суда 1948 года, которая для вступления в силу требует ратификации лишь двумя государствами. Те, кто ссылаются на данную Конвенцию как на прецедент, не учитывают тот факт, что в 1948 году существовало гораздо меньше независимых государств, чем в настоящее время.

1.2.4 За период с середины 20-го столетия международная политическая реальность коренным образом изменилась, т.к. многие государства добились независимости. Сегодня участниками Чикагской конвенции 1944 года являются 199 государств.

1.2.5 Рассматриваемый проект конвенции содержит стандарты, которые накладывают обязательства на авиакомпании и государства и, в конечном итоге, затрагивают пользователей. Элементарный здравый смысл требует учитывать волю большего числа государств, чем то, которое предусматривается вышеупомянутой Женевской конвенцией, и большего числа государств, чем то, которое, к сожалению, предусматривается Кейптаунской конвенцией о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования 2001 года.

## 2. ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ

### 2.1 Глава 1. Принципы

#### 2.1.1 Статья 1. Определения

2.1.1.1 Мы предлагаем исключить п. g) "Лицо" и п. i) "Государство-участник".

#### 2.1.2 Основания для предложения

2.1.2.1 Статья 31 "*Общее правило толкования*" Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года гласит, что:

- a) 1. Договор должен толковаться добросовестно в соответствии с обычным значением, которое следует придавать терминам договора [...];
- b) 4. Специальное значение придается термину в том случае, если установлено, что участники имели такое намерение.

### 2.1.3 **Статья 2. Сфера применения**

2.1.3.1 3. Настоящая Конвенция также применяется к случаям ущерба, причиненного воздушным судном воздушному судну или морскому судну, зарегистрированному в государстве-участнике, когда данный ущерб имеет место в его исключительной экономической зоне, открытом море или, в отношении воздушного судна, над этими районами.

2.1.3.2 4. Аналогичным образом настоящая Конвенция применяется к случаям ущерба, причиненного воздушным судном буровым платформам и другим установкам, постоянно закрепленным на грунте в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе, над платформами или установками которых государство-участник осуществляет юрисдикцию.

### 2.1.4 **Основания для предложения**

2.1.4.1 Мы предлагаем не использовать слово "территория" без ясного определения его значения.

## 2.2 **Глава II. Ответственность эксплуатанта и связанные с ней вопросы**

2.2.1 **Статья 7. Судебные издержки и другие расходы** [примечание переводчика: формулировка *Costas y costos*, предлагаемая Уругваем, в переводе на английский язык не изменяется].

2.2.1.1 Суд может приказывать в соответствии со своим собственным законодательством оплатить [полностью или частично] судебные издержки или судебные издержки и другие расходы. Настоящее положение не применяется, если приказ об оплате убытков, исключая судебные издержки или другие расходы, не превышает сумму, которую эксплуатант предложил в письменной форме лицу, подавшему жалобу, в течение периода шести месяцев с даты события, являющегося причиной ущерба, или до предъявления иска, если это сделано по истечении такого периода.

### 2.2.2 **Основания для предложения**

2.2.2.1 Судебные издержки – это издержки, связанные с рассмотрением дела в суде; другими расходами являются внесудебные расходы, такие, например, как расходы на оплату услуг адвокатов. "Истец" – это "лицо, подавшее жалобу". "Предыдущим положением", упоминаемым в проекте конвенции, фактически является статья 6 (События с участием двух или более эксплуатантов или иных лиц). На самом деле не применяется "настоящее положение", а именно статья 7.

2.2.2.2 В данном предложении не употребляется глагол *adjudicar* ["присуджать"]. Словарь Королевской академии дает следующее определение выражения *condenar a uno en costas* ["приказать оплатить судебные издержки"]: "в области гражданского права означает отдать приказ о том, чтобы какая-либо сторона по делу оплатила расходы, понесенные противником/противниками данной стороны".

## 2.3 Глава III. Право регресса и освобождение от ответственности

### 2.3.1 Статья 10. Действия или бездействие пострадавших

2.3.1.1 Если эксплуатант докажет, что *истец* причинил ущерб или способствовал причинению ущерба *своим собственным действием или бездействием* либо действием или бездействием лица, от которого происходят его или ее права [...]

### 2.3.2 Основания для предложения

2.3.2.1 Мы полагаем, что в тексте на испанском языке пропущены слова, выделенные жирным курсивом, которые мы включили в наше предложение. Цель данного предложения состоит в том, чтобы восстановить смысл этого стандарта и сделать его ясным.

## 2.4 Глава IV. Использование средств правовой защиты и связанные с этим положения

### 2.4.1 Статья 17. Признание и обеспечение исполнения судебных решений

2.4.1.1 5. В тех случаях, когда судебное решение подлежит исполнению, [любые] судебные издержки и другие расходы по данному судебному решению также подлежат возмещению.

### 2.4.2 Основания для предложения

2.4.2.1 Мы предлагаем добавить слова "судебные" и "другие расходы" для согласования данного стандарта с нашим предложением в отношении статьи 7; цель состоит в том, чтобы, помимо судебных издержек, включить все расходы, понесенные истцом.

## 2.5 Глава V. Применение Конвенции

### 2.5.1 Статья 22. Ядерный ущерб

2.5.1.1 Настоящая Конвенция не применяется в отношении ответственности за ущерб, причиненный в результате ядерных инцидентов, который по-прежнему регулируется Парижской конвенцией об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии 1960 года, Венской конвенцией о гражданской ответственности за ядерный ущерб 1963 года и любыми изменениями или приложениями к этим конвенциям, действующими на момент события.

### 2.5.2 Основания для предложения

2.5.2.1 Мы предлагаем не указывать, что "никакая ответственность не возникает [...] за ущерб, причиненный в результате ядерного инцидента". Вместо этого мы предлагаем указать, что данный ущерб будет по-прежнему регулироваться конкретными действующими конвенциями, касающимися ядерного ущерба.

## 2.6 Заключительные положения

### 2.6.1 Ст. Подписание

2.6.1.1 Настоящая Конвенция открыта для подписания до (*дата*) в Штаб-квартире Международной организации гражданской авиации в Монреале.

2.6.2 **Ст. Ратификация**

2.6.2.1 Настоящая Конвенция подлежит ратификации. Документы о ратификации сдаются на хранение Генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации.

2.6.3 **Ст. Присоединение**

2.6.3.1 Настоящая Конвенция остается открытой для присоединения к ней любого государства. Документы о присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации.

2.6.4 **Ст. Вступление в силу**

2.6.4.1 Настоящая Конвенция вступает в силу на тридцатый день с даты сдачи на хранение тридцать пятого документа о ратификации или присоединении.

2.6.4.2 Для каждого государства, ратифицировавшего Конвенцию или присоединившегося к ней после сдачи на хранение тридцать пятого документа о ратификации или присоединении, Конвенция вступает в силу на тридцатый день после сдачи на хранение таким государством своего документа о ратификации или присоединении.

2.7 **Основания для предложения**

2.7.1 Предлагаемый текст позволяет любому государству, независимо от того является ли оно членом Организации, присоединиться к конвенции, если данное государство считает это правильным или целесообразным.

2.7.2 Количество документов о ратификации или присоединении, необходимое для вступления конвенции в силу, совпадает с количеством, установленным в статье 84 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года. Венская конвенция является документом международного права, который ратифицирован и признан значительным числом государств; по существу она является кодификацией норм международного обычного права.

2.7.3 Те, кто выступают за то, чтобы предусмотреть небольшое количество документов о ратификации или присоединении для вступления конвенции в силу, в своем обосновании обычно исходят из прецедента, созданного Женевской конвенцией о международном признании прав на воздушные суда 1948 года, которая для вступления в силу требует ратификации лишь двумя государствами. Те, кто ссылаются на данную Конвенцию как на прецедент, не учитывают тот факт, что в 1948 году существовало гораздо меньше независимых государств, чем в настоящее время.

2.7.4 За период с середины 20-го столетия международная политическая реальность коренным образом изменилась, т. к. многие государства добились независимости. Сегодня участниками Чикагской конвенции 1944 года являются 199 государств.

2.7.5 Рассматриваемый проект конвенции содержит стандарты, которые накладывают обязательства на авиакомпании и государства и, в конечном итоге, затрагивают пользователей и третьи стороны на поверхности. Элементарный здравый смысл требует учитывать волю большего числа государств, чем то, которое предусматривается вышеупомянутой Женевской конвенцией, большего числа государств, чем то, которое предусматривается Римской конвенцией об ущербе,

причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, 1952 года, и большего числа государств, чем то, которое, к сожалению, предусматривается Кейптаунской конвенцией о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования 2001 года.

— КОНЕЦ —