



МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ

(Монреаль, 20 апреля – 2 мая 2009 года)

ДОКЛАД РЕДАКЦИОННОГО КОМИТЕТА ПО ПРОЕКТУ КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ

(Представлено председателем Редакционного комитета)

1. В ходе своих первых пяти заседаний Редакционный комитет рассмотрел вопросы, переданные ему Комиссией полного состава в отношении проекта конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, содержащегося в документе DCCD Doc No. 4.
2. В результате проделанной работы Редакционный комитет внес ряд изменений, которые отражены в тексте, приводимом в настоящем докладе. Для удобства пользования доклад содержит также текст с указанием изменений, внесенных в документ DCCD Doc No. 4.

ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ

Глава I

Принципы

Статья 1. Определения

В целях настоящей Конвенции:

- a) "Акт незаконного вмешательства" означает акт, который определен как преступление в *Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, или *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации*, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, с любыми изменениями, действующими на время события.
- b) "Событие" имеет место тогда, когда ущерб причинен воздушным судном в полете в результате акта незаконного вмешательства.
- c) Воздушное судно считается находящимся "в полете" в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после посадки пассажиров или погрузки до момента открытия любой из таких дверей для высадки пассажиров или выгрузки.
- 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 намеченная остановка на территории другого государства.
- e) "Максимальная масса" означает максимальную сертифицированную взлетную массу воздушного судна без учета влияния на эту массу азростатного газа, если таковой используется.
- f) "Эксплуатант" означает лицо, которое использует воздушное судно, при том условии, что если управление полетом воздушного судна осуществляется лицом, от которого прямо или косвенно происходит право использовать данное воздушное судно, то такое лицо считается эксплуатантом. Лицо считается использующим воздушное судно в том случае, когда он или она используют его лично, либо когда его или ее служащие или агенты используют воздушное судно в рамках своих служебных обязанностей, независимо от того, входит ли это в круг их полномочий.
- g) "Лицо" означает любое физическое или юридическое лицо, включая государство.
- h) "Государство-участник" означает государство, для которого настоящая Конвенция находится в силе.

- i) "Третье лицо" означает лицо, не являющееся эксплуатантом, пассажиром или отправителем или получателем груза; в случае столкновения "третье лицо" также означает эксплуатанта, собственника и экипаж другого воздушного судна и пассажира или отправителя или получателя груза на борту другого воздушного судна.

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, кроме случаев, являющихся результатом акта незаконного вмешательства.

2. Если государство-участник сделает соответствующее заявление депозитарию, настоящая Конвенция также применяется к случаям, когда воздушное судно в полете, не являющемся международным полетом, причиняет ущерб на территории этого государства, кроме случаев, являющихся результатом акта незаконного вмешательства.

3. В целях настоящей Конвенции:

- a) ущерб морскому судну или воздушному судну в открытом море или исключительной экономической зоне и в воздушном пространстве над ними рассматривается как ущерб, имевший место на территории государства, в котором оно зарегистрировано; однако если эксплуатант воздушного судна имеет свое основное место деятельности на территории государства, не являющегося государством регистрации, то ущерб воздушному судну рассматривается как имевший место на территории государства, в котором он имеет свое основное место деятельности;
- b) ущерб буровой платформе или другой установке, постоянной закрепленной на грунте в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе, рассматривается как имевший место на территории государства, которое осуществляет юрисдикцию над такой платформой или установкой в соответствии с международным правом, включая *Конвенцию Организации Объединенных Наций по морскому праву*, совершенную в Монтего-Бэе 10 декабря 1982 года.

Вариант 1

4. Настоящая Конвенция не применяется в отношении ущерба, причиненного государственными воздушными судами. Воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда.

Вариант 2

4. Настоящая Конвенция не применяется в отношении ущерба, причиненного воздушным судном, непосредственно используемым государством в некоммерческих целях в связи с выполнением им своих суверенных функций и обязанностей.

Глава II

Ответственность эксплуатанта и связанные с ней вопросы

Статья 3. Ответственность эксплуатанта

1. Эксплуатант несет ответственность за ущерб, причиненный третьим лицам, только при условии, что этот ущерб причинен воздушным судном, находившимся в полете.
2. Право на возмещение не возникает по настоящей Конвенции, если ущерб не является прямым следствием события, в результате которого он причинен, или если ущерб является результатом простого факта пролета воздушного судна через воздушное пространство в соответствии с существующими правилами воздушного движения.
3. Ущерб по причине смерти, телесного повреждения и психического расстройства подлежит возмещению. Ущерб по причине психического расстройства подлежит возмещению, только если он обусловлен признаваемым психическим заболеванием, возникшим в результате либо телесного повреждения, либо прямой вероятности неизбежной смерти или телесного повреждения.
4. Ущерб имуществу подлежит возмещению¹.
5. Экологический ущерб подлежит возмещению в той мере, в какой такое возмещение предусматривается законом государства-участника, на территории которого причинен ущерб.
6. 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 поправками или дополнениями к этим конвенциям, действующими на момент события.
7. Никакие штрафные санкции, штрафные убытки или другие выплаты, не относящиеся к компенсации ущерба, не подлежат взысканию.
8. Любое лицо, которое в ином случае несло бы ответственность согласно положениям настоящей Конвенции, не несет ответственности, если ущерб является прямым следствием вооруженного конфликта или гражданских беспорядков.

Статья 4. Предел ответственности эксплуатанта

1. Ответственность эксплуатанта, возникающая на основании статьи 3, не превышает по любому событию следующие пределы, основанные на массе соответствующего воздушного судна:

{а) 750 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой 500 кг или менее;

[1. В заключительных положениях необходимо будет четко охарактеризовать связь между данной Конвенцией и другими международно-правовыми документами в части, касающейся исков за ущерб имуществу.]

- b) 1 500 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 500 кг, но не свыше 1000 кг;
 - c) 3 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 1000 кг, но не свыше 2700 кг;
 - d) 7 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 2700 кг, но не свыше 6000 кг;
 - e) 18 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 6000 кг, но не свыше 12 000 кг;
 - f) до 80 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 12 000 кг, но не свыше 25 000 кг;
 - g) 150 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 25 000 кг, но не свыше 50 000 кг;
 - h) 300 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 50 000 кг, но не свыше 200 000 кг;
 - i) 500 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 200 000 кг, но не свыше 500 000 кг;
 - j) 700 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 500 000 кг.}
2. Если событие затрагивает два или несколько воздушных судов, используемых одним и тем же эксплуатантом, применяется предел ответственности, относящийся к воздушному судну с наивысшей максимальной массой.
3. Указанные в пункте 1 настоящей статьи пределы применяются только в том случае, если эксплуатант докажет, что ущерб причинен:
- a) не из-за небрежности или другого незаконного действия или бездействия его или его служащих или агентов; или
 - b) исключительно из-за небрежности или другого незаконного действия или бездействия другого лица.

Статья 5. Порядок очередности возмещения

Вариант 1

Если общая сумма ущерба, подлежащая выплате, превышает суммы, предусмотренные в статье 4, общая сумма присуждается преимущественно для пропорционального удовлетворения требований, связанных, прежде всего, во-первых, со смертью, во-вторых, с телесным повреждением и, в-третьих, с психическим расстройством. Остаток общей суммы, подлежащей выплате, если таковой имеется, распределяется пропорционально между требованиями, связанными с другим ущербом.

Вариант 2

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

Статья 6. События с участием двух или более эксплуатантов или иных лиц

1. В тех случаях, когда два или более воздушных судна вовлечены в событие, являющееся причиной ущерба, в отношении которого применяется настоящая Конвенция, эксплуатанты этих воздушных судов несут солидарную ответственность за любой ущерб, причиненный третьему лицу.
2. В тех случаях, когда ответственность несут два или более эксплуатанта, право регресса каждого них зависит от их соответствующих пределов ответственности и доли их ответственности за причиненный ущерб.
3. Никакой эксплуатант не несет ответственности на сумму, превышающую предел, если таковой имеется, применимый к его ответственности.

Статья 7. Судебные издержки и другие расходы

1. Суд может присуждать в соответствии со своим собственным законодательством полное или частичное возмещение судебных издержек и других связанных с процессом расходов, понесенных истцом, включая проценты.
2. Пункт 1 не применяется, если размер присужденных убытков, исключая судебные издержки и другие связанные с процессом расходы, не превышает сумму, которую эксплуатант предложил в письменной форме истцу в течение периода шести месяцев с даты события, являющегося причиной ущерба, или до предъявления иска, в зависимости от того, что произойдет позднее.

Статья 8. Предварительные выплаты

Если этого требует законодательство государства, в котором причинен ущерб, эксплуатант незамедлительно производит предварительные выплаты физическим лицам, которые могут иметь право требовать компенсацию по настоящей Конвенции, для удовлетворения их неотлагательных экономических потребностей. Такие предварительные выплаты не означают признания ответственности и могут идти в зачет последующих выплат эксплуатанта в счет возмещения ущерба.

Статья 9. Страхование*Вариант 1*

1. С учетом положений статьи 4 государства-участники требуют, чтобы их эксплуатанты обеспечивали надлежащее страхование или гарантию своей ответственности в соответствии с

настоящей Конвенцией. Если у эксплуатанта такое страхование или гарантия на основе каждого события отсутствует, эксплуатант может выполнить это обязательство путем страхования на совокупной основе.

Вариант 2

1. С учетом положений статьи 4 государства-участники требуют, чтобы их эксплуатанты обеспечивали надлежащее страхование или гарантию своей ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией.

2. Государство-участник, в котором или в которое эксплуатант выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования или гарантии. При этом государство-участник применяет к эксплуатантам других государств-участников такие же критерии, какие оно применяет к своим собственным эксплуатантам.

Глава III

Освобождение от ответственности и право регресса

Статья 10. Освобождение от ответственности

Если эксплуатант докажет, что причиной ущерба явились или его причинению способствовали небрежность или другое незаконное действие или бездействие истца или лица, от которого происходят его или ее права, то эксплуатант полностью или частично освобождается от ответственности перед этим истцом в той мере, в какой такие небрежность или незаконное действие или бездействие причинили ущерб или способствовали его причинению.

Статья 11. Право регресса

С учетом статьи 13 ничто в настоящей Конвенции не предопределяет решения вопроса о том, имеет ли лицо, несущее ответственность за причиненный ущерб в соответствии с ее положениями, право регресса в отношении любого лица.

Глава IV

Использование средств правовой защиты и связанные с этим положения

Статья 12. Исключительная правовая защита

1. Любой иск о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного воздушным судном в полете, предъявляемый эксплуатанту либо его служащим или агентам, независимо от его обоснования, будь то на основании настоящей Конвенции, правонарушения или на любом другом основании, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями, которые предусмотрены настоящей Конвенцией, без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующих прав.

2. Пункты 6, 7 и 8 статьи 3 применяются к любому другому лицу, от которого в ином случае могло бы требоваться возмещение или компенсация ущерба, указанного в этих пунктах, либо согласно настоящей Конвенции, либо вследствие правонарушения, либо на каком-либо ином основании.

Статья 13. Исключение ответственности

Ни собственник, ни арендодатель или финансовое учреждение, обладающие правовым титулом или залоговым правом на воздушное судно, не являющиеся эксплуатантом, ни их служащие или агенты не несут ответственности за ущерб согласно настоящей Конвенции или закону любого государства-участника в отношении ущерба третьим лицам.

Статья 14. Перевод специальных прав заимствования

Суммы, указанные в специальных правах заимствования в настоящей Конвенции, рассматриваются как относящиеся к специальным правам заимствования, как они определены Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в специальных правах заимствования на дату судебного решения. Стоимость в национальной валюте исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов. Стоимость в национальной валюте государства-участника, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этим государством, таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства-участника, насколько это возможно, такую же реальную стоимость, какую имеют суммы, указанные в статье 4.

Статья 15. Пересмотр пределов

1. С учетом приводимых ниже положений пункта 2 суммы, установленные в статье 4, пересматриваются депозитарием с использованием коэффициента инфляции, соответствующего совокупным темпам инфляции за период со времени предыдущего пересмотра, или при первом пересмотре – с даты вступления в силу настоящей Конвенции. Размер темпов инфляции, используемый при определении коэффициента инфляции, исчисляется на основе средневзвешенных годовых ставок увеличения или понижения индексов потребительских цен в государствах, валюты которых образуют специальные права заимствования, упомянутые в статье 14.

2. Если в результате пересмотра, упомянутого в предыдущем пункте, делается вывод о том, что коэффициент инфляции превысил 10 %, то депозитарий уведомляет государства-участники об изменении пределов ответственности. Любое такое изменение вступает в силу через шесть месяцев после уведомления о нем государств-участников, если большинство государств-участников не заявят о своем несогласии. Депозитарий незамедлительно уведомляет все государства-участники о вступлении в силу любого изменения.

Статья 16. Юрисдикция

1. С учетом положений пункта 2 настоящей статьи иски о возмещении согласно положениям настоящей Конвенции могут быть предъявлены только в судах государства-участника, на территории которого был причинен ущерб [, или в государстве, в котором эксплуатант воздушного судна имеет основное место деятельности].
2. В том случае, если ущерб причинен на территории более чем одного государства-участника, иски в соответствии с положениями настоящей Конвенции могут быть возбуждены только в судах государства-участника, на территории которого воздушное судно находилось или территорию которого оно покидало, когда произошло событие.
3. Без ущерба для положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи в любом государстве-участнике может быть заявлено ходатайство о принятии таких временных мер, включая обеспечительные меры, какие могут быть предусмотрены законодательством такого государства.

Статья 17. Признание и исполнение судебных решений

1. С учетом положений настоящей статьи решения, принятые компетентным судом согласно статье 16 после процесса или заочно, в тех случаях, когда они подлежат исполнению в том государстве-участнике, в котором находится соответствующий суд, подлежат исполнению в любом другом государстве-участнике после соблюдения формальностей, требуемых этим государством-участником.
2. Существо дела не пересматриваются при рассмотрении любого ходатайства о признании или обеспечении исполнения согласно настоящей статье.
3. В признании и исполнении судебного решения может быть отказано, если:
 - a) признание или исполнение такого решения будет явно противоречить публичному порядку государства-участника, в котором испрашивается признание или исполнение;
 - b) ответчику не было предоставлено уведомление о процессуальных действиях в такие сроки и в такой форме, которые позволили бы ему подготовить и представить защиту;
 - c) это решение вынесено по делу, которое уже являлось предметом судебного решения или решения третейского суда в отношении тех же самых сторон, признано окончательным и не подлежит пересмотру согласно законам государства-участника, в котором испрашивается признание или исполнение решения;
 - d) на судебное решение повлиял обман, допущенный одной из сторон; или
 - e) лицо, подавшее ходатайство, не наделено правом требовать исполнения судебного решения.
4. В признании и исполнении судебного решения может быть отказано в той мере, в какой такое судебное решение присуждает компенсацию ущерба, включая штрафные убытки или штрафные санкции, которые не компенсируют третьему лицу причиненный фактический вред.

5. В тех случаях, когда судебное решение подлежит исполнению, любые судебные издержки и другие расходы, понесенные истцом, включая проценты, по данному судебному решению также подлежат возмещению.

Статья 18. Региональные и многосторонние соглашения о признании и исполнении судебных решений

1. Государства-участники могут заключать региональные и многосторонние соглашения, касающиеся признания и исполнения судебных решений, отвечающие целям настоящей Конвенции, при условии, что такие соглашения не приводят к снижению уровня защиты, предоставляемой настоящей Конвенцией любому третьему лицу или ответчику.

2. Государства-участники информируют друг друга через депозитария о любых таких региональных или многосторонних соглашениях, которые они заключили до или после даты вступления в силу настоящей Конвенции.

3. Положения главы IV настоящей Конвенции не влияют на признание или исполнение любых судебных решений в соответствии с такими соглашениями.

Статья 19. Исковая давность

1. Право на возмещение согласно статье 3 утрачивается, если иск не предъявлен в течение двух лет с даты события, в результате которого причинен ущерб.

2. Метод расчета такого двухлетнего периода определяется в соответствии с законом суда, рассматривающего дело.

Статья 20. Смерть лица, несущего ответственность

В случае смерти лица, несущего ответственность, иск о возмещении ущерба предъявляется к тем, кто согласно закону представляет его или ее имущество, с соблюдением положений настоящей Конвенции.

[Заключительные положения будут включены позднее.]

ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ

Глава I

Принципы

Статья 1. Определения

В целях настоящей Конвенции:

- a) "Акт незаконного вмешательства" означает акт, который определен как преступление в *Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, или *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации*, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, с любыми изменениями, действующими на время события.
- b) "Событие" имеет место тогда, когда ущерб причинен воздушным судном в полете в результате акта незаконного вмешательства.
- bc) Воздушное судно считается находящимся "в полете" в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после посадки пассажиров или погрузки до момента открытия любой из таких дверей для высадки пассажиров или выгрузки.
- ed) "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 ~~еюлаеванная~~ ~~намеченная~~ остановка на территории другого государства.
- de) "Максимальная масса" означает максимальную сертифицированную взлетную массу воздушного судна без учета влияния на эту массу азростатного газа, если таковой используется.
- ef) "Эксплуатант" означает лицо, которое ~~непользуеале~~ ~~использует~~ воздушное судно в ~~момент причинения ущерба~~, при том условии, что если управление полетом воздушного судна ~~осуществляется~~ ~~осуществляется~~ лицом, от которого прямо или косвенно происходит право использовать данное воздушное судно, то такое лицо считается эксплуатантом. Лицо считается использующим воздушное судно в том случае, когда он или она используют его лично, либо когда его или ее служащие или агенты используют воздушное судно в рамках своих служебных обязанностей, независимо от того, входит ли это в круг их полномочий.
- fg) "Лицо" означает любое физическое или юридическое лицо, включая государство.
- gh) "Государство-участник" означает государство, для которого настоящая Конвенция находится в силе.
- hi) "Третье лицо" означает лицо, не являющееся эксплуатантом, пассажиром или отправителем или получателем груза; в случае столкновения "третье лицо" также

означает эксплуатанта, собственника и экипаж другого воздушного судна и пассажира или отправителя или получателя груза на борту другого воздушного судна.

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, кроме случаев, являющихся результатом акта незаконного вмешательства.

2. Если государство-участник сделает соответствующее заявление депозитарию, настоящая Конвенция также применяется к случаям, когда воздушное судно в полете, не являющемся международным полетом, причиняет ущерб на территории этого государства, кроме случаев, являющихся результатом акта незаконного вмешательства.

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, рассматриваются как часть территории государства, которое осуществляет юрисдикцию над такой платформой или установкой.~~

a) ущерб морскому судну или воздушному судну в открытом море или исключительной экономической зоне и в воздушном пространстве над ними рассматривается как ущерб, имевший место на территории государства, в котором оно зарегистрировано; однако если эксплуатант воздушного судна имеет свое основное место деятельности на территории государства, не являющегося государством регистрации, то ущерб воздушному судну рассматривается как имевший место на территории государства, в котором он имеет свое основное место деятельности;

b) ущерб буровой платформе или другой установке, постоянной закрепленной на грунте в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе, рассматривается как имевший место на территории государства, которое осуществляет юрисдикцию над такой платформой или установкой в соответствии с международным правом, включая *Конвенцию Организации Объединенных Наций по морскому праву*, совершенную в Монтего-Бэе 10 декабря 1982 года.

Вариант 1

4. Настоящая Конвенция не применяется в отношении ущерба, причиненного государственными воздушными судами. Воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда.

Вариант 2

4. Настоящая Конвенция не применяется в отношении ущерба, причиненного воздушным судном, непосредственно используемым государством в некоммерческих целях в связи с выполнением им своих суверенных функций и обязанностей.

Глава II

Ответственность эксплуатанта и связанные с ней вопросы

Статья 3. Ответственность эксплуатанта

1. Эксплуатант несет ответственность за ущерб, причиненный третьим лицам, только при условии, что этот ущерб причинен воздушным судном, находившимся в полете.
2. Право на возмещение не возникает по настоящей Конвенции, если ущерб не является прямым следствием события, в результате которого он причинен, или если ущерб является результатом простого факта пролета воздушного судна через воздушное пространство в соответствии с существующими правилами воздушного движения.
3. Ущерб по причине смерти, телесного повреждения и психического расстройства подлежит возмещению. Ущерб по причине психического расстройства подлежит возмещению, только если он обусловлен признаваемым психическим заболеванием, возникшим в результате либо телесного повреждения, либо прямой вероятности неизбежной смерти или телесного повреждения.
4. Ущерб имуществу подлежит возмещению¹.
5. Экологический ущерб подлежит возмещению в той мере, в какой такое возмещение предусматривается законом государства-участника, на территории которого причинен ущерб.
6. 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 поправками или дополнениями к этим конвенциям, действующими на момент события.
7. Никакие штрафные санкции, штрафные убытки или другие выплаты, не относящиеся к компенсации ущерба, не подлежат взысканию.
8. Любое лицо, которое в ином случае несло бы ответственность согласно положениям настоящей Конвенции, не несет ответственности, если ущерб является прямым следствием вооруженного конфликта или гражданских беспорядков.

Статья 4. Предел ответственности эксплуатанта

1. Ответственность эксплуатанта, возникающая на основании статьи 3, ~~для каждого воздушного судна и по каждому~~ не превышает по любому событию ~~не превышает~~ следующие пределы, основанные на массе соответствующего воздушного судна:

- {а) 750 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой 500 кг или менее;

[1. В заключительных положениях необходимо будет четко охарактеризовать связь между данной Конвенцией и другими международно-правовыми документами в части, касающейся исков за ущерб имуществу.]

- b) 1 500 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 500 кг, но не свыше 1000 кг;
- c) 3 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 1000 кг, но не свыше 2700 кг;
- d) 7 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 2700 кг, но не свыше 6000 кг;
- e) 18 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 6000 кг, но не свыше 12 000 кг;
- f) до 80 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 12 000 кг, но не свыше 25 000 кг;
- g) 150 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 25 000 кг, но не свыше 50 000 кг;
- h) 300 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 50 000 кг, но не свыше 200 000 кг;
- i) 500 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 200 000 кг, но не свыше 500 000 кг;
- j) 700 000 000 специальных прав заимствования для воздушных судов с максимальной массой более 500 000 кг.}

2. Если событие затрагивает два или несколько воздушных судов, используемых одним и тем же эксплуатантом, применяется предел ответственности, относящийся к воздушному судну с наивысшей максимальной массой.

23. Указанные в пункте 1 настоящей статьи пределы применяются только в том случае, если эксплуатант докажет, что ущерб причинен:

- a) не из-за небрежности или другого незаконного действия или бездействия его или его служащих или агентов; или
- b) исключительно из-за небрежности или другого незаконного действия или бездействия другого лица.

Статья 5. ~~Сокращение~~ Порядок очередности возмещения

Вариант I

Если общая сумма ущерба, подлежащая выплате, превышает суммы, предусмотренные в статье 4, общая сумма присуждается преимущественно для пропорционального удовлетворения требований, связанных, прежде всего, во-первых, со смертью, во-вторых, с телесным повреждением и, в-третьих, с психическим расстройством. Остаток общей суммы, подлежащей выплате, если таковой имеется, распределяется пропорционально между требованиями, связанными с другим ущербом.

Вариант 2

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

Статья 6. События с участием двух или более эксплуатантов или иных лиц

1. В тех случаях, когда два или более воздушных судна вовлечены в событие, являющееся причиной ущерба, в отношении которого применяется настоящая Конвенция, эксплуатанты этих воздушных судов несут солидарную ответственность за любой ущерб, причиненный третьему лицу.
2. В тех случаях, когда ответственность несут два или более эксплуатанта, право регресса каждого из них зависит от их соответствующих пределов ответственности и доли их ответственности за причиненный ущерб.
3. Никакой эксплуатант не несет ответственности на сумму, превышающую предел, если таковой имеется, применимый к его ответственности.

Статья 7. Судебные издержки и другие расходы

1. Суд может присуждать в соответствии со своим собственным законодательством полное или частичное возмещение судебных издержек и других связанных с процессом расходов, понесенных истцом, включая проценты. ~~Предыдущее положение~~
2. **Пункт 1** не применяется, если размер присужденных убытков, исключая судебные издержки и другие связанные с процессом расходы, не превышает сумму, которую эксплуатант предложил в письменной форме истцу в течение периода шести месяцев с даты события, являющегося причиной ущерба, или до предъявления иска, ~~если это сделано по истечении такого периода~~ **в зависимости от того, что произойдет позднее.**

Статья 8. Предварительные выплаты

Если этого требует законодательство государства, в котором причинен ущерб, эксплуатант незамедлительно производит предварительные выплаты физическим лицам, которые могут иметь право требовать компенсацию по настоящей Конвенции, для удовлетворения их неотлагательных экономических потребностей. Такие предварительные выплаты не означают признания ответственности и могут идти в зачет последующих выплат эксплуатанта в счет возмещения ущерба.

Статья 9. Страхование

Вариант 1

1. С учетом положений статьи 4 государства-участники требуют, чтобы их эксплуатанты обеспечивали надлежащее страхование или гарантию своей ответственности в соответствии с

настоящей Конвенцией. Если у эксплуатанта такое страхование или гарантия на основе каждого события отсутствует, эксплуатант может выполнить это обязательство путем страхования на совокупной основе.

Вариант 2

1. С учетом положений статьи 4 государства-участники требуют, чтобы их эксплуатанты обеспечивали надлежащее страхование или гарантию своей ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией.

2. Государство-участник, в котором или в которое эксплуатант выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования или гарантии. При этом государство-участник применяет к эксплуатантам других государств-участников такие же критерии, какие оно применяет к своим собственным эксплуатантам.

Глава III

Освобождение от ответственности и право регресса

Статья 10. ~~Действия или бездействие потерпевших~~ Освобождение от ответственности

Если эксплуатант докажет, что причиной ущерба ~~явилось~~ **явились** или его причинению способствовал ~~и небрежность или другое незаконное~~ действие или бездействие истца или лица, от которого происходят его или ее права, ~~совершенное умышленно или по неосторожности и со знанием того, что в результате может быть причинен ущерб,~~ то эксплуатант полностью или частично освобождается от ответственности перед этим истцом в той мере, в какой ~~такое~~ **такие** ~~небрежность или незаконное~~ действие или бездействие причинил ~~и~~ ущерб или способствовал его причинению.

Статья 11. Право регресса

С учетом статьи 13 ничто в настоящей Конвенции не предопределяет решения вопроса о том, имеет ли лицо, несущее ответственность за причиненный ущерб в соответствии с ее положениями, право регресса в отношении любого лица.

Глава IV

Использование средств правовой защиты и связанные с этим положения

Статья 12. Исключительная правовая защита

1. Любой иск о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного воздушным судном в полете, предъявляемый эксплуатанту либо его служащим или агентам, независимо от его обоснования, будь то на основании настоящей Конвенции, правонарушения или на любом другом основании, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями ~~и такими пределами~~

ответственности, которые предусмотрены настоящей Конвенцией, без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующих прав.

2. Пункты 6, 7 и 8 статьи 3 применяются к любому другому лицу, от которого в ином случае могло бы требоваться возмещение или компенсация ущерба, указанного в этих пунктах, либо согласно настоящей Конвенции, либо вследствие правонарушения, либо на каком-либо ином основании.

Статья 13. Освобождение от статусной ~~Исключение~~ ответственности

Ни собственник, ни арендодатель или финансовое учреждение, обладающие правовым титулом или залоговым правом на воздушное судно, не являющиеся эксплуатантом, ни их служащие или агенты не несут ответственности за ущерб согласно настоящей Конвенции или закону любого государства-участника в отношении ущерба третьим лицам.

Статья 14. Перевод специальных прав заимствования

Суммы, указанные в специальных правах заимствования в настоящей Конвенции, рассматриваются как относящиеся к специальным правам заимствования, как они определены Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в специальных правах заимствования на дату судебного решения. Стоимость в национальной валюте исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов. Стоимость в национальной валюте государства-участника, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этим государством, таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства-участника, насколько это возможно, такую же реальную стоимость, какую имеют суммы, указанные в статье 4.

Статья 15. Пересмотр пределов

1. С учетом приводимых ниже положений пункта 2 суммы, установленные в статье 4, пересматриваются депозитарием с использованием коэффициента инфляции, соответствующего совокупным темпам инфляции за период со времени предыдущего пересмотра, или при первом пересмотре – с даты вступления в силу настоящей Конвенции. Размер темпов инфляции, используемый при определении коэффициента инфляции, исчисляется на основе средневзвешенных годовых ставок увеличения или понижения индексов потребительских цен в государствах, валюты которых образуют специальные права заимствования, упомянутые в статье 14.

2. Если в результате пересмотра, упомянутого в предыдущем пункте, делается вывод о том, что коэффициент инфляции превысил 10 %, то депозитарий уведомляет государства-участники об изменении пределов ответственности. Любое такое изменение вступает в силу через шесть месяцев после уведомления о нем государств-участников, если большинство государств-участников не заявят о своем несогласии. Депозитарий незамедлительно уведомляет все государства-участники о вступлении в силу любого изменения.

Статья 16. Юрисдикция

1. С учетом положений пункта 2 настоящей статьи иски о возмещении согласно положениям настоящей Конвенции могут быть предъявлены только в судах государства-участника, на территории которого был причинен ущерб [или в государстве, в котором эксплуатант воздушного судна имеет основное место деятельности].
2. В том случае, если ущерб причинен на территории более чем одного государства-участника, иски в соответствии с положениями настоящей Конвенции могут быть возбуждены только в судах государства-участника, в территориальном пространстве на территории которого воздушное судно находилось или территориальное воздушное пространство территории которого оно покидало, когда произошло событие.
3. Без ущерба для положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи в любом государстве-участнике может быть заявлено ходатайство о принятии таких временных мер, включая обеспечительные меры, какие могут быть предусмотрены законодательством такого государства.

Статья 17. Признание и исполнение судебных решений

1. С учетом положений настоящей статьи решения, принятые компетентным судом согласно статье 16 после процесса или заочно, в тех случаях, когда они подлежат исполнению в том государстве-участнике, в котором находится соответствующий суд, подлежат исполнению в любом другом государстве-участнике после соблюдения формальностей, требуемых этим государством-участником.
2. Существо дела не пересматриваются при рассмотрении любого ходатайства о признании или обеспечении исполнения согласно настоящей статье.
3. В признании и исполнении судебного решения может быть отказано, если:
 - a) признание или исполнение такого решения будет явно противоречить публичному порядку государства-участника, в котором испрашивается признание или исполнение;
 - b) ответчику не было предоставлено уведомление о процессуальных действиях в такие сроки и в такой форме, которые позволили бы ему подготовить и представить защиту;
 - c) это решение вынесено по делу, которое уже являлось предметом судебного решения или решения третейского суда в отношении тех же самых сторон, признано окончательным и не подлежит пересмотру согласно законам государства-участника, в котором испрашивается признание или исполнение решения;
 - d) на судебное решение повлиял обман, допущенный одной из сторон; или
 - e) лицо, подавшее ходатайство, не наделено правом требовать исполнения судебного решения; или
 - ~~f) основания для отказа были сообщены до того, как произошло событие, депозитарию государством-участником, в котором испрашивается признание или исполнение.~~

4. В признании и исполнении судебного решения может быть отказано в той мере, в какой такое судебное решение присуждает компенсацию ущерба, включая штрафные убытки или штрафные санкции, которые не компенсируют третьему лицу причиненный фактический вред.

5. В тех случаях, когда судебное решение подлежит исполнению, любые **судебные** издержки и другие расходы, понесенные истцом, включая проценты, по данному судебному решению также подлежат возмещению.

Статья 18. Региональные и многосторонние соглашения о признании и исполнении судебных решений

1. Государства-участники могут заключать региональные и многосторонние соглашения, касающиеся признания и исполнения судебных решений, отвечающие целям настоящей Конвенции, при условии, что такие соглашения не приводят к снижению уровня защиты, предоставляемой настоящей Конвенцией любому третьему лицу или ответчику.

2. Государства-участники информируют друг друга через депозитария о любых таких региональных или многосторонних соглашениях, которые они заключили до или после даты вступления в силу настоящей Конвенции.

3. Положения главы IV настоящей Конвенции не влияют на признание или исполнение любых судебных решений в соответствии с такими соглашениями.

Статья 19. Исковая давность

1. Право на возмещение согласно статье 3 утрачивается, если иск не предъявлен в течение ~~трех~~ **двух** лет с даты события, в результате которого причинен ущерб.

2. Метод расчета такого ~~трехлетнего~~ **двухлетнего** периода определяется в соответствии с законом суда, рассматривающего дело.

Статья 20. Смерть лица, несущего ответственность

В случае смерти лица, несущего ответственность, иск о возмещении ущерба предъявляется к тем, кто согласно закону представляет его или ее имущество, с соблюдением положений настоящей Конвенции.

~~ГЛАВА V~~

~~Применение Конвенции~~

~~Статья 21. Государственные воздушные суда~~

~~Настоящая Конвенция не применяется в отношении ущерба, причиненного государственными воздушными судами. Воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда.~~

Статья 22. Ядерный ущерб

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

[Заключительные положения будут включены позднее.]

— КОНЕЦ —