



МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ

(Пекин, 30 августа – 10 сентября 2010 года)

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ ИКАО¹

ВАРИАНТЫ ИЗМЕНЕНИЯ СТАТЬИ 4 МОНРЕАЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ

(Представлено докладчиком Юридического комитета)

1. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1.1 В ходе обсуждения на совещании Юридического комитета в сентябре 2009 года производных поправок к статье 4, явившихся результатом включения в Монреальскую конвенцию дополнительных основных преступлений, был поднят вопрос о применении Конвенции к арендованным воздушным судам. Внимание Комитета было привлечено к тому, что в случае чисто внутренних полетов Конвенция применяется в тех случаях, когда воздушное судно сдано в аренду государству, которое не является государством регистрации, тогда как она не применяется к таким полетам в государстве регистрации. Комитет согласился с тем, что этот вопрос следует дополнительно рассмотреть на Дипломатической конференции.

2. ЦЕЛЬ СТАТЬИ 4

2.1 Статья 4 Монреальской конвенции определяет ситуации, в которых применяется данная Конвенция. В этой статье предусмотрено, что Конвенция применяется не только к международным полетам, но с учетом определенных обстоятельств также и к внутренним полетам. Цель заключается в том, чтобы учесть все случаи, в которых может присутствовать международный фактор. Сюда входят полеты, при которых осуществляется право² на промежуточную остановку в другом государстве; т. е. когда выполняется международный полет с вылетом из государства А и остановками в двух пунктах назначения, находящихся на территории государства В. Конвенция будет применяться независимо от того, совершено ли преступление на отрезке полета из государства А в государство В или на участке пути между двумя пунктами в государстве В. Статья 4 Монреальской конвенции была основана на положениях статьи 3 Гаагской конвенции, в которой ясно предусмотрено, что Конвенция распространяется не только на

¹ Во всех случаях, когда в Правилах процедуры Комитета употребляются грамматические формы мужского рода, их следует рассматривать как относящиеся к лицам как мужского, так и женского пола.

² Право перевозчика из одной страны перевозить своих международных пассажиров между двумя пунктами, находящимися на территории другой страны.

международные полеты, но также и на внутренние полеты в тех случаях, когда воздушные суда, выполняющие такие полеты, подвергаются угону и действительное место посадки находится в другом государстве.

2.2 С учетом нынешних положений статьи 4 в тех случаях, когда авиакомпания одного государства арендует воздушное судно иностранной регистрации для выполнения чисто внутренних полетов в пределах территории этого государства, применяются как Монреальская, так и Гагская конвенции, если государство регистрации является участником этих конвенций. Конвенция не будет применяться к воздушным судам, выполняющим чисто внутренние полеты в государстве регистрации. В настоящем документе рассматриваются варианты, имеющие целью исключить применение Конвенции к воздушным судам сухой аренды, выполняющим чисто внутренние полеты, для обеспечения того, чтобы в случаях, когда международный фактор отсутствует, применялась не Конвенция, а внутреннее законодательство государства, в котором выполняют полеты эти воздушные суда.

3. ПРИМЕНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ К ПОЛЕТАМ НА ВНУТРЕННИХ АВИАЛИНИЯХ

3.1 Статья 4 Монреальской конвенции предусматривает, что Конвенция распространяется не только на международные полеты, но также применяется к полетам на внутренних авиалиниях, если:

- a) действительное или намеченное место взлета или посадки воздушного судна находится вне пределов территории государства регистрации такого воздушного судна или
- b) преступление совершено на территории иного государства, чем государство регистрации воздушного судна.

3.2 Статья 3 Гагской конвенции, определяя применение Конвенции к внутренним полетам, содержит подход и формулировку, аналогичные тем, которые закреплены в Монреальской конвенции.

3.3 Ниже приводится пример применения этих положений в случае зарегистрированного в другом государстве воздушного судна, арендованного для выполнения внутренних полетов. "Квонтас" (австралийская авиакомпания) арендует воздушное судно, которое зарегистрировано в Новой Зеландии, для выполнения полетов на внутренней авиалинии Канберра-Сидней в Австралии. Монреальская конвенция будет применяться к таким внутренним полетам. В соответствии со статьей 5 Монреальской конвенции Новая Зеландия, как государство регистрации, правомочна осуществлять юрисдикцию над инцидентом, имевшим место в отношении такого полета, несмотря на то, что инцидент произошел на территории Австралии, воздушное судно эксплуатируется австралийской авиакомпанией и к инциденту причастны граждане Австралии. Следует отметить, что Конвенция не препятствует осуществлению Австралией своей юрисдикции, но само применение Конвенции означает, что в отношении такого инцидента для Австралии также будет действовать данная Конвенция, а не одни только нормы ее внутреннего законодательства.

3.4 С другой стороны, если бы государством регистрации была Австралия и тот же инцидент произошел бы во время того же полета между Канберрой и Сиднеем, то Конвенция не применялась бы. В этом случае будет применяться только внутреннее законодательство Австралии.

3.5 Конвенция также применяется в отношении полетов на внутренних авиалиниях в случаях, когда преступник находится вне пределов территории государства регистрации. Это положение находится в статье 4(3) Монреальской конвенции и статье 3(5) Гаагской конвенции. Практическим следствием этих положений является обеспечение того, чтобы Конвенция применялась в отношении чисто внутренних полетов, единственным международным элементом которых является факт нахождения преступника на иной территории, чем территория государства регистрации.

4. РАЗРАБОТКА КОНВЕНЦИЙ

4.1 В ходе разработки конвенций Дипломатическая конференция для Гаагской конвенции вначале рассмотрела этот вопрос в контексте угона воздушных судов. Было отмечено, что в случае угона воздушного судна место его вероятной посадки определить невозможно и что если воздушное судно совершает посадку в другом государстве, Конвенция должна применяться даже несмотря на то, что в пункте вылета этот полет значился как рейс внутренних авиалиний.

4.2 Уже на том этапе внимание Дипломатической конференции было обращено на то, что в гражданской авиации все шире практикуется аренда воздушных судов, зарегистрированных в иных государствах, чем государство эксплуатации. В связи с этим было предложено изменить формулировку п. 3 статьи 3 Гаагской конвенции для "обеспечения того, чтобы Конвенция применялась только в том случае, если место взлета и место посадки воздушного судна, на борту которого совершено преступление, не находятся в пределах территории одного и того же Договаривающегося государства"³. Это предложение было отклонено государствами, которые хотя и были озабочены тем, что Конвенция не распространяется на чисто внутренние полеты, были также весьма озабочены тем, чтобы в Конвенции не было никаких лазеек, пользуясь которыми преступники могли бы уйти от правосудия. Например, если бы это предложение было принято, то Конвенция не применялась бы в случае угона воздушного судна между двумя посадками на территории иной страны, чем страна его регистрации, если преступники были бы задержаны в стране, на территории которой совершено преступление.

4.3 Кроме того, был приведен такой пример, когда преступление, совершенное угонщиком, имеющим гражданство государства А, в отношении воздушного судна, зарегистрированного в государстве А, вылетевшего из государства В и совершившего посадку в государстве А, будет подпадать под действие Конвенции; но преступление, совершенное угонщиком, имеющим гражданство государства В, в отношении воздушного судна, зарегистрированного в государстве А, которое совершило вылет и посадку в этом государстве, не будет подпадать под действие Конвенции, хотя его значение является в большей степени международным⁴.

4.4 Этот вопрос также был рассмотрен в контексте разработки Монреальской конвенции, когда государства обсуждали предложение о включении положения, касающегося неприменимости Конвенции к случаям, в которых все элементы относятся к одному и тому же государству. Это предложение также было отклонено. Было сочтено неприемлемым, чтобы лицо, совершившее преступление в отношении воздушного судна, выполняющего чисто внутренний полет, и сумевшее совершить побег в другое государство, с которым нет договора об экстрадиции, могло полностью уйти от наказания по той причине, что в этом преступлении, как считается,

³ См. дискуссию на 5-й сессии Комиссии полного состава (суббота, 5 декабря 1970 г.) и, в частности, предложение, представленное делегатом Барбадоса.

⁴ См. замечания делегата Кореи на 5-й сессии Комиссии полного состава (суббота, 5 декабря 1970 г.).

отсутствует международный элемент⁵. Было также отмечено, что если Конвенция будет применяться в отношении некоторых полетов на внутренних авиалиниях и будет сделан вывод о том, что Конвенция ничего не добавляет к положениям национального законодательства в таких случаях, то нет необходимости предусматривать, что Конвенция не должна применяться в тех случаях, когда все элементы относятся к одному и тому же государству⁶.

4.5 Дипломатическая конференция для разработки Монреальской конвенции также рассмотрела включение "международного элемента" и вопрос о том, почему он должен отличаться от международного элемента, который отражен в Гагской конвенции. Было отмечено, что формулировки Гагской конвенции нельзя дословно перенести в Монреальскую конвенцию, поскольку эта Конвенция касается преступлений, не всегда совершаемых на борту воздушного судна в полете. Например, Конвенция рассматривает такие преступления, как разрушение воздушного судна или размещение взрывного устройства на борту воздушного судна, в случае чего взлет этого воздушного судна может не состояться вообще. Государства в полной мере сознавали, что в определенных случаях Конвенция будет применяться к преступлениям, касающимся чисто внутренних полетов, в том числе в случае аренды воздушного судна, выполняющего полеты на внутренних авиалиниях за пределами государства регистрации этого воздушного судна, вследствие чего они согласовали текст в статье 4 Монреальской конвенции о том, что Конвенция должна применяться в этих случаях⁷.

4.6 Положения о применении Монреальской конвенции, изложенные в ее статье 4, необходимо рассматривать вместе с положениями о юрисдикции в статье 5 этой Конвенции.

5. ПОДХОДЫ В ОТНОШЕНИИ ЮРИСДИКЦИИ

5.1 Статья 5 Монреальской конвенции требует, чтобы государства-участники устанавливали свою юрисдикцию над преступлениями, которые рассматриваются положениями данной Конвенции, в следующих случаях:

- a) когда преступление совершено на территории данного государства;
- b) когда преступление совершено на борту или в отношении воздушного судна, зарегистрированного в данном государстве;
- c) когда воздушное судно, на борту которого совершено преступление, совершает посадку на его территории и предполагаемый преступник еще находится на борту;
- d) когда преступление совершено на борту или в отношении воздушного судна, сданного в аренду без экипажа арендатору, основное место деятельности которого или, если арендатор не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания которого находится в этом государстве.

5.2 Предлагается также добавить одно дополнительное обязательное основание для установления юрисдикции, а именно когда преступление совершено гражданином этого государства, а также два факультативных основания для установления юрисдикции, т. е. когда

⁵ См. дискуссию на 20-й сессии Юридического комитета (понедельник, 12 октября 1970 г.).

⁶ См. замечания делегата Испании на 20-й сессии Юридического комитета (понедельник, 12 октября 1970 г.).

⁷ См. дискуссию на 14-й сессии Комиссии полного состава (суббота, 18 сентября 1971 г.).

преступление совершено против гражданина этого государства и когда преступление совершено лицом без гражданства, которое обычно проживает на территории этого государства.

5.3 В тех случаях, когда они применяются, обе конвенции требуют, чтобы государства-участники осуществляли юрисдикцию над преступлениями, создаваемыми в рамках этих конвенций в ситуациях, указанных в статье 5 Монреальской конвенции и статье 4 Гаагской конвенции.

5.4 В ходе разработки конвенций рядом государств был поднят вопрос о применении конвенций и осуществлении юрисдикции в рамках конвенций в том случае, когда воздушное судно сдается в аренду для эксплуатации в государстве, не являющимся государством регистрации. Был подготовлен рабочий документ и было согласовано, что обе Конвенции должны обеспечивать возможность осуществления юрисдикции государством, не являющимся государством регистрации воздушного судна, в котором совершено преступление в отношении воздушного судна, сданного в аренду без экипажа арендатору, основное место деятельности или постоянное место пребывания которого находится в этом государстве. Соответствующая статья признает, что государство регистрации не во всех случаях является наиболее подходящим государством для осуществления юрисдикции. Использование одного лишь факта регистрации в качестве основы для установления юрисдикции исключало бы юрисдикцию тех государств, которые в реальности имеют более тесную связь по отношению к совершенному преступлению. Вместе с тем Конвенция будет применяться в том случае, когда воздушное судно сдано в аренду для полетов, включающих внутренние полеты в пределах территории государства, в котором это воздушное судно было сдано в аренду.

5.5. Следует также отметить, что статья 4 ясно предусматривает, что Конвенция не исключает каких-либо действий в рамках уголовной юрисдикции, осуществляемой в соответствии с национальным законодательством.

5.6 В случае, когда государство является участником Конвенции, его внутреннее законодательство будет включать предусмотренные Конвенцией преступления. Государство, в котором эксплуатируется воздушное судно, будет иметь юрисдикцию над преступлением как в отношении своей внутренней уголовной юрисдикции, так и в рамках Конвенции в случае, когда преступление совершено на его территории, или в случае, когда воздушное судно, на борту которого совершено преступление, совершает посадку на его территории и предполагаемый преступник еще находится на борту. Хотя государство регистрации также будет иметь юрисдикцию в соответствии с Конвенцией, приоритет в плане юрисдикции скорее всего будет отдан тому государству, где находится преступник и где имеется основная масса улик, т. е. в этих случаях государству, в котором эксплуатируется воздушное судно, а не государству регистрации.

5.7 В этой связи важно отметить, что государство, в котором эксплуатируется сданное в аренду воздушное судно, имеет юрисдикцию в отношении преступника. Однако эта юрисдикция не является исключительной, поскольку государство регистрации также имеет юрисдикцию в отношении преступника. На практике государство, в котором эксплуатируется воздушное судно, будет тем государством, которое будет осуществлять свою юрисдикцию в случае совершения преступления. Государство регистрации скорее всего будет осуществлять юрисдикцию только в тех случаях, когда государство, в котором эксплуатировалось воздушное судно, не передало преступника для судебного преследования и должно экстрадировать преступника государству регистрации.

5.8 Основной подлежащий урегулированию вопрос в отношении сданных в аренду воздушных судов состоит не столько в том, имеет или не имеет юрисдикцию государство, в котором эксплуатируется сданное в аренду воздушное судно, сколько в самом применении Конвенции. Вопрос заключается в том, должна ли применяться Конвенция в отношении сданного в аренду воздушного судна, эксплуатируемого на внутренних авиалиниях, уже в силу того, что сданное в аренду воздушное судно зарегистрировано в другом государстве вместо государства, в котором оно эксплуатируется.

5.9 В связи с этим вопросом также необходимо рассмотреть термин "государство регистрации" и ту роль, которую играет государство в условиях современной коммерческой практики.

6. КОНЦЕПЦИЯ "ГОСУДАРСТВА РЕГИСТРАЦИИ" ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ВОЗДУШНЫМ СУДАМ, СДАННЫМ В АРЕНДУ ДЛЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ НА ВНУТРЕННИХ АВИАЛИНИЯХ

6.1 Статья 17 *Конвенции о международной гражданской авиации* 1944 года, подписанной в Чикаго (Чикагская конвенция), гласит о том, что воздушные суда имеют национальность того государства, в котором они зарегистрированы. Эта Конвенция предусматривает определенные права и обязанности для государства регистрации, связанные с обеспечением безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации⁸. В конце 70-х и начале 80-х годов стало очевидно, что государство регистрации не обязательно может осуществлять эффективный регулятивный контроль над своими зарегистрированными воздушными судами. Соглашения об аренде, фрахтование, взаимный обмен воздушными судами и другие коммерческие механизмы сделали термин "государство регистрации" неадекватным для обозначения государства, осуществляющего эффективный регулятивный контроль над воздушными судами. Например, существуют различные коммерческие договоренности, по которым воздушные суда, зарегистрированные в одном государстве, могут сдаваться в мокрую или сухую аренду⁹ авиакомпании, занимающейся эксплуатационной деятельностью в другом государстве. В зависимости от действующей коммерческой договоренности авиакомпания, продающая билеты на рейс, может не эксплуатировать воздушное судно, выполняющее этот рейс. Кроме того, функции регулятивного надзора могут быть поделены между регулятивными органами двух различных государств.

6.2 Для отражения этих коммерческих реалий в 1980 году Чикагская конвенция была изменена включением статьи 83 *bis*. Статья 83 *bis* разрешает государству регистрации передавать государству эксплуатанта воздушного судна, по соглашению с последним, некоторые свои функции и обязанности¹⁰. К ним относятся обязанности, вытекающие из статей 12, 30, 31 и 32 Чикагской конвенции. При таких условиях остается мало связи с государством регистрации, которое не осуществляет административный или эксплуатационный контроль над воздушным судном. В свете этих событий и распространенности такого рода договоренностей вопрос о применении Конвенции в отношении полетов на внутренних авиалиниях следует пересмотреть.

⁸ Преамбула к Чикагской конвенции.

⁹ Мокрая аренда означает аренду воздушного судна с экипажем. Сухая аренда означает аренду воздушного судна без экипажа.

¹⁰ См. статью 83 *bis* Чикагской конвенции, которая была включена поправкой к Конвенции, принятой 23-й сессией Ассамблеи 6 октября 1980 г. Эта поправка вступила в силу 20 июня 1997 г.

6.3 В случае, когда преступление совершено в отношении воздушного судна, выполняющего перевозку между двумя пунктами в одном государстве без стыковки с международным полетом, и преступник находится на территории этого государства, данное преступление не носит международный характер, но является чисто внутренним уголовным преступлением и должно рассматриваться как таковое. В этом случае нет политического императива, оправдывающего применение Конвенции. Более того, можно утверждать, что применение Конвенции в подобном случае равносильно вторжению норм международного права в сферу государственного суверенитета.

6.4 В случае, когда преступление совершено на борту сданного в сухую аренду воздушного судна, выполняющего полеты на внутренних авиалиниях в государстве, не являющемся государством регистрации, такое преступление, по всей вероятности, имеет отношение к эксплуатационной деятельности этого сданного в сухую аренду воздушного судна в государстве эксплуатации или направлено против граждан или интересов этого государства. Государство эксплуатации этого воздушного судна будет иметь, таким образом, более высокую заинтересованность в осуществлении юрисдикции над таким преступлением по сравнению с государством регистрации. Это контрастирует со случаем воздушного судна, сданного в мокрую аренду, когда летный экипаж на борту должен иметь свидетельства, выданные государством регистрации. Преступление, совершенное в отношении сданного в мокрую аренду воздушного судна, скорее всего также будет совершено не только против граждан государства эксплуатанта, но также и против граждан государства регистрации. В этом случае аргумент в пользу применения Конвенции будет скорее всего более обоснованным.

7. РЕДАКЦИОННЫЕ ВАРИАНТЫ

7.1 Ниже предлагаются два редакционных варианта изменения конвенций. В этих вариантах предусматривается, что в тех случаях, когда зарегистрированное в другом государстве воздушное судно сдано в сухую аренду для выполнения чисто внутренних полетов в пределах территории государства и преступник находится на территории государства, в котором эксплуатируется это воздушное судно, Конвенция применяться не будет.

7.2 Для того чтобы Конвенция продолжала применяться одинаковым образом в любых других случаях, помимо случаев чисто внутренних полетов, выполняемых в ином государстве, чем государство регистрации, необходимо обеспечить учет следующих факторов:

- a) воздушное судно сдано в сухую аренду;
- b) воздушное судно совершает внутренний полет в государстве, которое не является государством регистрации;
- c) все места взлета и посадки, действительные и намеченные, находятся на территории этого же государства;
- d) внутренний полет не является составной частью международного полета (т. е. не используется право на промежуточные остановки в другом государстве для перевозки "своих" международных пассажиров).

8. ВАРИАНТ 1

8.1 Новый пункт 3 *bis* статьи 4

8.1.1 3 *bis*. Несмотря на п. 2 настоящей статьи, в случаях, предусмотренных подпунктами а), b), c), ~~и e)~~, f), g) и h) п. 1 статьи 1, настоящая Конвенция не применяется в отношении сданного в сухую аренду воздушного судна, которое совершает полет на внутренних авиалиниях, если:

- a) полет, выполняемый этим воздушным судном, совершается в пределах территории одного государства;
- b) действительные и намеченные места взлета и посадки воздушного судна находятся в пределах территории этого государства и это государство не является государством регистрации.

За исключением случая, когда преступник или предполагаемый преступник находится на территории любого иного государства.

8.2 Этот вариант ясно показывает, что данное исключение из положений п. 2 применяется только в отношении сданного в сухую аренду воздушного судна, совершающего полет на внутренних авиалиниях, и что это воздушное судно эксплуатируется только в пределах территории одного государства. Это обеспечивает, что сданное в аренду воздушное судно, совершающее международный полет с участком пути, находящимся на внутренних авиалиниях, не подпадает под оговорку п. 3 *bis*. Подпункт b) ясно показывает, что полет на внутренних авиалиниях – это такой полет, при котором действительные и намеченные места взлета и посадки воздушного судна находятся в пределах территории одного и того же государства. Эта оговорка применяется только в том случае, когда полет на внутренних авиалиниях совершен в государстве, которое не является государством регистрации. Пункт 2 статьи 4 по-прежнему применим в отношении государства регистрации.

8.3 В проекте текста нет фразы "когда преступление совершено либо", которая содержится в пп. 3 и 4 статьи 4 Монреальской конвенции, поскольку текст оговорки в новом п. 3 *bis* ясно показывает, что основное преступление может быть совершено только на территории государства, в котором эксплуатировалось сданное в аренду воздушное судно.

8.4 Если этот вариант будет принят, то п. 6 статьи 4 должен оставаться в составленной формулировке и не должен давать ссылку на п. 3 *bis*. Этот пункт не действует в отношении упомянутого исключения из порядка применения Конвенции, а отсылает к тому, что в случаях, когда Конвенция применяется в отношении основных преступлений, она также применяется в отношении дополнительных и незавершенных преступлений.

8.5 Результатом этого варианта является выделение из сферы применения Конвенции чисто внутренних полетов. Таким образом, она не будет применяться в отношении воздушных судов, сданных в аренду эксплуатанту, обеспечивающему международные полеты с участком маршрута на внутренних авиалиниях, например, в отношении воздушного судна, сданного в аренду австралийскому эксплуатанту новозеландским эксплуатантом. Конвенция будет по-прежнему применяться к каждому из участков маршрута, когда полет совершается из Пекина в Брисбен и затем в Сидней. Если воздушное судно зарегистрировано в Австралии, то Конвенция будет применяться, если преступление совершено на участке Пекин-Брисбен, но не будет применяться в случае, если преступление совершено на пути из Брисбена в Сидней.

9. ВАРИАНТ 2

9.1 Сохранить статью 4 в ее нынешнем виде и добавить к статье 9 следующий текст:

Статья 9 bis

В случаях, когда зарегистрированное в государстве воздушное судно сдано в сухую аренду и это воздушное судно совершает полет только в пределах территории другого государства, а намеченные и действительные места взлета и посадки воздушного судна находятся в пределах территории этого последнего государства, последнее государство считается государством регистрации для целей Конвенции, и в таких случаях государство, в котором зарегистрировано это воздушное судно, не рассматривается в качестве государства регистрации.

9.2 Этот вариант представляет собой презюмирующее положение, т.е. для целей настоящей Конвенции государство, в котором воздушное судно совершает чисто внутренние полеты, считается государством регистрации. Этот вариант ясно показывает, что он применяется только к тем воздушным судам, которые эксплуатируются в одном и том же государстве, в силу чего международный полет с местом вылета в государстве А и остановками в двух пунктах назначения на территории государства В будет по-прежнему подпадать под действие Конвенции даже в случаях, когда преступление совершено на отрезке маршрута между двумя пунктами в государстве В при условии, что государство В не является государством, в котором это воздушное судно было сдано в аренду. Это положение также ясно показывает, что оно применяется только к тем полетам, при которых действительные и намеченные места взлета и посадки находятся в пределах территории одного и того же государства. Данное положение действует только с учетом этих ограниченных обстоятельств по отношению к применению настоящей Конвенции. Оно не имеет действия вне этих ограниченных обстоятельств или по отношению к любой другой Конвенции.

9.3 В основе этого варианта лежит тот принцип, что государство эксплуатанта сданного в сухую аренду воздушного судна, выполняющего чисто внутренние авиaperевозки, должно "занять место" государства регистрации для целей применения данной Конвенции. Поэтому результат этого варианта несколько шире, чем у варианта 1, поскольку Конвенция будет применяться точно таким же образом, как если бы государство, в котором воздушное судно сдано в аренду, было государством регистрации.

10. РЕЗЮМЕ

10.1 Вопросы, рассматривавшиеся в ходе разработки Монреальской и Гаагской конвенций, должны быть тщательно рассмотрены с учетом нынешних коммерческих реалий и в свете предлагаемых вариантов. Хотя вышеизложенные варианты были подготовлены непосредственно в отношении статьи 4 Монреальской конвенции, оба они могут быть адаптированы применительно к целям Гаагской конвенции. При любом изменении Конвенции необходимо обеспечить, чтобы оно не привело к непредусмотренным последствиям как в отношении практических коммерческих реалий и последствий для применения Гаагской и Монреальской конвенций, так и в отношении других инструментов в области международной гражданской авиации и обеспечения согласованности таких инструментов.