



МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ

(Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 года)

ПОЛУЧЕННЫЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПРОЕКТАМ ДВУХ КОНВЕНЦИЙ

(Представлено Секретариатом)

1. Приняв решение о созыве Дипломатической конференции, Совет также предложил государствам, организациям и региональным комиссиям гражданской авиации представить замечания по проектам двух конвенций. Во исполнение этого решения было разослано письмо государствам LM 1/15.1-08/61 от 7 ноября 2008 года с предложением направлять такие замечания. Помимо рабочих документов, получен ряд замечаний по проектам двух конвенций. Соответствующие выдержки из этих замечаний приведены в добавлениях к настоящему документу в порядке их поступления:

Добавление А. Королевство Бахрейн.

Добавление В. Республика Гайана.

Добавление С. Республика Мадагаскар.

Добавление D. Румыния.

Добавление E. Южно-Африканская Республика.

Добавление F. Федеративная Демократическая Республика Эфиопия.

Добавление G. Республика Перу.

Добавление H. Республика Сенегал.

ДОБАВЛЕНИЕ А

КОРОЛЕВСТВО БАХРЕЙН

...

1. Перевод на арабский язык необходимо отредактировать для обеспечения соответствия английскому тексту проектов конвенций.

2. Проект конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства предусматривает, что она применяется при происшествии с воздушным судном эксплуатанта из договаривающегося государства в государстве, не являющемся договаривающимся. В то же время не устанавливаются критерии такого применения. Кроме того, это положение означает, что государство, не являющееся договаривающимся, получит выгоды по конвенции и воспользуется взносами, выплаченными пассажирами в договаривающемся государстве, не неся при этом никакого бремени. Это может стать одной из причин того, что государства, осознав возможные выгоды в этой связи, могут не спешить присоединяться к конвенции.

3. Конвенция не оговаривает пределов или размеров возмещения в случае смерти или телесного повреждения, как это сделано в статье 22 Монреальской конвенции. В этой Конвенции пределы возмещения установлены на двух уровнях. Первый уровень составляет 100 000 специальных прав заимствования в качестве минимального возмещения по каждому инциденту, в котором установлено возмещение. Возникает вопрос о том, что произойдет при минимальном количестве потерпевших и ущербе имуществу. Какими будут максимальные и минимальные пределы возмещения и будет ли выплачена вся сумма, если, к примеру, результатом инцидента станет смерть или телесное повреждение лишь одного лица.

4. В статье 22 говорится о сокращении возмещения, если общая сумма иска превышает суммы, предусмотренные в статьях 4 и 18. Согласно этой статье преимущество отдается случаям смерти, телесного повреждения и психического повреждения, а оставшаяся сумма распределяется пропорционально между требованиями, связанными с другими видами ущерба. В этой связи возникает вопрос о том, почему не установлены четко оговоренные пределы возмещения по категориям смерти, телесного повреждения или других случаев.

5. В статье 30 проекта конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства директору предоставляется право пересматривать пределы, установленные в статье 4 и определяемые по соображениям страхования, после того, как директор возьмет на себя управление Дополнительным механизмом возмещения. А что произойдет, если пределы будут повышены, а новые суммы не будут обеспечены страховым покрытием? Будет ли директору предоставлено право в таком случае изменить текст конвенции, что выходит за рамки его компетенции?

6. В проектах двух конвенций не рассматриваются воздушные суда, используемые для проведения авиационных работ, и полеты вертолетов.

...

ДОБАВЛЕНИЕ В

РЕСПУБЛИКА ГАЙАНА

...

1. Предлагаемые проекты конвенций считаем удовлетворительными. ...
2. Гайана заявляет о готовности и впредь поддерживать инициативы, направленные на реализацию предложенных конвенций.

...

ДОБАВЛЕНИЕ С

РЕСПУБЛИКА МАДАГАСКАР

ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПРОЕКТУ КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ, ПРИЧИНЕННОГО В РЕЗУЛЬТАТЕ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА С УЧАСТИЕМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

1. **Статья 12. Взносы в Дополнительный механизм возмещения**

1.1 При реализации положений п. b) статьи 12 необходим единообразный подход к взиманию сумм в отношении пассажиров прямых рейсов и транзитных пассажиров.

2. **Статья 23. Дополнительное возмещение**

2.1 Нельзя ли конкретизировать фразу "оперативное реагирование" в п. 5 указанием количества дней? В каких случаях реагирование может считаться "оперативным"?

3. **Статья 35. Исковая давность**

3.1 Для обеспечения единообразия при установлении периода, в течение которого могут подаваться иски об ответственности в отношении воздушных перевозок (см. Монреальскую конвенцию 1999 года), мы предлагаем сократить срок исковой давности до двух лет.

ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПРОЕКТУ КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ

1. **Статья 1. Определения**

1.1 Для обеспечения единообразия в толковании этого текста в данную статью следует включить определение термина "событие".

2. **Статья 4. Предел ответственности эксплуатанта**

2.1 В связи с вопросом о степени доказательства мы предлагаем изменить формулировку п. 2 b) статьи 4 следующим образом:

"2 b) **исключительно или частично** из-за небрежности или другого незаконного действия другого лица".

3. **Статья 19. Исковая давность**

3.1 Для обеспечения единообразия при установлении периода, в течение которого могут подаваться иски об ответственности в отношении воздушных перевозок (см. Монреальскую конвенцию 1999 года), мы предлагаем сократить срок исковой давности до двух лет.

4. **Прочие замечания**

4.1 Охватывает ли данный проект конвенции военные риски и ущерб, причиненный в результате актов гражданского неповиновения?

4.2 Можно ли предусмотреть рамки компенсации в связи с отсутствием страхования на рынке?

ДОБАВЛЕНИЕ D

РУМЫНИЯ

ВОПРОСЫ И ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПРОЕКТУ КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ, ПРИЧИНЕННОГО В РЕЗУЛЬТАТЕ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА С УЧАСТИЕМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

1. ПСИХИЧЕСКИЙ УЩЕРБ

1.1 В п. 3 статьи 3 устанавливается, что "ущерб по причине (...) психического повреждения подлежит возмещению" при условии, что такое повреждение вызвано "признаваемой психической болезнью, возникшей в результате либо телесного повреждения, либо прямой опасности неизбежной вероятности смерти или телесного повреждения". Кроме того, статья 22 предусматривает, что компенсация такого ущерба присуждается преимущественно и в первую очередь.

1.2 Простая оговорка о том, что психический ущерб должен быть обусловлен признаваемой психической болезнью, представляется чреватой определенным риском, так любое лицо, которому причинен ущерб, может потребовать возмещения за психическое повреждение, поскольку в некоторых странах получить медицинскую справку достаточно несложно.

1.3 Положение о первоочередной выплате возмещения за ущерб по причине психического повреждения создает опасность того, что не останется средств для выплаты возмещения за ущерб имуществу или телесные повреждения.

1.4 Нам хотелось бы знать, рассматривался ли этот вопрос и его последствия составителями документов.

2. СТАРШЕЕ РУКОВОДСТВО

2.1 Следующим важным элементом является надлежащее определение понятия "старшее руководство". В нынешнем определении в п. h) статьи 1 не использованы чисто формальные критерии, а речь идет о фактических полномочиях соответствующих лиц принимать решения. В этой связи мы предлагаем заменить фразу "членов наблюдательного совета эксплуатанта, членов совета директоров или других старших должностных лиц эксплуатанта" словами "лицо, которое было должным образом назначено эксплуатантом и которому регламентирующий орган соответствующей страны поручил выполняемые им функции", чтобы сделать определение более четким.

3. ВЗНОСЫ В ДМВ

3.1 В отношении ДМВ и обязанностей эксплуатанта по взиманию и переводу взносов в ДМВ, учитывая, что эксплуатанты работают в рамках различных соглашений, например о совместном использовании кодов, механизм взимания взносов должен быть известен к моменту

обсуждения текста конвенции на Дипломатической конференции. Как составители конвенции представляют себе функционирование такого механизма?

3.2 Еще один вопрос в отношении взносов касается п. 1 статьи 14, где говорится: "(...) Если государство-участник делает заявление в соответствии с п. 2 статьи 2, то первоначальные взносы выплачиваются в отношении пассажиров и груза, отправляемых рейсами, охватываемыми таким заявлением, с момента его вступления в силу. (...)". Проблема в том, идет ли речь об одном взносе или двух взносах, т. к. нынешний текст предполагает наличие двух видов взносов:

- a) один первоначальный взнос и
- b) постоянный взнос в ДМВ.

Неясно, каков каждый из них и что они означают. Действительно ли речь идет о двух типах взносов? И если да, то каковы эти взносы?

4. ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВ

4.1 В статье 16 установлен ряд обязательств государств. Одно из них – принимать надлежащие меры, включая введение санкций, для обеспечения выполнения эксплуатантом его обязательств по взиманию и переводу взносов. Учитывая тот факт, что взносы взимаются в отношении каждого вылета эксплуатанта, государство должно проверить выполнение такого обязательства не только своими эксплуатантами, но и эксплуатантами из других государств. В такой ситуации какие меры предположительно должно принять государство для эффективной проверки выполнения эксплуатантами своих обязательств?

ДОБАВЛЕНИЕ E

ЮЖНО-АФРИКАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА

ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПРОЕКТАМ КОНВЕНЦИЙ

1. Проект конвенции о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов.

ССЫЛКИ	ЗАМЕЧАНИЯ	ПРЕДЛАГАЕМОЕ РЕШЕНИЕ
Статьи 1, 3, 7, 16 и 37	В определении термина <i>"эксплуатант"</i> в п. f) статьи 1 использовано слово <i>"лицо"</i> , а в определении этого понятия в п. g) статьи 1 есть ссылка на <i>"государство"</i> . Это означает, что государство может быть эксплуатантом и, соответственно, нести ответственность по данной конвенции. Это противоречит положениям статьи 37	Необходимо изменить определение термина <i>"эксплуатант"</i> , добавив после слова <i>"лицо"</i> в первой строке слова <i>"кроме государства"</i>
Статья 24	Из статей 24 и 25, по-видимому, следует, что иск против правонарушителя может быть предъявлен только после окончательного урегулирования всех требований. Для урегулирования некоторых сложных исков может потребоваться более трех лет. Во многих судах ответственность по искам погашается давностью через три года. Поэтому осуществить право регресса невозможно из-за погашения давности ответственности по иску	В п. 1 статей 24 и 25 слова <i>"никакой такой иск не может быть обеспечен"</i> следует заменить словами <i>"никакое судебное решение по такому иску не может быть обеспечено"</i> . Следует также заменить слово <i>"suffering"</i> словами <i>"who suffer"</i> (которым причинен ущерб) (к тексту на русском языке не относится – прим. пер.). Таким образом, текст второго предложения в п. 1 статей 24 и 25 будет выглядеть следующим образом: <i>"Никакое судебное решение в отношении такого иска не может быть обеспечено до тех пор, пока все иски лиц, которым причинен ущерб в результате события, не будут окончательно урегулированы и удовлетворены."</i>

2. Вышеприведенные замечания, где это уместно, применимы также и к проекту конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам.

ДОБАВЛЕНИЕ F

ФЕДЕРАТИВНАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА ЭФИОПИЯ

ЗАМЕЧАНИЯ

1. КОНВЕНЦИЯ О НЕЗАКОННОМ ВМЕШАТЕЛЬСТВЕ

1.1 Руководствуясь интересами обеспечения адекватной защиты авиатранспортной системы и поддержания принципов защиты потерпевших, наше правительство хотело бы предложить приведенные ниже замечания по проекту вышеуказанной конвенции.

1.1.1 В статье 3 конвенции о незаконном вмешательстве предусматривается, в частности, ответственность за психическое повреждение, обусловленное признаваемой психической болезнью. Ответственность за психическое повреждение может вызвать серьезные разногласия, т. к. данная концепция может по-разному истолковываться в разных государствах. Поэтому целесообразность использования ее в качестве международного стандарта вызывает сомнения.

1.1.2 Концепция предела ответственности для каждого воздушного судна и по каждому событию согласно статье 4 расширяет пределы ответственности до более высокого максимального уровня. В ней устанавливаются суммы возмещения от 750 000 СПЗ для воздушного судна весом в 500 кг до 700 000 000 СПЗ для воздушных судов весом более 500 000 кг. Нас беспокоит в этой связи угроза того, что даже одно такое событие может вытеснить с рынка перевозчиков из развивающихся стран.

1.1.3 Концепция "старшего руководства", использованная в п. h) статьи 1, в статье 5 и в п. 5 статьи 23 проекта конвенции, представляется расплывчатой в плане того, кто возлагает такую ответственность на руководство. Предлагается дать более узкое определение этой концепции.

1.1.4 Согласно статье 6 проекта конвенции предварительные выплаты будут обусловлены законами государства, в котором причинен ущерб. Это может создать финансовые риски для эксплуатанта в связи с тем, что платежи должны производиться до того, как будет установлена ответственность. Не предусмотрено механизма возврата выплат в случае, когда эксплуатант впоследствии освобождается от ответственности за ущерб.

1.1.5 Требование о предоставлении максимальной гарантии по страхованию по каждому событию представляется обременительным и может отразиться на конкурентоспособности небольших авиакомпаний из развивающихся государств, включая Эфиопию.

1.1.6 В статье 8 проекта конвенции предусматривается создание независимой организации, именуемой Дополнительным механизмом возмещения (ДМВ). Деятельностью ДМВ будет управлять секретариат, возглавляемый директором, однако следует вновь вернуться к вопросу о целесообразности учреждения организации за рамками ИКАО, т. к. ИКАО должна сохранять лидирующие позиции в области международной гражданской авиации. Необходимо также вернуться к обсуждению названия ДМВ как механизма.

1.1.7 Согласно п. 2 статьи 13 взносы в ДМВ должны устанавливаться единообразно, независимо от возможностей государств-участников и без какой-либо дискриминации. Учитывая,

что масштабы ущерба, причиненного воздушным судном, использованным в качестве орудия терроризма, могут выходить за рамки любого вероятного страхового покрытия, а также вмешательства со стороны государства, при определении взноса необходимо учитывать экономическое положение развивающихся стран.

1.1.8 Следует уточнить, какие именно санкции могут применяться согласно п. 1 статьи 16 конвенции в отношении эксплуатанта, не выполнившего своих обязательств.

1.1.9 Проект конвенции предусматривает, что в том случае, когда объем причиненного ущерба превышает пределы, установленные для ДМВ, договаривающиеся государства могут вмешаться в целях надлежащего возмещения ущерба потерпевшим (статьи 16–18). Обстоятельства, при которых возможности ДМВ будут превышены, представляются маловероятными. Также четко не оговорены масштабы вмешательства государств. Каким образом определить по конвенции этот уровень ответственности как третий уровень и как должны перевозчики требовать возмещения ущерба за рамками первого и второго уровней ответственности? Неясно также, что делать, если договаривающееся государство не имеет средств, необходимых для возмещения ущерба.

1.1.10 Как будет конвенция рассматривать вопрос о полной ответственности правительства, учитывая тот факт, что значительное возмещение менее вероятно, если происшествие имеет место в развивающейся стране?

2. КОНВЕНЦИЯ ОБ ОБЩИХ РИСКАХ

2.1 Статья 3 устанавливает объективную ответственность эксплуатанта до определенного предела, предварительно установленного на уровне от 250 000 до 500 000 СПЗ. Сверх этого уровня эксплуатант несет ответственность за весь ущерб, если он не докажет "вины потерпевшего". Пределов ответственности эксплуатанта не установлено. Если целью конвенции является покрытие всего ущерба и удовлетворение требований потерпевших, почему не подключить на этом этапе ДМВ? В противном случае, как сможет эксплуатант выплатить возмещение, превышающее размер страхового покрытия или его возможности?

2.2 Нам не понятно, по какой причине исключен ущерб, причиненный воздушными судами из государств, не являющихся участниками конвенции, который предусмотрен в конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства.

ДОБАВЛЕНИЕ G

РЕСПУБЛИКА ПЕРУ

ЗАМЕЧАНИЯ

Приводимые ниже замечания относятся к принятию документов, содержащих конвенцию о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов, и конвенцию о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам.

1. Из текста проектов вышеупомянутых конвенций ясно, что основная цель этих документов – обеспечить выплату возмещения третьим лицам.

2. В проектах конвенций проводится различие между ущербом, причиненным третьим лицам воздушными судами вследствие актов незаконного вмешательства, который регулируется одной конвенцией, и ущербом третьим лицам, причиненным воздушными судами, в отношении которого действует другая конвенция.

3. Необходимо отметить, что в проекте конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, делается попытка расширить сферу действия по сравнению с установленной Римской конвенцией. Также расширяется концепция "третьих лиц", которые теперь не ограничиваются лицами на поверхности.

4. В отличие от Римской конвенции, в которой рассматривается ущерб в общем смысле, проект конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, проводит различие между подлежащим возмещению ущербом личного характера (смерть, телесные повреждения и психическое повреждение) и ущербом материального характера (ущерб имуществу).

5. Еще одним моментом, заслуживающим внимания, является вопрос о степени ответственности эксплуатанта. Согласно проектам документов эксплуатант несет ответственность за ущерб, причиненный его воздушным судном, причем единственным условием является эксплуатация указанного воздушного судна. Небрежность или преднамеренные действия эксплуатанта в связи с ущербом не являются необходимым условием. Также предусмотрены предварительные выплаты, если этого требует законодательство государства, для удовлетворения неотлагательных потребностей потерпевших.

6. Положения наших национальных нормативных документов аналогичны содержащимся в проекте конвенции о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов. Следует отметить, что в обоих рассматриваемых проектах конвенций предел ответственности эксплуатанта устанавливается в зависимости от максимальной массы воздушного судна, что, естественно, может иметь экономические последствия для эксплуатантов, т. к. увеличение выплачиваемых страховых премий может сказаться на эксплуатационных затратах.

7. Тем не менее, следует отметить, что в проекте конвенции о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием

воздушных судов, предусматривается создание организации, ответственной за реализацию механизма возмещения ущерба третьим лицам в государствах-участниках, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов, когда такой ущерб превышает вышеупомянутые пределы. Эта организация, участниками которой являются все государства-участники, имеет секретариат, возглавляемый директором.

8. В рассматриваемом проекте устанавливается, что вышеупомянутый механизм выплачивает возмещение третьим лицам в тех случаях, когда эксплуатант не смог получить страхового покрытия и этот факт установлен организацией. Финансовая помощь также будет предоставляться эксплуатанту от государства-участника, ответственного за ущерб третьим лицам, причиненный в государстве, не являющемся участником.

9. В отношении вопросов, рассматриваемых проектами конвенций, в сфере национального воздушного транспорта вопросы ответственности перевозчика за ущерб, причиненный воздушными судами третьим лицам на поверхности, регламентируются воздушным кодексом Перу. Он устанавливает, что ответственность перевозчика при международной воздушной перевозке определяется согласно действующим международным документам.

10. Что касается вопроса об ответственности, в Перу ратифицирована Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Эта Конвенция является исключительным источником регулирования ответственности перевозчика в отношении перевозимых пассажиров, багажа и груза. Она не рассматривает случаев ущерба третьим лицам.

11. Мы хотели бы уточнить, что высказанные мнения по проектам конвенций не предвосхищают какого-либо решения относительно присоединения к ним Перу. Вопрос о присоединении Перу будет рассматриваться на более позднем этапе после официального оформления проектов конвенций и оценки целесообразности их ратификации нашим государством.

ДОБАВЛЕНИЕ H

РЕСПУБЛИКА СЕНЕГАЛ

МНЕНИЯ И ЗАМЕЧАНИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

1. КОЛИЧЕСТВО ТЕКСТОВ

1.1 Международная организация гражданской авиации (ИКАО) предлагает государствам-членам два (2) проекта документов, которые фактически устанавливают законодательство только по одному вопросу – ущерб, причиненный третьим лицам на поверхности.

1.2 Единственным различием между двумя документами является причина ущерба.

1.3 В этой связи два текста можно объединить в один документ, состоящий из двух (2) частей:

- a) часть 1 под названием "Ущерб по причинам общего характера";
- b) часть 2 под названием "Ущерб, причиненный в результате актов незаконного вмешательства".

1.4 Данное предложение Сенегала дает определенные выгоды, а именно:

- a) государствам-членам надо будет ратифицировать только один документ;
- b) любой вид позитивного или негативного конфликта по причине ратификации некоторыми государствами только одного из двух документов можно будет избежать;
- c) у государств-членов не будет возможности придавать одному документу более высокий приоритет, чем другому в процессе ратификации.

2. МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАВОВАЯ СИСТЕМА ИЛИ ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ВПЕРВЫЕ ПРЕДЛАГАЕТ МЕХАНИЗМ, ОСНОВАННЫЙ НА СОЛИДАРНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

2.1 В настоящее время ни одна правовая система не может использовать данные положения для оправдания этого исключения из принципов общего договорного интереса в отношении третьих лиц или принципа, на основе которого договаривающаяся сторона будет выплачивать компенсацию за ущерб, причиненный третьему лицу, даже если договаривающаяся сторона не участвовала в причинении ущерба.

2.2 Участие пассажира или фрахтователя в выплате компенсации за ущерб, причиненный не самим перевозчиком или его служащими, а каким-либо третьим лицом, даже если оно действовало со злым умыслом, представляет собой изменение в области воздушного права.

2.3 В нынешней редакции пояснительные положения предлагаемых документов (в международных конвенциях см. преамбулу) не содержат ничего в плане надежного обоснования.

2.4 В этой связи Международной организации гражданской авиации следует представить всем государствам-членам хорошо обоснованные доводы, необходимые для убеждения их соответствующих законодательных органов в случае вынесения данных конвенций на ратификацию.

3. МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СЛЕДУЕТ БЫТЬ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОЙ В ОТНОШЕНИИ ЗАЩИТЫ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМОЙ В ПРЕДЛАГАЕМЫХ ПРОЕКТАХ КОНВЕНЦИЙ

3.1 Таким образом, в случае экологического ущерба ответственность не следует переносить на государства-участников при обеспечении защиты имущества и лиц на поверхности (п. 5 статьи 3 конвенции о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов).

4. В СТАТЬЕ 11 ВТОРОЙ КОНВЕНЦИИ ДЕЛАЕТСЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ 13

4.1 В статье 11 используется фраза "С учетом статьи 13".

4.2 Фактически содержание статьи 13 не является исключением из принципа, установленного в статье 11. Оно даже подтверждает его: в статье 13 указаны лица, которые не могут нести ответственности за причиненный ущерб.

4.3 В статье 11 ссылку следует сделать на статью 20, которая предусматривает случаи, в которых лицо, не являющееся эксплуатантом, может нести ответственность.