



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 36 повестки дня. Доклад о ходе разработки правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая GNSS

ДОКЛАД О ХОДЕ РАЗРАБОТКИ ПРАВОВЫХ РАМОК ПРИМЕНИТЕЛЬНО К СИСТЕМАМ CNS/ATM, ВКЛЮЧАЯ GNSS

АННОТАЦИЯ

Настоящим на рассмотрение Ассамблеи выносится доклад о ходе работы по правовым аспектам систем CNS/ATM.

Действия Ассамблеи приводятся в п. 5.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 32-я сессия Ассамблеи в 1998 году приняла резолюцию A32-20 "Разработка и развитие соответствующих долгосрочных юридических рамок для управления внедрением GNSS", которая поручила Совету и Генеральному секретарю в рамках их соответствующей компетенции и, начиная с создания исследовательской группы Секретариата, рассмотреть, в частности, возможность разработки соответствующих долгосрочных юридических рамок для регулирования эксплуатации систем GNSS, включая международную конвенцию по этим вопросам. 33-я сессия Ассамблеи в сентябре–октябре 2001 года на основе документа A33-WP/34 "Доклад о ходе разработки правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая GNSS" решила, в частности:

- a) продолжить работу по юридическим аспектам систем CNS/ATM с целью завершить разработку концепции договорных рамок для CNS/ATM в качестве временного механизма и наметить путь к ее внедрению, включая изучение вопроса о международной конвенции, с учетом следующих рекомендаций:
 - 1) учитывать, что государства пользуются услугами других сторон, предоставляющих полностью или частично обслуживание CNS/ATM;
 - 2) внимательно изучить вопрос о том, какого рода отношения государства должны иметь с поставщиками обслуживания или элементов обслуживания; и

3) гарантировать сохранение за государствами полной ответственности по Чикагской конвенции за обслуживание, предоставляемое от их имени; и

b) представить доклад на следующей очередной сессии Ассамблеи.

1.2 Созданная в соответствии с этим решением Исследовательская группа Секретариата по правовым аспектам систем CNS/ATM завершила свою работу в январе 2004 года. Она рассмотрела существующие правовые рамки, применимые к системам CNS/ATM, выявила некоторые их недостатки, детально обсудила договорные рамки для систем и изучила возможность выработки для этой цели международной конвенции. Заключительный доклад о работе Исследовательской группы Секретариата по правовым аспектам CNS/ATM приведен в **добавлении**.

2. **ОСНОВНЫЕ МОМЕНТЫ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОГО ДОКЛАДА ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ГРУППЫ**

2.1 В части I заключительного доклада описываются существующие правовые рамки, применимые к системам CNS/ATM. В своей работе Исследовательская группа исходила из посылки о наличии общего согласия в отношении того, что отсутствуют какие-либо юридические препятствия развертыванию систем CNS/ATM, равно как отсутствуют и какие-либо характерные особенности систем CNS/ATM, которые не отвечают положениям *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944 год, в дальнейшей именуемой "Чикагской конвенцией"). Существует также консенсус по вопросу о том, что Чикагская конвенция и Приложения к ней применимы к системам CNS/ATM и что GNSS совместима с Чикагской конвенцией, Приложениями к ней и другими нормами международного права. К другим элементам существующих рамок относятся Заявление Совета ИКАО о политике, обмен письмами, совершенный ИКАО соответственно с Соединенными Штатами Америки и Российской Федерацией, а также резолюция A32-19 Ассамблеи "*Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS*" (см. п. 2.1 заключительного доклада). Кроме того, существующие рамки включают национальное законодательство, поскольку некоторые правовые аспекты систем CNS/ATM регулируются нормами национального права, в частности в вопросе о режиме ответственности. Группа пришла к выводу, что внедрение GNSS не затрагивает обязательств государств по статье 28 Чикагской конвенции о предоставлении аэронавигационного обслуживания в своем воздушном пространстве. Группа также признала, что при предоставлении обслуживания по статье 28 после внедрения GNSS большинству государств придется полагаться на сигналы в пространстве и их функциональные дополнения, предоставляемые другими сторонами. Поэтому необходимо установить связь между поставщиком или поставщиками сигналов и государствами, обладающими юрисдикцией по статье 28. В заключительном докладе Группы также рассматриваются вопросы сертификации, санкционирования использования сигналов, обслуживания или других средств и делегирования полномочий.

2.2 Часть II заключительного доклада посвящена выявленным недостаткам существующих правовых рамок в отношении ответственности. Нормы материального права могут быть вполне адекватными для установления или распределения ответственности при происшествиях, связанных с отказом или неисправностью систем GNSS, однако процессуальные нормы и особенно применимые правила юрисдикции, возможно, будут недостаточными для привлечения всех сторон в суд в целях обеспечения оперативной и справедливой компенсации в таких случаях. В частности, применение доктрины иммунитета суверена и связанных с ней

принципов может во многих случаях затруднить или сделать невозможным судебное преследование в отношении иностранных государств или правительственных органов, предоставляющих УВД или сигналы, средства и обслуживание GNSS за рубежом.

2.3 В части III заключительного доклада рассказывается о рассмотрении договорных рамок, что было основным содержанием работы Исследовательской группы. Договорные рамки могут стать связующим звеном между поставщиком или поставщиками сигналов и государством, обладающим юрисдикцией по статье 28 Чикагской конвенции, в части условий, при которых предоставляется обслуживание GNSS. Договорные рамки могут также содержать необходимые положения об ответственности. Исследовательская группа подробно обсудила и доработала свод договорных положений в виде **"Проекта договорных рамок, касающихся предоставления обслуживания GNSS"**, который приведен в **дополнении F** к заключительному докладу Группы. Большинство членов Группы поддержали проект договорных рамок, однако имели место различия позиций в отношении сферы действия и обязательного характера рамок. Некоторые участники дискуссии рассматривали рамки как факультативный, необязательный типовой договор, который государства или другие стороны могут принять. По мнению других членов Группы, для поддержания желаемого уровня единообразия и для предоставления необходимых гарантий уверенности в работе систем CNS/ATM рамки должны содержать ряд общих элементов, имеющих обязательную силу для сторон, и быть оформлены в виде межправительственного соглашения, на базе которого в будущем может быть создана международная конвенция.

2.4 Часть IV заключительного доклада посвящена рассмотрению международной конвенции. Несмотря на пространные дискуссии на нескольких совещаниях, достичь консенсуса по данному вопросу Группе не удалось. Одна из позиций заключалась в том, что, поскольку многим государствам придется санкционировать использование сигналов GNSS, не имея контроля над ними, единственным способом обеспечить уверенность в системе является принятие как поставщиками, так и пользователями определенных прав и обязательств в форме международно-правового документа, имеющего обязательную силу. Также отмечалось, что вопрос ответственности является одним из важнейших элементов правовых рамок для GNSS. Сторонники второй точки зрения считали, что существующие правовые рамки ИКАО, а именно Чикагская конвенция и Приложения к ней, обеспечивают эксплуатационную надежность и не имеют каких-либо недостатков, препятствующих внедрению систем CNS/ATM. Нет необходимости создавать новую универсальную систему ответственности или разрабатывать конвенцию об ответственности для GNSS, поскольку нет оснований полагать, что действующие режимы ответственности в рамках национального законодательства не смогут регулировать GNSS. Третья группа участников дискуссии занимала позицию, аналогичную позиции сторонников международной конвенции, рассматривая ее как необходимое и долгосрочное решение вопроса о правовых рамках для GNSS. В то же время они считали, что обязательные договорные рамки могли бы стать промежуточным решением между сохранением статуса-кво и долгосрочной перспективной разработкой международной конвенции.

2.5 В Исследовательской группе сложилось два подхода к использованию международной конвенции в качестве долгосрочных правовых рамок регулирования систем CNS/ATM: сторонники первого считали, что в настоящее время не имеется достаточного опыта внедрения систем CNS/ATM, и в частности GNSS, и поэтому на данном этапе представляется преждевременным разрабатывать и подготавливать проект международной конвенции. Сторонники второго подхода исходили из того, что международная конвенция необходима и желательна.

2.6 В части V заключительного доклада рассматриваются некоторые вопросы, относящиеся к связи и наблюдению.

3. РАССМОТРЕНИЕ СОВЕТОМ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОГО ДОКЛАДА ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ГРУППЫ

3.1 В ходе рассмотрения Советом заключительного доклада Исследовательской группы 5 марта 2004 года на 9-м заседании 171-й сессии отмечалось, что в отсутствие консенсуса по вопросу о необходимости заключения международной конвенции Совет мог бы признать, что ИКАО провела исчерпывающее исследование правовых аспектов внедрения систем CNS/ATM, и рекомендовать 35-й сессии Ассамблеи постановить, что ИКАО считает изучение правовых аспектов завершенным и должна сосредоточить усилия на технических аспектах внедрения систем CNS/ATM, по крайней мере на предстоящее трехлетие. Ряд представителей в Совете также поддержали мнение о том, что на данном этапе было бы преждевременным рассматривать и разрабатывать проект международной конвенции.

3.2 С другой стороны, было высказано мнение о необходимости дальнейшего изучения правовых аспектов систем CNS/ATM. Поскольку спутниковая радиосвязь в конечном итоге превратится в единственное средство для использования при организации воздушного движения, следует признать необходимость создания новых международных механизмов, регламентирующих вопросы внедрения и эксплуатации будущих систем GNSS. Такие механизмы, в частности, должны обеспечивать достаточную правовую определенность для тех государств, которые будут полагаться на сигналы, предоставляемые другими сторонами, в отношении их обязательств по статье 28 Чикагской конвенции. Эти механизмы должны также устанавливать всеобъемлющие, последовательные и скоординированные рамки ответственности при осуществлении деятельности, связанной с GNSS.

3.3. Было также отмечено, что три подхода, о которых говорится в п. 4, можно рассматривать как четыре подхода, так как третий подход, связанный с договорными рамками, предусматривает два самостоятельных и отличающихся друг от друга варианта: гибкий подход и обязывающий подход. В соответствии с гибким подходом будет подготовлено несколько типовых положений, а договаривающиеся стороны будут решать, следует ли использовать их в договоре. Согласно обязывающему подходу в договорные рамки следует включить ряд общих элементов императивного характера, которые должны иметь обязательную силу для всех сторон. Соответственно, договорные рамки должны содержать рамочное соглашение между государствами на уровне правительств, основная задача которого – определить обязательные общие элементы.

3.4 В заключение Совет отметил, что вопрос о правовых аспектах внедрения систем CNS/ATM является чрезвычайно важным. Этот сложный не только в юридическом, но и в техническом и технологическом отношении вопрос включен в общую программу работы Юридического комитета, которая утверждена Ассамблеей и ежегодно рассматривается Советом. Решение о дальнейших действиях в этой области должна принимать 35-я сессия Ассамблеи. Совет также подчеркнул необходимость проведения различия между двумя подходами к договорным рамкам, о которых говорится в п. 3.3 настоящего документа.

4. **ФИНАНСОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ДЕЙСТВИЙ**

4.1 Финансовые последствия работы в этой области зависят от решения Ассамблеи в рамках п. 5.1 b).

5. **ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ**

5.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению настоящий документ и добавление к нему; и
- b) при необходимости дать указания относительно работы в этой области.

ДОБАВЛЕНИЕ

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ДОКЛАД О РАБОТЕ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ГРУППЫ СЕКРЕТАРИАТА ПО ПРАВОВЫМ АСПЕКТАМ СИСТЕМ CNS/ATM

(Представлено Секретариатом)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Исследовательская группа Секретариата по правовым аспектам систем CNS/ATM была учреждена во исполнение решения Совета, принятого на 10-м заседании 154-й сессии (C-DEC 154/10) и одобренного резолюцией Ассамблеи A32-20 *"Разработка и развитие соответствующих долгосрочных юридических рамок для управления внедрением GNSS"*, которая поручила Совету и Генеральному секретарю в рамках их соответствующей компетенции и начиная с создания исследовательской группы Секретариата:

- "а) обеспечить оперативное выполнение рекомендаций Всемирной конференции по внедрению систем CNS/ATM, а также рекомендаций, сформулированных Группой юридических и технических экспертов по разработке правовых рамок применительно к GNSS (LTEP), особенно рекомендаций, касающихся институциональных вопросов и вопросов ответственности; и
- б) рассмотреть возможность разработки соответствующих долгосрочных юридических рамок для регулирования эксплуатации систем GNSS, включая международную конвенцию по этим вопросам, а также своевременно сформулировать предложения по таким рамкам для их рассмотрения на следующей очередной сессии Ассамблеи".

1.2 33-я сессия Ассамблеи в 2001 году приняла решение о необходимости продолжения деятельности по правовым аспектам систем CNS/ATM, с тем чтобы доработать концепцию договорных рамок для CNS/ATM в качестве промежуточного решения и наметить пути ее реализации.

1.3 С 1999 года по январь 2004 года Группа провела 11 совещаний для рассмотрения правовых аспектов систем CNS/ATM, в частности относящихся к GNSS.

1.4 Глобальная навигационная спутниковая система (GNSS), являющаяся одним из ключевых элементов систем CNS/ATM, представляет собой всемирную систему определения местоположения и времени, которая включает группировки спутников, бортовые приемники, а также систему контроля целостности, дополняемую по мере необходимости в целях обеспечения требуемых навигационных характеристик на конкретном этапе полета. В настоящее время действуют две спутниковые навигационные системы: глобальная система определения местоположения (GPS), разработанная Соединенными Штатами Америки, и глобальная орбитальная навигационная спутниковая система (ГЛОНАСС) Российской Федерации.

Разрабатывается также новая система в Европе, получившая название "Галилео", которая, как предполагается, с 2008 года станет новым элементом GNSS.

1.5 При рассмотрении правовых аспектов систем CNS/ATM исходят из следующих основных посылок: 1) перспективная GNSS, представляющая собой результат эволюции существующих систем, будет состоять из различных глобальных и региональных систем; 2) эти системы могут контролироваться гражданскими органами, военными органами или теми, и другими одновременно; и 3) перспективная GNSS будет включать ключевые элементы (основные сигналы в пространстве) и системы функционального дополнения. В этом контексте Исследовательская группа Секретариата рассмотрела нынешние правовые рамки, применимые к системам CNS/ATM, выявила определенные недостатки, детально обсудила договорные рамки для систем и изучила возможность заключения для этой цели международной конвенции.

2. ЧАСТЬ I. СУЩЕСТВУЮЩИЕ ПРАВОВЫЕ РАМКИ

2.1 В своей работе Исследовательская группа исходила из посылки о наличии общего согласия в отношении того, что отсутствуют какие-либо юридические препятствия развертыванию систем CNS/ATM, как отсутствуют и какие-либо характерные особенности систем CNS/ATM, которые не отвечают положениям *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944 год, в дальнейшем именуемой "Чикагской конвенцией"). (См. доклад 28-й сессии Юридического комитета, Дос 9588 – LC/1888, 3-12). Сложился также консенсус по вопросу о том, что Чикагская конвенция и Приложения к ней применимы к системам CNS/ATM и что (GNSS) является совместимой с Чикагской конвенцией, Приложениями к ней и другими принципами международного права. Кроме того, ИКАО приняла или осуществила:

- 1) *Заявление о политике ИКАО в области внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM* (утверждено Советом 9 марта 1994 года), копия которого приводится в **дополнении А** к настоящему докладу;
- 2) обмен письмами между ИКАО и Соединенными Штатами Америки относительно GPS, датированными 14 и 27 октября 1994 года, копии которых приводятся в **дополнении В** к настоящему докладу;
- 3) обмен письмами между ИКАО и Российской Федерацией относительно ГЛОНАСС, датированными 4 июня и 29 июля 1996 года, копии которых приводятся в **дополнении С** к настоящему докладу;
- 4) резолюция А32-19 Ассамблеи *Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS* (в дальнейшем именуемая "хартией"), копия которой приводится в **дополнении D** к настоящему докладу.

2.2 Чикагская конвенция

2.2.1 По итогам состоявшихся дискуссий Исследовательская группа сделала выводы и рекомендации, которые излагаются ниже.

2.2.2 Ответственность согласно статье 28

2.2.2.1 Согласно статье 28 Чикагской конвенции Договаривающиеся государства обязуются предоставлять аэронавигационное обслуживание, включая требуемые аэронавигационные средства, в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО (SARPS). Внедрение GNSS не освобождает государства от предусмотренной статьей 28 ответственности за предоставление аэронавигационного обслуживания в своем воздушном пространстве. Государства, обязавшиеся обеспечивать предоставление аэронавигационных средств на своей территории с использованием собственных или предоставляемых другими сторонами сигналов, служб или средств, продолжают нести ответственность по статье 28 Конвенции. При предоставлении такого обслуживания после внедрения GNSS большинству государств приходится полагаться на сигналы в пространстве и их функциональные дополнения, предоставляемые другими сторонами. В этой связи возникает вопрос о том, следует ли при внедрении GNSS предусмотреть также дополнительный механизм установления связей между поставщиком или поставщиками сигналов и государством, обладающим юрисдикцией согласно статье 28. Исследовательская группа считала, что при внедрении GNSS Договаривающееся государство должно убедиться в том, что следующие элементы отвечают соответствующим SARPS ИКАО: а) сигналы в пространстве, б) его собственные средства внедрения и с) оборудование и процедуры эксплуатантов. Группа рекомендовала использовать процедуры, оговоренные в рекомендациях 1–7 ЛТЕР (см. **дополнении Е** к настоящему докладу), для облегчения процесса принятия решений по данному вопросу Договаривающимися государствами.

2.2.3 Сертификация

2.2.3.1 В рамках своей ответственности согласно статье 28 государства, которые предоставляют сигналы в пространстве или под юрисдикцией которых такие сигналы предоставляются, должны сертифицировать сигналы в пространстве, подтверждая их соответствие SARPS ИКАО, а государство, имеющее юрисдикцию согласно статье 28, должно обеспечить соответствие SARPS ИКАО авионики, наземных средств и требований к обучению и лицензированию.

2.2.4 Санционирование использования сигналов, обслуживания или других средств

2.2.4.1 При предоставлении аэронавигационных средств государства, использующие сигналы, обслуживание или другие средства, предоставляемые другими сторонами, в том числе другими государствами и международными организациями, должны вводить требование о санкционировании использования таких сигналов, обслуживания или других средств, предоставляемых другими сторонами в их воздушном пространстве. В соответствии с рекомендациями ЛТЕР (в частности, с рекомендациями 1–8) и складывающейся практикой и при условии дальнейшего изучения данного вопроса государствам при выдаче разрешений на использование сигнала GNSS для целей аэронавигации следует учитывать такие моменты, как:

- a) применение процессов организации контроля за обеспечением безопасности полетов;
- b) подтверждение соответствия SARPS ИКАО;
- c) обязательства в отношении непрерывности обслуживания;

- d) лицензирование и обучение персонала;
- e) процедуры координации и порядок действий в аварийной ситуации; и
- f) установление каналов обмена информацией.

2.2.5 Делегирование полномочий

2.2.5.1 Группа пришла к выводу, что в связи с внедрением систем CNS/ATM изменения статьи 28 Чикагской конвенции на данном этапе не требуется. Статья 28 не препятствует передаче Договаривающимся государством другому государству ответственности за организацию и предоставление аэронавигационного обслуживания в районах полетной информации, диспетчерских районах или диспетчерских зонах в воздушном пространстве над территорией первого государства. Такая передача предусмотрена положениями п. 2.1.1 Приложения 11 к Конвенции. Эти положения, а также договорные механизмы могут служить основой для передачи одним государством ответственности за предоставление аэронавигационного обслуживания другому государству или субъекту права.

2.2.6 Ответственность или обязательство

2.2.6.1 Группа также отметила, что ответственность по статье 28 не следует рассматривать как обязательство. С точки зрения международного права статья 28 регулирует отношения только между государствами и не дает оснований частным лицам предъявлять иски о компенсации ущерба. Такие иски должны рассматриваться на уровне применимого национального законодательства.

2.3 Заявление Совета о политике

2.3.1 9 марта 1994 года Совет ИКАО выступил с *"Заявлением о политике ИКАО в области внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM"*, в котором зафиксированы некоторые юридические принципы, которые должны применяться к обслуживанию GNSS, включая принципы всеобщей доступности на недискриминационной основе, суверенитета, полномочий и ответственности Договаривающихся государств, ответственности и роли ИКАО, непрерывности и качества обслуживания и возмещения затрат. В нем также рассматриваются такие вопросы, как техническое сотрудничество, организационные договоренности и аспекты внедрения, глобальная навигационная спутниковая система и организация и использование воздушного пространства.

2.4 Обмен письмами с Соединенными Штатами Америки и Российской Федерацией

2.4.1 Совет ИКАО также обменялся письмами с Соединенными Штатами Америки в отношении GPS в октябре 1994 года и с Российской Федерацией в отношении ГЛОНАСС в июне/июле 1996 года. Обе страны предложили свои системы для использования международным сообществом без взимания прямых сборов на период не менее 10 лет в случае GPS и 15 лет в случае ГЛОНАСС. В этих письмах подтверждены некоторые принципы из вышеупомянутого заявления о политике, в частности принципы предоставления сигналов на недискриминационной основе всем пользователям гражданской авиации, поддержания целостности и надежности обслуживания и права любого государства управлять воздушным движением и обеспечивать

соблюдение правил безопасности полетов в пределах своего суверенного воздушного пространства.

2.5 Хартия

2.5.1 В октябре 1998 года по итогам деятельности ЛТЕР 32-я сессия Ассамблея приняла резолюцию А32-19 *"Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS"*. В этой хартии зафиксированы основополагающие принципы, которые применяются при внедрении и эксплуатации GNSS.

2.5.2 Что касается статуса хартии, то часть членов Исследовательской группы считало, что хартия представляет собой серьезную декларацию, не имеющую, однако, обязательной силы. Другие члены Группы полагали, что юридическое значение хартии не следует недооценивать. Хартия, единогласно принятая в виде резолюции Ассамблеи, не лишена юридических последствий. Ключевым фактором является готовность государств согласиться со стандартами поведения, а не форма таких стандартов.

2.5.3 После принятия хартии дискуссии в основном велись по вопросу о том, требуются ли дополнительные меры в отношении долгосрочных правовых рамок применительно к системам CNS/ATM и, если да, в какой форме.

2.6 Национальное законодательство

2.6.1 Ряд правовых аспектов систем CNS/ATM в настоящее время регулируется применимым национальным законодательством, в частности вопросы ответственности. В контексте существующих правовых рамок Исследовательская группа рассмотрела национальное законодательство ряда государств, представляющих разные правовые системы, применительно к нормам ответственности, которые будут регулировать деятельность GNSS. Анализ показал, что нормы материального права, которые регулируют вопросы ответственности органов управления воздушным движением (УВД) и, возможно, будут применяться в случаях, связанных с отказом или сбоем систем GNSS, во всех случаях основаны на принципе наличия вины. Речь идет, в частности, о небрежности (противозаконном действии или бездействии, а в одном государстве – грубой небрежности), причем требуется доказательство вины органа УВД, или его служащих, или его представителей.

3. ЧАСТЬ II. ВЫЯВЛЕННЫЕ НЕДОСТАТКИ ДЕЙСТВУЮЩИХ ПРАВОВЫХ РАМОК В ОТНОШЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

3.1 В ходе обзора действующих правовых рамок, о котором говорится выше в части I, Группа попыталась выявить любые недостатки существующих правовых рамок, в частности в отношении ответственности, возникающей в связи с происшествием, которое было вызвано сбоем или отказом GNSS.

3.2 Принципы, регулирующие ответственность

3.2.1 На основе исследования, упомянутого выше в п. 2.6.1, Исследовательская группа сделала вывод о том, что при предоставлении средств GNSS на своей территории государства несут ответственность по национальному законодательству за убытки или ущерб, причиненные в

результате их собственной небрежности или вины либо небрежности или вины их представителей, независимо от того, предоставляют ли они свои собственные сигналы, обслуживание или средства, либо обеспечивают их предоставление другими сторонами, в той мере, в какой такая небрежность или вина доказаны.

3.2.2 Аналогичным образом государства или международные организации, предоставляющие сигналы, обслуживание или иные средства GNSS другим государствам, несут ответственность по национальному законодательству за ущерб, причиненный в результате их небрежности или вины либо небрежности или вины их представителей.

3.2.3 Соответственно, государствам следует включать в свое национальное законодательство требование о том, чтобы лицам, которым причинен ущерб в результате небрежности или вины государства или его представителей при предоставлении сигналов, обслуживания или других средств CNS/ATM, предоставлялись адекватные средства правовой защиты, позволяющие получить оперативную, законную и справедливую компенсацию независимо от иммунитета суверена.

3.3 Недостатки существующих правовых рамок

3.3.1 Положения материального права, упомянутые выше, могут быть вполне адекватными для установления или распределения ответственности при происшествиях, связанных с отказом или сбоем системы GNSS, однако процессуальные нормы и особенно применимые правила юрисдикции, возможно, будут недостаточными для привлечения всех сторон в суд в целях обеспечения оперативной и справедливой компенсации в таких случаях. В частности, применение доктрины иммунитета суверена и связанных с ней принципов может во многих случаях затруднить или сделать невозможным судебное преследование в отношении государств или правительственных органов, предоставляющих УВД с использованием сигналов, средств и обслуживания GNSS, если такие действия предпринимаются за рубежом.

3.4 Подходы к проблеме ответственности

3.4.1 Группа определила три возможных подхода к проблеме ответственности применительно к GNSS:

- a) обеспечить, чтобы доктрина иммунитета суверена и связанные с ней принципы не препятствовали участию всех возможных ответчиков, включая все стороны, задействованные в предоставлении обслуживания GNSS, в процессуальных действиях в том суде, в котором сторона, потерпевшая в результате происшествия, связанного с отказом или сбоем GNSS, предъявила иск;
- b) создать адекватный механизм, позволяющий государству, обладающему юрисдикцией в смысле статьи 28, и эксплуатанту воздушного судна предъявлять регрессные иски другой стороне или сторонам (главным образом поставщику основного сигнала и поставщику дополнительного сигнала), участвующим в предоставлении обслуживания, в той мере, в какой другая такая сторона или такие стороны допустили небрежность при предоставлении сигналов, или

- с) обеспечить адекватное компенсационное покрытие по линии компенсационных фондов, аналогичных создаваемым в сфере морского транспорта и в других областях.

3.4.2 Группа провела пространную и подробную дискуссию по вопросу о возможных подходах к проблеме ответственности. Часть членов Группы считала, что для достижения универсальности и уверенности в новой аэронавигационной системе вопрос ответственности следует решать в рамках единого режима, а не оставлять на усмотрение национального права. Однако другие члены Группы не считали необходимым создавать новую универсальную систему ответственности или конвенцию об ответственности в рамках системы GNSS, поскольку нет оснований полагать, что существующий в настоящее время режим ответственности в рамках национального права не сможет работать применительно к GNSS; кроме того, они полагали, что между GNSS и возможными пробелами в системе ответственности нет никакой связи. В конечном итоге Группа поддержала промежуточную позицию – предложение об изучении механизма договорных рамок. Было отмечено, что в договорные рамки можно включить ряд общих элементов, часть из которых связана с ответственностью. К таким общим элементам следует отнести по крайней мере следующие моменты:

- a) участники системы GNSS, включая обозначенного в договоре поставщика обслуживания, должны соблюдать SARPS ИКАО;
- b) вопрос иммунитета суверена;
- c) государство, осуществляющее юрисдикцию согласно статье 28, несет полную ответственность за предоставление обслуживания УВД на своей территории, однако другие участники одновременно отвечают за обслуживание или элементы, которые они обязались предоставлять; соответственно государствам в смысле статьи 28 следует обеспечить создание адекватного механизма предъявления регрессных требований;
- d) участники системы GNSS обеспечивают наличие адекватных средств покрытия рисков; и
- e) ответственность должна основываться на принципе наличия вины.

3.4.3 Некоторые члены Группы считали, что эти общие элементы должны быть обязательными для всех сторон в договорных рамках. Поэтому их следует включить в рамочное соглашение, как это показано в **дополнении G** к настоящему докладу. Другие члены Группы поддержали включение общих элементов в договорные рамки при условии, что каждая сторона сохранит свободу действий в части вступления в договорные рамки.

4. ЧАСТЬ III. РАССМОТРЕНИЕ ДОГОВОРНЫХ РАМОК

4.1 Во исполнение мандата, подтвержденного 33-й сессией Ассамблеи ИКАО (см. п. 1.2 выше), Исследовательская группа также рассмотрела договорные рамки в качестве временного решения для систем CNS/ATM.

4.2 Концепция договорных рамок

4.2.1 Договорные рамки могут стать связующим звеном между поставщиком или поставщиками сигналов и государством, обладающим юрисдикцией по статье 28 Чикагской конвенции, в части условий, при которых предоставляется обслуживание GNSS. Договорные рамки могут также содержать необходимые положения об ответственности.

4.2.2 Состоявшиеся в Группе дискуссии прояснили, что в принципе договорные рамки будут необязательными рамками, хотя несколько членов Группы считали необходимым включить в них ряд обязательных общих элементов. Рамки будут регулировать взаимоотношение между различными участниками на различных этапах предоставления обслуживания GNSS, включая поставщиков основного сигнала, поставщиков дополнительного сигнала и государства, обладающие юрисдикцией согласно статье 28 Чикагской конвенции. Учитывая возможность того, что связанные с GNSS договоры будут заключаться отдельно различными и многочисленными сторонами, некоторые члены Группы считали, что для поддержания желательного уровня единообразия и для предоставления необходимых гарантий уверенности в работе систем CNS/ATM следует определить ряд общих элементов, которые должны быть применимыми ко всем договорам. Предполагается, что такие общие элементы станут убедительным доводом в пользу единообразия. Некоторые общие элементы, относящиеся к ответственности, рассматривались выше в п. 3.1. Такие договоренности должны соответствовать упомянутой выше хартии.

4.3 Элементы договорных рамок

4.3.1 Исследовательская группа подробно обсудила и доработала свод договорных положений в виде "**Проекта договорных рамок, касающихся предоставления обслуживания GNSS**", приведенного в **дополнении F** (в дальнейшем именуется "проект договорных рамок"), который поддержало большинство членов Группы. Перечисленные ниже элементы стали составной частью проекта договорных рамок.

4.3.2 Стороны

4.3.2.1 Статья 1 проекта договорных рамок определяет стороны в рамках и сферу применения рамок. Рамки призваны в первую очередь регулировать отношения между поставщиком обслуживания воздушного движения (ОВД) и поставщиком сигнала GNSS, который определен в статье 2, но могут также использоваться для регулирования отношений между поставщиком ОВД и поставщиком дополнительного сигнала, а также, возможно, и другими сторонами. Каждый договор будет применяться к воздушному пространству, в котором соответствующий поставщик ОВД несет ответственность за предоставление обслуживания.

4.3.3 Обязательства поставщика сигнала GNSS

4.3.3.1 В статье 3 оговариваются основные обязательства поставщика сигнала GNSS, включая предоставление сигналов, получение лицензии, если это требуется, соблюдение положений об управлении безопасностью полетов и предоставление соответствующей аэронавигационной информации. Детальные технические критерии должны быть изложены в приложении, подготовленном экспертами.

4.3.4 **Обязательства поставщика ОВД**

4.3.4.1 Статья 4 оговаривает основные обязательства поставщика ОВД, включая получение необходимых разрешений на использование сигналов GNSS, координацию с поставщиком сигнала GNSS по вопросам обеспечения передачи сигналов, соблюдение положений об управлении безопасностью полетов и выплату сборов за обслуживание поставщику сигнала GNSS, если это применимо.

4.3.5 **Возмещение затрат**

4.3.5.1 Статья 5 разрешает поставщику сигнала GNSS создавать механизм возмещения затрат с целью получения компенсации расходов на предоставление такого обслуживания с пользователей сигналами GNSS. Было предложено, чтобы такой механизм обеспечивал адекватное распределение затрат между самими авиационными пользователями, а также между авиационными пользователями и другими пользователями системы, учитывая при этом имеющиеся статистические данные о том, что авиационные пользователи составляют лишь небольшую часть от общего числа пользователей сигналов.

4.3.6 **Ответственность**

4.3.6.1 В статье 6 устанавливается, что ответственность каждой стороны за невыполнение обязательств по договору регламентируется режимом ответственности, применимым к ее деятельности. Данное положение рассматривает вопросы ответственности сторон в договорном контексте, не затрагивая аспекты ответственности перед третьей стороной.

4.3.7 **Прочие вопросы**

4.3.7.1 В статье 7 рассматриваются вопросы регрессных требований и возмещения ущерба; статья 8 предусматривает отказ от иммунитета суверена в целях упрощения решения вопросов ответственности, о которых говорится в части II настоящего доклада; статья 9 посвящена урегулированию споров.

4.3.8 Заслушав представление и обсудив материал **дополнения F**, подавляющее большинство членов Группы пришло к выводу, что содержащиеся в нем договорные рамки представляют реалистичный подход к вопросу правовых рамок для систем CNS/ATM, и приняло его.

4.4 **Альтернативное предложение некоторых членов Группы**

4.4.1 Однако некоторые члены Группы настаивали на принятии более широких договорных рамок, чем приведены в **дополнении F**, утверждая, что они не должны ограничиваться серией договоров между различными участниками процесса внедрения систем CNS/ATM, а должны включать рамочное соглашение между государствами на уровне правительств, основная цель которого – определить общие и обязательные для применения элементы. По мнению этих членов Группы, такое соглашение должно не только определять отношения между государствами, но и регулировать определенные аспекты договорных отношений с участием эксплуатантов системы и поставщиков обслуживания. Необходимой частью такого соглашения является набор обязательных общих элементов, которые должны использоваться всеми участниками. Такие обязательные элементы могут включать, в частности, соблюдение Стандартов и Рекомендуемой

практики ИКАО, соблюдение хартии, обязательное страхование рисков, право на арбитражное рассмотрение, отказ от права ссылаться на иммунитет суверена и центральная роль ИКАО как глобального координатора. Мнения этих членов Группы изложены в **дополнении G**.

5. ЧАСТЬ IV. РАССМОТРЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ

5.1 Обсуждение международной конвенции в других органах ИКАО

5.1.1 Мандат Группы предусматривал, в частности, рассмотрение вопроса о заключении международной конвенции в целях создания долгосрочных правовых рамок для систем CNS/ATM. Вопрос о том, существует ли необходимость разработки международной конвенции по GNSS, ранее уже широко дискутировался на различных совещаниях ИКАО, включая 28-ю и 29-ю сессии Юридического комитета, Всемирную конференцию по внедрению систем CNS/ATM, проходившую в Рио-де-Жанейро с 11 по 15 мая 1998 года, и 32-ю и 33-ю сессии Ассамблеи.

5.1.2 Конференция в Рио-де-Жанейро рекомендовала ИКАО продолжить работу над сложными правовыми аспектами внедрения систем CNS/ATM, включая GNSS. В рамках такой дальнейшей работы следует попытаться определить соответствующие долгосрочные правовые рамки, регламентирующие эксплуатацию и предоставление систем CNS/ATM, включая рассмотрение вопроса о заключении для этой цели международной конвенции. В то же время такая дальнейшая работа не должна задерживать внедрение системы CNS/ATM.

5.1.3 В соответствии с резолюцией A32-20 Ассамблеи 33-я сессия Ассамблеи приняла решение продолжить работу по юридическим аспектам систем CNS/ATM с целью завершить формулирование концепции договорных рамок для CNS/ATM в качестве временного механизма и наметить путь ее реализации, включая рассмотрение вопроса о заключении международной конвенции.

5.2 Рассмотрение вопроса о международной конвенции в Исследовательской группе

5.2.1 Во исполнение решений 32-й и 33-й сессий Ассамблеи Группа рассмотрела вопрос о международной конвенции, в которой будут определены права и обязательства государств в отношении обслуживания GNSS. Однако, несмотря на детальные дискуссии на нескольких совещаниях, достичь консенсуса по данному вопросу Группе не удалось.

5.2.2 Одна из позиций заключалась в том, что, поскольку многим государствам придется санкционировать использование сигналов GNSS, не имея контроля над ними, единственным способом обеспечения уверенности в системе является принятие как поставщиками, так и пользователями определенных прав и обязательств в форме международно-правового документа, имеющего обязательную силу. По мнению этих членов Группы, в международной конвенции необходимо зафиксировать, в частности, такие принципы, как признание первостепенной важности безопасности полетов международной гражданской авиации, неограниченный доступ к обслуживанию GNSS на недискриминационной основе, суверенное право каждого государства контролировать производство полетов воздушных судов и обеспечивать соблюдение правил безопасности полетов в пределах своего воздушного пространства и обязательство поставщиков гарантировать непрерывность, доступность, точность, транспарентность обслуживания GNSS и ответственность за него. Отмечалось также, что вопрос ответственности является одним из

важнейших элементов правовых рамок для GNSS, в частности, ввиду наличия большого числа участников и возможности одновременного проведения судебных разбирательств по одному и тому же иску в нескольких странах. По мнению сторонников этой позиции, внедрение такой глобальной бесшовной и интероперабельной системы, как CNS/ATM, несовместимо с разрозненным режимом ответственности. Эти члены Группы выступали за разработку международной конвенции, причем они считали, что за этот вариант высказалось подавляющее большинство участников конференции в Рио-де-Жанейро и 32-й и 33-й сессий Ассамблеи. Они рассматривают договорные рамки как гибкое промежуточное решение, на базе которого можно было бы выработать международную конвенцию или другие имеющие обязательную силу документы.

5.2.3 Сторонники второй точки зрения считали, что существующие правовые рамки ИКАО, а именно Чикагская конвенция, Приложения к ней и другие элементы, о которых говорится выше в части I, включая применимые нормы национального законодательства, являются адекватными и не имеют каких-либо недостатков, препятствующих внедрению систем CNS/ATM. Нет необходимости создавать новую универсальную систему ответственности или разрабатывать конвенцию об ответственности для GNSS, поскольку нет оснований полагать, что действующий режим ответственности в рамках национального законодательства не сможет регулировать GNSS, а также поскольку нет связи между GNSS и потенциальными пробелами в системе ответственности. Правовые вопросы обсуждались различными органами ИКАО, однако ни на одном из этапов не было достигнуто консенсуса по предложению о принятии нового международного договора. В то же время каждый орган ИКАО, который рассматривал связанные с CNS/ATM правовые аспекты, обязательно делал оговорку о том, что работа по правовым вопросам не должна приводить к задержкам с техническим внедрением систем CNS/ATM.

5.2.4 Третья группа участников дискуссии занимала позицию, аналогичную позиции сторонников международной конвенции, о которой говорится выше в п. 5.2.2, рассматривая ее как необходимое и долгосрочное решение вопроса о правовых рамках для GNSS. Ограничивающие факторы, по их мнению, носят не юридический, а практический характер в том смысле, что принятие конвенции, естественно, потребует больше времени, чем создание договорных рамок. Кроме того, вариант договорных рамок не только позволит устранить пробел, но и облегчит процесс создания конвенции на основе адекватного промежуточного решения. Таким образом, договорные рамки, о которых говорится выше в п. 4.4.1, могут рассматриваться как промежуточное решение между сохранением статуса-кво и долгосрочной перспективой разработки международной конвенции. Следует напомнить, что рамки, о которых говорится выше в п. 4.4.1, потребуют, в частности, заключения рамочного соглашения между государствами на уровне правительств.

5.2.5 Члены Группы, упомянутые в предыдущем пункте, представили предлагаемый проект конвенции, в котором содержатся элементы, заимствованные из хартии, оговоренные в рекомендациях LTER и другие элементы, которые они считают необходимыми для создания всеобъемлющего и имеющего обязательную силу международно-правового документа. Документ *"Предложение некоторых членов Группы относительно основных элементов международной конвенции"* приводится для сведения в **дополнении Н**; тем не менее следует иметь в виду, что этот материал не отражает мнения большинства членов Группы.

5.2.6 В заключение дискуссии по вопросу о проекте конвенции и его конкретных положениях большинство присутствовавших членов Группы отметило, что, поскольку процесс внедрения GNSS продолжается, еще не накоплен опыт, который можно было бы положить в

основу разработки международной конвенции. Поэтому целесообразно не предпринимать дальнейших действий по этому вопросу, дожидаясь дальнейшего прогресса в реализации GNSS.

5.2.7 Когда вопрос о международной конвенции был включен в повестку дня 10-го совещания для заключительного его рассмотрения Группой, большинство членов Группы считало, что в настоящее время не имеется достаточного опыта внедрения систем CNS/ATM, и в частности GNSS, и поэтому на данном этапе представляется преждевременным разрабатывать и подготавливать проект международной конвенции. Другие члены Группы считали, что международная конвенция является необходимой и желательной.

6. ЧАСТЬ V. ДРУГИЕ ВОПРОСЫ, РАССМОТРЕННЫЕ ГРУППОЙ

6.1 Мандат Исследовательской группы предусматривал изучение еще двух вопросов, а именно вопросов, относящихся к связи и наблюдению в рамках CNS/ATM.

6.2 Вопросы, относящиеся к связи

6.2.1 При рассмотрении вопроса об ответственности и других правовых принципах применительно к спутниковой связи Группа отметила широкое распространение практики использования оговорок о непризнании ответственности в отрасли электросвязи, включая спутниковую связь. Группа на основании консенсуса сформулировала вывод о том, что, несмотря на действующую практику ограничения ответственности, правовой режим в сфере электросвязи не подрывает доверия общественности к системе. Использование спутников связи в отличие от использования наземных систем на данном этапе не создает каких-либо правовых проблем. Оговорка о непризнании ответственности используется почти повсеместно. Поставщики обслуживания воздушного движения несут ответственность за обеспечение резервирования связи для удовлетворения требований, относящихся к надежности, доступности и непрерывности обслуживания. С другой стороны, проблему ограничения ответственности при предоставлении связанного оборудования можно изучить более подробно в будущем с учетом дополнительного опыта реализации CNS/ATM, если это будет сочтено необходимым и уместным.

6.3 Вопросы, относящиеся к наблюдению

6.3.1 Группа также обсудила правовые вопросы, относящиеся к наблюдению. Аспекты наблюдения не входят в число основных элементов ее мандата, и поэтому Группа ограничилась общей дискуссией. Отмечалось, что поскольку наблюдение имеет отношение как к связи, так и к навигации, правовые рамки для этой деятельности будут во многом определяться правовыми режимами, применимыми к этим двум элементам систем CNS/ATM. Группа также отметила, что наблюдение в большей степени зависит от автоматизированных систем, и поэтому можно ожидать смещения акцента с ответственности за ошибку человека в сторону ответственности изготовителей оборудования. Тем не менее Группа не выделила конкретных правовых проблем, связанных с наблюдением, которые требовали бы рассмотрения на данном этапе.

7. ВЫВОДЫ

7.1 GNSS, являющаяся одним из ключевых элементов систем CNS/ATM, находится в процессе внедрения. В своей работе Исследовательская группа исходила из посылки о наличии

общего согласия в отношении того, что отсутствуют какие-либо юридические препятствия развертыванию систем CNSA/TM, равно как и какие-либо характерные особенности систем CNS/ATM, которые противоречили бы положениям Чикагской конвенции.

7.2 Существующие правовые рамки

7.2.1 Как часть существующих правовых рамок Чикагская конвенция, и конкретно ее статья 28, применима к системам CNS/ATM. Другие элементы существующих рамок включают заявление Совета ИКАО о политике, обмен письмами ИКАО соответственно с Соединенными Штатами Америки и Российской Федерацией и резолюция Ассамблеи А32-19 *"Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS"*. Существующие рамки также включают национальное законодательство, поскольку некоторые юридические аспекты систем CNS/ATM регламентируются национальным правом, в частности аспекты режима ответственности.

7.2.2 Согласно статье 28 Чикагской конвенции Договаривающиеся государства обязуются предоставлять аэронавигационное обслуживание, включая надлежащие аэронавигационные средства, в соответствии с SARPS ИКАО. Внедрение GNSS не освобождает государства от ответственности по статье 28 за предоставление аэронавигационного обслуживания в их воздушном пространстве. При осуществлении такого обязательства соответствующим государствам потребуется решить некоторые проблемы, связанные с сертификацией и санкционированием использования GNSS, а также с делегированием ответственности.

7.2.3 Группа также признала, что при предоставлении обслуживания согласно статье 28 после внедрения GNSS большинству государств придется полагаться на сигналы в пространстве и их функциональные дополнения, предоставляемые другими сторонами. Соответственно, необходимо определить связь между поставщиком или поставщиками сигналов и государствами, осуществляющими юрисдикцию согласно статье 28.

7.3 Неадекватность существующих правовых рамок

7.3.1 Группа пришла к выводу, что хотя положения материального права, регулирующие вопросы ответственности, могут быть вполне адекватными для установления или распределения ответственности при происшествиях, связанных с отказом или сбоем системы GNSS, процессуальные нормы и особенно применимые правила юрисдикции, возможно, будут недостаточными для привлечения всех сторон в суд в целях обеспечения оперативной и справедливой компенсации в таких случаях. В частности, применение доктрины иммунитета суверена и связанных с ней принципов может во многих случаях затруднить или сделать невозможными судебные действия в отношении государств или правительственных органов, предоставляющих УВД с использованием сигналов, средств и служб GNSS, если такие судебные действия предпринимаются на иностранной территории.

7.4 Рассмотрение договорных рамок

7.4.1 Во исполнение решения 33-й сессии Ассамблеи Группа сосредоточила внимание на рассмотрении договорных рамок, которые могут определить связь между поставщиком или поставщиками сигналов и государством, осуществляющим юрисдикцию по статье 28 Чикагской конвенции, в части условий предоставления сигналов GNSS. Договорные рамки могут также содержать необходимые положения по вопросу ответственности. Большинство членов Группы

поддержало свод положений для таких договорных рамок, которые приведены в **дополнении F** к настоящему докладу. Тем не менее существуют разногласия по вопросу о сфере применения и обязательном характере договорных рамок. Некоторые члены Группы рассматривали такие рамки как факультативный и не имеющий обязательной силы типовой договор, который государства или другие стороны могут принять или не принять. По мнению других членов Группы, такие рамки должны содержать несколько общих элементов, обязательных для сторон, которые должны иметь форму межправительственного соглашения и могут постепенно перерасти в будущем в международную конвенцию.

7.5 Рассмотрение международной конвенции

7.5.1 Несмотря на детальное обсуждение на нескольких совещаниях Группы, добиться консенсуса по вопросу о международной конвенции не удалось. Вопрос о международной конвенции был внесен в повестку дня 10-го совещания для заключительного рассмотрения Группой, по итогам которого большинство членов высказало мнение о том, что в настоящее время не накоплен достаточный опыт внедрения систем CNS/ATM, и в частности GNSS, и поэтому было бы преждевременным на этом этапе разрабатывать и подготавливать проект международной конвенции. Другие члены Группы считали, что международная конвенция является необходимой и желательной.

ДОПОЛНЕНИЕ А

ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОЛИТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ВНЕДРЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ СИСТЕМ CNS/ATM

ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОЛИТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ВНЕДРЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ СИСТЕМ CNS/ATM

Утверждено Советом ИКАО 9 марта 1994 года и изменено 28 июня 1996 года

Последовательно выполняя свои обязанности, вытекающие из Статьи 44 Конвенции о международной гражданской авиации, в частности, путем разработки принципов и методов международной аэронавигации и содействия планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире, Международная организация гражданской авиации (ИКАО), признавая ограниченные возможности существующих наземных систем, разработала концепцию систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) ИКАО, основанную на использовании спутниковой технологии. ИКАО считает, что скорейшее внедрение этих новых систем отвечает интересам эффективного развития международной гражданской авиации.

Внедрение и эксплуатация новых систем CNS/ATM осуществляются в соответствии со следующими правилами:

1. ВСЕОБЩАЯ ДОСТУПНОСТЬ

Все виды аэронавигационного обслуживания, обеспечиваемого при помощи систем CNS/ATM, предоставляются в соответствии с принципом всеобщей доступности на недискриминационной основе.

2. СУВЕРЕНИТЕТ, ПОЛНОМОЧИЯ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ

Внедрение и эксплуатация систем CNS/ATM, которые государства обязуются предоставлять в соответствии со Статьей 28 Конвенции, не ущемляют и не ограничивают суверенитет, полномочия или ответственность государств, связанные с управлением аэронавигацией, а также опубликованием и обеспечением соблюдения правил безопасности полетов. Сохраняются полномочия государств по осуществлению координации и управления связью, а также расширению, при необходимости, спутникового навигационного обслуживания.

3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И РОЛЬ ИКАО

Ответственность за принятие и изменение Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил, регулирующих системы CNS/ATM, должна по-прежнему возлагаться на ИКАО в соответствии со Статьей 37 Конвенции. В целях обеспечения максимально возможного единообразия в решении всех вопросов, связанных с безопасностью, регулярностью и эффективностью аэронавигации, ИКАО координирует и контролирует внедрение систем CNS/ATM на глобальной основе в соответствии с региональными аэронавигационными планами и скоординированным на глобальном уровне планом ИКАО, касающимся систем CNS/ATM. Кроме того, ИКАО содействует оказанию государствам помощи по техническим, финансовым,

управленческим, юридическим аспектам и аспектам сотрудничества, связанным с внедрением. И далее признается роль ИКАО в координации и использовании спектра частот средств связи и навигации, обслуживающих международную гражданскую авиацию.

4. **ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО**

В интересах скоординированного на глобальном уровне гармоничного внедрения и скорейшей реализации преимуществ для государств, пользователей и поставщиков ИКАО признает необходимость в техническом сотрудничестве при внедрении и эффективной эксплуатации систем CNS/ATM. С этой целью ИКАО играет центральную роль в координации договоренностей по техническому сотрудничеству для внедрения систем CNS/ATM. ИКАО также предлагает государствам, которые в состоянии делать это, оказывать помощь по техническим, финансовым, управленческим, юридическим аспектам и аспектам сотрудничества, связанным с внедрением."

5. **ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ДОГОВОРЕННОСТИ И ВНЕДРЕНИЕ**

Системы CNS/ATM предусматривают, когда это практически осуществимо, оптимальное использование существующей организационной структуры, измененной при необходимости, и их эксплуатируют в соответствии с существующими организационными договоренностями и юридическими правилами. При внедрении систем CNS/ATM учитываются, где это уместно, преимущества рационализации, интеграции и унификации систем. Внедрение должно быть достаточно гибким, позволяя использовать существующие и будущие виды обслуживания на эволюционной основе. Признается, что скоординированное на глобальном уровне внедрение, при активном участии государств, пользователей и поставщиков обслуживания, в частности, с помощью региональных групп аэронавигационного планирования и осуществления проектов, является важнейшим условием реализации всех преимуществ систем CNS/ATM. Соответствующие организационные договоренности не препятствуют конкуренции между поставщиками обслуживания, соблюдающими соответствующие Стандарты, Рекомендуемую практику и Правила ИКАО.

6. **ГЛОБАЛЬНАЯ НАВИГАЦИОННАЯ СПУТНИКОВАЯ СИСТЕМА**

Глобальная навигационная спутниковая система (GNSS) должна внедряться на основе эволюционного перехода от существующих глобальных навигационных спутниковых систем, включающих глобальную систему определения местоположения (GPS) Соединенных Штатов Америки и глобальную орбитальную навигационную спутниковую систему (GLONASS) Российской Федерации, к созданию объединенной GNSS, в отношении которой Договаривающиеся государства будут осуществлять достаточный контроль за аспектами, касающимися ее использования гражданской авиацией. ИКАО продолжает, в консультации с Договаривающимися государствами, пользователями воздушного пространства и поставщиками обслуживания, изучение возможности создания гражданской GNSS, находящейся под международным контролем.

7. ОРГАНИЗАЦИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Организация воздушного пространства осуществляется таким образом, чтобы обеспечить эффективность обслуживания. Внедрение систем CNS/ATM осуществляется с целью преодоления ограниченных возможностей существующих систем и удовлетворения возрастающих глобальных потребностей в воздушных перевозках и требований пользователей в отношении эффективности и экономичности при сохранении или повышении существующего уровня безопасности полетов. Хотя для внедрения систем CNS/ATM не требуется изменять существующую структуру районов полетной информации, государства могут дополнительно повысить эффективность и экономичность за счет объединения средств и служб.

8. НЕПРЕРЫВНОСТЬ И КАЧЕСТВО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Гарантируется непрерывность обслуживания, предоставляемого системами CNS/ATM, включая эффективные договоренности по сведению к минимуму влияния на эксплуатацию неизбежных неисправностей или отказа системы и обеспечению срочного восстановления обслуживания. Качество обслуживания, предоставляемого системами, отвечает Стандартам ИКАО в отношении целостности системы и обеспечивается с учетом необходимой очередности, безопасности и защиты от помех.

9. ВОЗМЕЩЕНИЕ ЗАТРАТ

Для обеспечения разумного распределения расходов между всеми пользователями любое возмещение затрат, понесенных при предоставлении обслуживания на основе CNS/ATM, осуществляется в соответствии со Статьей 15 Конвенции и основывается на принципах, изложенных в *Заявлениях Совета Договаривающимся государствам относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Doc 9082), включая принцип, согласно которому это не является препятствием или сдерживающим фактором для использования спутникового обслуживания, обеспечивающего безопасность полетов. Настоятельно рекомендуется осуществлять сотрудничество государств в их усилиях по возмещению расходов.

ДОПОЛНЕНИЕ В

ОБМЕН ПИСЬМАМИ МЕЖДУ ИКАО И
СОЕДИНЕННЫМИ ШТАТАМИ АМЕРИКИ ОТНОСИТЕЛЬНО GPS

Министерство транспорта США
Федеральное авиационное
управление

Канцелярия администратора
управления

800, Индепенденс авеню,
Юго-западный район,
Вашингтон, округ Колумбия 20591

14 октября 1994 года

Д-ру Ассаду Котайту
Президенту Совета
Международной организации гражданской авиации
1000 Шербрук стрит уэст
Монреаль, Квебек, Канада H3A 2R2

Уважаемый д-р Котайт!

Настоящее письмо заменяет мое письмо от 14 апреля 1994 года.

От имени Соединенных Штатов Америки хочу выразить удовлетворение инициативностью и важными результатами, достигнутыми Комитетом по будущим аэронавигационным системам (FANS) и Комитетом FANS (этап II) Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в деле обеспечения глобальной спутниковой навигации для гражданской авиации. В этой связи я отмечаю, что 11 декабря 1991 года Совет ИКАО поручил Генеральному секретарю приступить к заключению соглашения между ИКАО и государствами, предоставляющими глобальную навигационную спутниковую систему (GNSS), в отношении качества и продолжительности обслуживания будущей GNSS.

Пользуясь данной возможностью, хочу подтвердить предложение моего Правительства о предоставлении международному сообществу стандартного обслуживания по определению местоположения (SPS), обеспечиваемого имеющейся у США глобальной системой определения местоположения (GPS). Как было ясно заявлено Соединенными Штатами Америки на 10-й Аэронавигационной конференции ИКАО и на 29-й сессии Ассамблеи ИКАО, при условии требуемого по закону США выделения необходимых средств Соединенные Штаты Америки намерены предоставить для использования в обозримом будущем на непрерывной и глобальной основе систему GPS-SPS без взимания прямых сборов с пользователей. Это предложение отвечает требованиям ИКАО в отношении минимального срока предоставления обслуживания (10 лет) и невзимания прямых сборов. Это обслуживание, которое будет предоставлено, как предусмотрено техническими разделами Федерального радионавигационного плана, принятого Правительством Соединенных Штатов Америки, на недискриминационной основе всем пользователям гражданской авиации, будет обеспечивать точность определения местоположения в горизонтальной плоскости в

100 м (с вероятностью 95%) и 300 м (с вероятностью 99,99%). Соединенные Штаты Америки принимают все необходимые меры для обеспечения целостности и надежности обслуживания и ожидают, что они будут в состоянии представить уведомление по крайней мере за 6 лет до прекращения эксплуатации GPS или обслуживания GPS-SPS.

Согласно выводам FANS, GPS-SPS является возможным компонентом будущей системы GNSS. Соединенные Штаты Америки полагают, что предоставление GPS международному сообществу поможет государствам получить более полное представление об этой ценной технологии в качестве составной части GNSS. Предоставление GPS-SPS, разумеется, не имеет целью каким-либо образом ограничить права любого государства контролировать полеты воздушных судов и вводить правила обеспечения безопасности в своем суверенном воздушном пространстве.

В ближайшие годы международное сообщество должно решить, каким образом внедрять международную гражданскую глобальную систему навигации, основанную на спутниковой технологии. Соединенные Штаты Америки заверяют в своей полной готовности сотрудничать в этом предприятии и взаимодействовать с ИКАО с целью определения необходимых стандартов и рекомендуемой практики (SARP) в соответствии со Статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции). Учитывая эту цель, Соединенные Штаты Америки ожидают, что разрабатываемые ИКАО SARPS будут совместимы с характеристиками GPS и, наоборот, что государства будут свободны дополнять GPS-SPS с учетом соответствующих SARPS. Соединенные Штаты Америки также обеспечат непрерывный обмен информацией с ИКАО в отношении эксплуатации GPS с целью содействия Совету ИКАО в выполнении его обязанностей, вытекающих из Чикагской конвенции.

Буду признателен, если Вы подтвердите, что Международная организация гражданской авиации удовлетворена вышеизложенными позициями, которые я направляю Вам вместо соглашения. В этом случае настоящее письмо и Ваш ответ будут представлять собой взаимную договоренность между правительством Соединенных Штатов Америки и Международной организацией гражданской авиации относительно глобальной системы определения местоположения.

С уважением

Дэвид Р. Хинсон
Администратор

Ref.: LE 4/49.1
(F.LEB0513)

27 октября 1994 года

Имею честь подтвердить получение Вашего письма от 14 октября 1994 года, которое заменяет Ваше письмо от 14 апреля 1994 года.

Письмо от 14 октября 1994 года гласит:

"От имени Соединенных Штатов Америки хочу выразить удовлетворение инициативностью и важными результатами, достигнутыми Комитетом по будущим аэронавигационным системам (FANS) и Комитетом FANS (этап II) Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в деле обеспечения глобальной спутниковой навигации для гражданской авиации. В этой связи я отмечаю, что 11 декабря 1991 года Совет ИКАО поручил Генеральному секретарю приступить к заключению соглашения между ИКАО и государствами, предоставляющими глобальную навигационную спутниковую систему (GNSS), в отношении качества и продолжительности обслуживания будущей GNSS.

Пользуясь данной возможностью, хочу подтвердить предложение моего Правительства о предоставлении международному сообществу стандартного обслуживания по определению местоположения (SPS), обеспечиваемого имеющейся у США глобальной системой определения местоположения (GPS). Как было ясно заявлено Соединенными Штатами Америки на 10-й Аэронавигационной конференции ИКАО и на 29-й сессии Ассамблеи ИКАО, при условии требуемого по закону США выделения необходимых средств Соединенные Штаты Америки намерены предоставить для использования в обозримом будущем на непрерывной и глобальной основе систему GPS-SPS без взимания прямых сборов с пользователей. Это предложение отвечает требованиям ИКАО в

Г-ну Дэвиду Хинсону
Администратору Федерального
авиационного управления
Министерство транспорта США
800 Индепенденс авеню, S.W.
Вашингтон (округ Колумбия), 20591
США

Факс: 202 267 5047

отношении минимального срока предоставления обслуживания (10 лет) и невзимания прямых сборов. Это обслуживание, которое будет предоставлено, как предусмотрено техническими разделами Федерального радионавигационного плана, принятого Правительством Соединенных Штатов Америки, на недискриминационной основе всем пользователям гражданской авиации, будет обеспечивать точность определения местоположения в горизонтальной плоскости в 100 м (с вероятностью 95%) и 300 м (с вероятностью 99,99%). Соединенные Штаты Америки принимают все необходимые меры для обеспечения целостности и надежности обслуживания и ожидают, что они будут в состоянии представить уведомление по крайней мере за 6 лет до прекращения эксплуатации GPS или обслуживания GPS-SPS.

Согласно выводам FANS, GPS-SPS является возможным компонентом будущей системы GNSS. Соединенные Штаты Америки полагают, что предоставление GPS международному сообществу поможет государствам получить более полное представление об этой ценной технологии в качестве составной части GNSS. Предоставление GPS-SPS, разумеется, не имеет целью каким-либо образом ограничить права любого государства контролировать полеты воздушных судов и вводить правила обеспечения безопасности в своем суверенном воздушном пространстве.

В ближайшие годы международное сообщество должно решить, каким образом внедрять международную гражданскую глобальную систему навигации, основанную на спутниковой технологии. Соединенные Штаты Америки заверяют в своей полной готовности сотрудничать в этом предприятии и взаимодействовать с ИКАО с целью определения необходимых стандартов и рекомендуемой практики (SARPs) в соответствии со Статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции). Учитывая эту цель, Соединенные Штаты Америки ожидают, что разрабатываемые ИКАО SARPs будут совместимы с характеристиками GPS и, наоборот, что государства будут свободны дополнять GPS-SPS с учетом соответствующих SARPs. Соединенные Штаты Америки также обеспечат непрерывный обмен информацией с ИКАО в отношении эксплуатации GPS с целью содействия Совету ИКАО в выполнении его обязанностей, вытекающих из Чикагской конвенции.

Буду признателен, если Вы подтвердите, что Международная организация гражданской авиации удовлетворена вышеизложенными позициями, которые я направляю Вам вместо соглашения. В этом случае настоящее письмо и Ваш ответ будут представлять собой взаимную договоренность между правительством Соединенных Штатов Америки и Международной организацией гражданской авиации относительно глобальной системы определения местоположения".

На 12-м заседании своей 143-й сессии 26 октября 1994 года Совет ИКАО рассмотрел предложение, содержащееся в Вашем письме, и я с удовлетворением информирую Вас о том, что изложенная в нем договоренность является приемлемой для Международной организации гражданской авиации. Указанное предложение будет направлено всем Договаривающимся государствам ИКАО.

Примите уверения в моем совершенном уважении.

Ассад Котайт

СТРАНИЦА СПЕЦИАЛЬНО ОСТАВЛЕНА ЧИСТОЙ

ДОПОЛНЕНИЕ С

ОБМЕН ПИСЬМАМИ МЕЖДУ ИКАО и
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИЕЙ ОТНОСИТЕЛЬНО ГЛОНАСС

**МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Москва, 4 июня 1996 года

Доктору Ассаду Котайту
Президенту Совета Международной
организации гражданской авиации
1000 Шербрук стрит уэст,
г. Монреаль, Квебек, Канада
H3A 2R2

Уважаемый доктор Котайт!

Настоящее письмо заменяет мое письмо от 5 февраля 1996 года.

Начало внедрения спутниковых технологий в практику полетов мировой гражданской авиации знаменует собой новый этап практической реализации разработанной Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) концепции построения перспективных систем CNS/ATM. От имени Российской Федерации я хотел бы поздравить ИКАО с большими достижениями в деле проектирования будущей аэронавигационной системы и пожелать успехов в ее практической реализации.

Одной из наиболее важных частей будущей аэронавигационной системы является глобальная навигационная спутниковая система (GNSS). На 10-й Аэронавигационной конференции ИКАО, состоявшейся в 1991 году, Правительством СССР мировому авиационному сообществу была предложена для использования на безвозмездной основе глобальная спутниковая навигационная система "ГЛОНАСС". При этом гарантировалось функционирование системы не менее 15 лет с момента ее полного развертывания в 1995 году.

В настоящее время Российской Федерацией завершено развертывание космической группировки и наземного комплекса управления системы "ГЛОНАСС" в полном объеме, и система "ГЛОНАСС" функционирует, обеспечивая заданные характеристики определения местоположения воздушных судов.

Пользуясь предоставленными мне полномочиями, я хотел бы от имени Правительства Российской Федерации подтвердить сделанное на Десятой Аэронавигационной конференции предложение о предоставлении, при условии требуемого по законодательству Российской Федерации выделения необходимых средств, канала стандартной точности системы "ГЛОНАСС" мировому авиационному сообществу на недискриминационной основе на период не менее 15 лет, и не взимать с пользователей прямых сборов. Этот канал будет доступен для использования всем пользователям гражданской авиации и предоставит точностные характеристики определения

местоположения в горизонтальной плоскости до 60 метров (с вероятностью 0,997), а в вертикальной плоскости до 75 метров (с вероятностью 0,997). При этом не предполагается использования каких-либо методов закругления точности.

Российская Федерация принимает все необходимые меры для обеспечения целостности и надежности обслуживания и полагает, что она будет в состоянии представить уведомление по крайней мере за 6 лет до прекращения обслуживания.

Для обеспечения использования GNSS мировой гражданской авиацией Российская Федерация готова всемерно сотрудничать с ИКАО в подготовке надлежащих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) для GNSS в соответствии с положениями статьи 37 Чикагской конвенции, а также постоянно информировать ИКАО относительно эксплуатационного состояния системы "ГЛОНАСС".

Российская Федерация надеется, что разрабатываемые ИКАО SARPS будут совместимы с характеристиками системы "ГЛОНАСС" и наоборот, что различные государства будут свободны вводить необходимые для них дополнения для повышения эффективности использования системы "ГЛОНАСС" с учетом SARPS ИКАО.

Российская Федерация также обеспечит непрерывный обмен информацией с ИКАО в отношении эксплуатации системы "ГЛОНАСС" с целью содействовать Совету ИКАО в выполнении его обязанностей, вытекающих из Чикагской конвенции.

Предоставление системы "ГЛОНАСС" мировому авиационному сообществу не имеет целью каким-либо образом ограничить права любого государства по осуществлению контроля за производством полетов воздушных судов и соблюдению правил безопасности полетов в своем суверенном воздушном пространстве.

Учитывая то обстоятельство, что ИКАО должна выполнять функции координирующей международной организации в деле реализации на глобальной основе будущей аэронавигационной системы, мы готовы заключить соглашение с ИКАО о применении системы "ГЛОНАСС" мировым авиационным сообществом как элемента GNSS с приведенными выше характеристиками.

Буду признателен, если Вы подтвердите, что Международная организация гражданской авиации удовлетворена изложенными выше позициями. В этом случае настоящее письмо и Ваш ответ будут представлять собой взаимную договоренность между Правительством Российской Федерации и Международной организацией гражданской авиации относительно спутниковой навигационной системы "ГЛОНАСС".

С уважением

Н. П. Цах
Министр транспорта

Ref.: LE 4/49.1

29 июля 1996 года

Уважаемый г-н Цах!

Имею честь подтвердить получение Вашего письма, датированного 4 июня 1996 года, которое заменяет Ваше письмо от 5 февраля 1996 года.

В письме от 4 июня 1996 года говорится следующее:

"Настоящее письмо заменяет мое письмо от 5 февраля 1996 года.

Начало внедрения спутниковых технологий в практику полетов мировой гражданской авиации знаменует собой новый этап практической реализации разработанной Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) концепции построения перспективных систем CNS/ATM. От имени Российской Федерации я хотел бы поздравить ИКАО с большими достижениями в деле проектирования будущей аэронавигационной системы и пожелать успехов в ее практической реализации.

Одной из наиболее важных частей будущей аэронавигационной системы является глобальная навигационная спутниковая система (GNSS). На 10-й Аэронавигационной конференции ИКАО, состоявшейся в 1991 году, Правительством СССР мировому авиационному сообществу была предложена для использования на безвозмездной основе глобальная спутниковая навигационная система "ГЛОНАСС". При этом гарантировалось функционирование системы не менее 15 лет с момента ее полного развертывания в 1995 году.

В настоящее время Российской Федерацией завершено развертывание космической группировки и наземного комплекса управления системы "ГЛОНАСС" в полном объеме, и система "ГЛОНАСС" функционирует, обеспечивая заданные характеристики определения местоположения воздушных судов.

Пользуясь предоставленными мне полномочиями, я хотел бы от имени Правительства Российской Федерации подтвердить сделанное на Десятой Аэронавигационной конференции предложение о предоставлении, при условии требуемого по законодательству Российской Федерации выделения необходимых средств, канала стандартной точности системы "ГЛОНАСС" мировому авиационному сообществу на недискриминационной основе на период не менее 15 лет, и не взимать с пользователей

Г-ну Н.П. Цаху
Министру транспорта
Министерство транспорта Российской Федерации
ул. Садовая Самотечная, 10
Москва ГСП-4
101438 Российская Федерация

прямых сборов. Этот канал будет доступен для использования всем пользователям гражданской авиации и предоставит точностные характеристики определения местоположения в горизонтальной плоскости до 60 метров (с вероятностью 0,997), а в вертикальной плоскости до 75 метров (с вероятностью 0,997). При этом не предполагается использования каких-либо методов закругления точности.

Российская Федерация принимает все необходимые меры для обеспечения целостности и надежности обслуживания и полагает, что она будет в состоянии представить уведомление по крайней мере за 6 лет до прекращения обслуживания.

Для обеспечения использования GNSS мировой гражданской авиацией Российская Федерация готова всемерно сотрудничать с ИКАО в подготовке надлежащих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) для GNSS в соответствии с положениями статьи 37 Чикагской конвенции, а также постоянно информировать ИКАО относительно эксплуатационного состояния системы "ГЛОНАСС".

Российская Федерация надеется, что разрабатываемые ИКАО SARPS будут совместимы с характеристиками системы "ГЛОНАСС" и наоборот, что различные государства будут свободны вводить необходимые для них дополнения для повышения эффективности использования системы "ГЛОНАСС" с учетом SARPS ИКАО.

Российская Федерация также обеспечит непрерывный обмен информацией с ИКАО в отношении эксплуатации системы "ГЛОНАСС" с целью содействовать Совету ИКАО в выполнении его обязанностей, вытекающих из Чикагской конвенции.

Предоставление системы "ГЛОНАСС" мировому авиационному сообществу не имеет целью каким-либо образом ограничить права любого государства по осуществлению контроля за производством полетов воздушных судов и соблюдению правил безопасности полетов в своем суверенном воздушном пространстве.

Учитывая то обстоятельство, что ИКАО должна выполнять функции координирующей международной организации в деле реализации на глобальной основе будущей аэронавигационной системы, мы готовы заключить соглашение с ИКАО о применении системы "ГЛОНАСС" мировым авиационным сообществом как элемента GNSS с приведенными выше характеристиками.

Буду признателен, если Вы подтвердите, что Международная организация гражданской авиации удовлетворена изложенными выше позициями. В этом случае настоящее письмо и Ваш ответ будут представлять собой взаимную договоренность между Правительством Российской Федерации и Международной организацией гражданской авиации относительно спутниковой навигационной системы "ГЛОНАСС".

В ходе 15-го заседания своей 147-й сессии, состоявшегося 14 марта 1996 года, Совет ИКАО рассмотрел данный вопрос и условия, на которых следует принять предложение Российской Федерации. На основе принятого на этом заседании Советом решения, мне доставляет удовольствие проинформировать Вас о том, что изложенные в предложении меры являются приемлемыми для Международной организации гражданской авиации. Соответственно, я подтверждаю, что Ваше письмо, датированное 4 июня 1996 года, и мое настоящее письмо о принятии представляют собой

A35-WP/75

LE/5

Appendix

Attachment C

A-30

взаимное соглашение между правительством Российской Федерации и Международной организацией гражданской авиации о глобальной навигационной спутниковой системе "ГЛОНАСС". Ваше предложение вместе с моим настоящим письмом о принятии будет доведено до сведения всех Договаривающихся государств ИКАО.

Примите уверения в моем совершенном уважении.

Ассад Котайт

ДОПОЛНЕНИЕ D

РЕЗОЛЮЦИЯ A32-19 АССАМБЛЕИ
"ХАРТИЯ ПРАВ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ГОСУДАРСТВ, СВЯЗАННЫХ С
ОБСЛУЖИВАНИЕМ GNSS"

A32-19. Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 44 *Конвенции о международной гражданской авиации*, подписанной 7 декабря 1944 года ("Чикагской конвенции"), Международная организация гражданской авиации (ИКАО) уполномочена разрабатывать принципы и методы международной аэронавигации и содействовать планированию и развитию международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что разработанная ИКАО концепция систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), использующих спутниковую технологию, была одобрена государствами и международными организациями на Десятой Аэронавигационной конференции и утверждена 29-й сессией Ассамблеи в качестве систем CNS/ATM ИКАО,

принимая во внимание, что глобальная навигационная спутниковая система (GNSS) в качестве важной составной части систем CNS/ATM предназначена для обеспечения глобальной зоны действия и использования для целей аэронавигации,

принимая во внимание, что GNSS совместима с международным правом, включая Чикагскую конвенцию, Приложения к ней и соответствующие правила, применимые к деятельности в космическом пространстве,

принимая во внимание целесообразность установления и подтверждения основополагающих правовых принципов, регулирующих обслуживание GNSS, с учетом существующей в государствах практики,

принимая во внимание, что целостность любых правовых рамок для внедрения и функционирования GNSS требует соблюдения основополагающих принципов, которые должны быть зафиксированы в хартии,

торжественно заявляет, что перечисленные ниже принципы настоящей хартии прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS, регламентируют внедрение и функционирование GNSS:

1. Государства признают, что при предоставлении и использовании обслуживания GNSS главенствующую роль играет принцип обеспечения безопасности полетов международной гражданской авиации.
2. Каждое государство и воздушные суда всех государств имеют доступ на недискриминационной основе и на единообразных условиях к использованию обслуживания GNSS, включая региональные дополнительные системы для аэронавигационного использования в пределах зоны действия таких систем.
3. а) Каждое государство сохраняет свои полномочия и ответственность в сфере осуществления контроля за производством полетов воздушных судов и обеспечения соблюдения правил безопасности полетов и других правил в своем суверенном воздушном пространстве.

b) Внедрение и эксплуатация GNSS не ущемляют и не ограничивают суверенитета, полномочий или ответственности государств в сфере управления аэронавигацией, а также опубликования и обеспечения соблюдения правил безопасности полетов. Сохраняются полномочия государств по осуществлению координации и управления связью, а также по расширению, при необходимости, спутникового аэронавигационного обслуживания.

4. Каждое государство, предоставляющее обслуживание GNSS, включая сигналы, или государство, под юрисдикцией которого предоставляется такое обслуживание, обеспечивает непрерывность, эксплуатационную готовность, целостность, точность и надежность этого обслуживания, включая эффективные договоренности по сведению к минимуму влияния на эксплуатацию неисправностей или отказа системы и обеспечению срочного восстановления обслуживания. Такое государство обеспечивает соответствие обслуживания Стандартам ИКАО. Государства своевременно предоставляют аэронавигационную информацию о любом изменении обслуживания GNSS, которое может отразиться на предоставлении обслуживания.

5. Государства осуществляют сотрудничество в целях обеспечения максимально возможного единообразия в предоставлении и эксплуатации систем GNSS.

Государства обеспечивают соответствие региональных договоренностей принципам и правилам, изложенным в настоящей хартии, и процессу глобального планирования и внедрения GNSS.

6. Государства признают, что любые сборы за обслуживание GNSS взимаются в соответствии со статьей 15 Чикагской конвенции.

7. В целях содействия глобальному планированию и внедрению GNSS государства руководствуются принципом сотрудничества и взаимной помощи как на двусторонней, так и на многосторонней основе.

8. Каждое государство проводит свою деятельность в области GNSS с должным учетом интересов других государств.

9. Ничто в настоящей хартии не препятствует двум или более государствам совместно предоставлять обслуживание GNSS.

СТРАНИЦА СПЕЦИАЛЬНО ОСТАВЛЕНА ЧИСТОЙ

ДОПОЛНЕНИЕ Е

РЕКОМЕНДАЦИИ 1–8 ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО РАЗРАБОТКЕ ПРАВОВЫХ РАМОК ПРИМЕНИТЕЛЬНО К GNSS (LTEP)

Рекомендации 1–8 Группы LTER

"Рекомендация 1

SARPS ИКАО по GNSS должны охватывать критерии характеристик системы соответствующих спутниковых компонентов, сигналов в пространстве, авионики, наземных средств, требований к обучению и лицензированию и системы в целом.

Такие SARPS ИКАО должны содержать адекватную информацию о характеристиках и отказных режимах системы, позволяющую государствам достаточно полно определить последствия с точки зрения безопасности полетов для их систем обслуживания воздушного движения.

Рекомендация 2

В отношении всех SARPS ИКАО по GNSS государства - поставщики сигнала в пространстве и международные организации-поставщики должны участвовать в предложенном ИКАО процессе подтверждения и контроля, с тем чтобы обеспечить высокую степень достоверности SARPS и вспомогательной документации ИКАО.

Рекомендация 3

Государства, которые предоставляют сигналы или под юрисдикцией которых такие сигналы предоставляются, сертифицируют сигнал в пространстве, подтверждая его соответствие SARPS.

Государство, имеющее юрисдикцию по Чикагской конвенции, должно обеспечить, чтобы авионика, наземные средства и требования к обучению и лицензированию соответствовали SARPS ИКАО.

Рекомендация 4

Государствам, которые предоставляют сигналы в пространстве или под юрисдикцией которых такие сигналы предоставляются, следует обеспечивать применение текущих процессов организации контроля за обеспечением безопасности полетов, которые демонстрируют постоянное соблюдение SARPS в отношении сигнала в пространстве.

Рекомендация 5

Государствам, которые предоставляют сигналы в пространстве или под юрисдикцией которых такие сигналы предоставляются, следует подготавливать документ по системе контроля за обеспечением безопасности полетов с использованием форума ИКАО, упоминаемого ниже в рекомендации 8. Насколько это возможно, в таком документе должна обеспечиваться последовательность в отношении формы и содержания. ИКАО следует распространять такую документацию по системе контроля за обеспечением безопасности полетов при использовании сигнала в пространстве.

Рекомендация 6

Каждому государству следует определять и обеспечивать применение норм безопасности полетов при использовании сигнала в пространстве как составного элемента обслуживания воздушного движения в своем воздушном пространстве.

Рекомендация 7

Для целей санкционирования государством использования сигнала в пространстве в своем воздушном пространстве дополнительная информация, которая может потребоваться для такого санкционирования, должна предоставляться и распространяться через ИКАО. Могут использоваться другие источники для получения такой информации, включая, в частности, двусторонние и многосторонние механизмы, "паспорта безопасности" и извещения NOTAM.

Рекомендация 8

Государства признают ведущую роль ИКАО в координации глобального внедрения GNSS, включая, в частности:

- a) установление согласно статье 37 Чикагской конвенции соответствующих Стандартов, Рекомендуемой практики и правил, регулирующих внедрение и эксплуатацию GNSS;
- b) координацию и контроль за внедрением GNSS на глобальной основе в соответствии с региональными аэронавигационными планами ИКАО и скоординированным на глобальном уровне планом внедрения систем CNS/ATM;
- c) содействие оказанию государствам помощи по техническим, финансовым, управленческим, юридическим аспектам и аспектам сотрудничества, связанным с внедрением GNSS;
- d) координацию с другими организациями по любым вопросам, связанным с GNSS, включая использование диапазонов спектра частот, в которых составные элементы GNSS обеспечивают обслуживание международной гражданской авиации; и
- e) выполнение любых других функций, связанных с GNSS, в рамках Чикагской конвенции, включая функции, предусмотренные главой XV Конвенции.

Более конкретно, форум ИКАО по обмену информацией о GNSS может выполнять следующие функции:

- a) обеспечивать взаимодействие государственных поставщиков ОВД, директивных органов и поставщиков сигнала в пространстве;
- b) обеспечивать взаимодействие поставщиков сигнала в пространстве и других государств в отношении определения формы и содержания документов по системе контроля за обеспечением безопасности полетов;

- c) определять отказные режимы сигнала в пространстве и их влияние на безопасность обслуживания воздушного движения на национальном уровне и информировать о них соответствующий орган, назначенный Советом;
- d) определять, что требуется государствам от поставщиков сигнала в пространстве для того, чтобы быть уверенными в том, что функционирование системы и риск, связанный с использованием сигнала в пространстве, будут надлежащим образом контролироваться в течение всего срока эксплуатации системы;
- e) содействовать обмену информацией между поставщиками сигнала в пространстве и другими государствами относительно постоянного соблюдения соответствующих SARPS для сохранения уверенности в надежности системы".

ДОПОЛНЕНИЕ F

ПРОЕКТ ДОГОВОРНЫХ РАМОК, КАСАЮЩИХСЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ GNSS

ПРОЕКТ ДОГОВОРНЫХ РАМОК, КАСАЮЩИХСЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ GNSS

Принимая во внимание, что глобальная навигационная спутниковая система (GNSS), являющаяся важным элементом систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), предназначена для обеспечения всемирной зоны действия и должна использоваться для навигации воздушных судов,

принимая по внимание, что Стороны стремятся разработать долгосрочную GNSS для гражданской авиации в соответствии с принципами, провозглашенными в *Хартии прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS*, принятой 32-й сессией Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО) (A32-19) и приведенной в добавлении (в дальнейшем именуемой "хартия"),

принимая по внимание, что Стороны стремятся к обеспечению технической и эксплуатационной доступности, непрерывности, эксплуатационной готовности, целостности, точности и надежности обслуживания GNSS,

принимая по внимание, что Стороны в настоящем договоре, которыми являются государства, вновь подтверждают свою готовность действовать в соответствии с нормами международного права и приверженность принципам, регламентирующим GNSS, в частности *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенции), Приложений к ней, Хартии и соответствующих правил, применимым к деятельности в космическом пространстве, а те Стороны, которые не являются государствами, обязуются действовать в соответствии с применимыми нормами права,

исходя из этого, Стороны согласились о нижеследующем:

Статья 1. Стороны и сфера применения

Настоящий договор устанавливает права и обязательства [*наименование Стороны*], в дальнейшем именуемой "поставщик обслуживания воздушного движения (ОВД)", и [*наименование другой Стороны*], в дальнейшем именуемой "поставщик сигнала GNSS", в отношении всех видов обслуживания, связанных с предоставлением сигнала GNSS для целей воздушной навигации. Договор применяется к воздушному пространству, в котором поставщик ОВД несет ответственность за предоставление обслуживания.

Статья 2. Поставщик сигнала GNSS

Для целей настоящего договора термин "поставщик сигнала GNSS" может в соответствующих случаях означать:

- a) поставщика основного сигнала базовой группировки спутников; или
- b) поставщика сигнала функционального дополнения.

Статья 3. Обязательства поставщика сигнала GNSS

Поставщик сигнала GNSS обязуется:

- a) предоставлять сигналы в течение срока действия настоящего договора с требуемыми характеристиками непрерывности, эксплуатационной готовности, целостности, точности и надежности, которые установлены согласованными на многостороннем уровне стандартами, в частности минимальными стандартами ИКАО;
- b) если поставщик сигнала GNSS не является государственной организацией, получить лицензию, требуемую государством, на территории которого осуществляется контроль сигналов;
- c) соблюдать любые требования, вытекающие из положений об управлении безопасностью полетов соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики и Правил аэронавигационного обслуживания ИКАО; и
- d) предоставлять в установленное время аэронавигационную информацию о любой модификации сигналов GNSS, которая может затрагивать обслуживание, предоставляемое поставщиком ОВД.

Статья 4. Обязательства поставщика ОВД

Поставщик ОВД обязуется:

- a) если он не является государственной организацией, получить от соответствующего государства необходимое разрешение на использование сигналов GNSS, предоставляемых поставщиком сигнала GNSS для целей обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве, находящемся под юрисдикцией указанного государства;
- b) осуществлять координацию с поставщиком сигнала GNSS в целях оказания содействия передаче сигналов и решению других вопросов, связанных с эксплуатацией GNSS;
- c) соблюдать любые требования, вытекающие из положений об управлении безопасностью полетов соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики и Правил аэронавигационного обслуживания ИКАО; и
- d) уплачивать сбор за обслуживание поставщику сигнала GNSS, если это применимо.

Статья 5. Возмещение затрат

В соответствии со статьей 15 Чикагской конвенции и п. 6 Хартии поставщик сигнала GNSS имеет право создать механизм возмещения затрат с целью получения компенсации расходов на предоставление такого обслуживания с пользователей предоставляемых таким образом сигналов GNSS. Такой механизм обеспечивает адекватное распределение затрат между самими авиационными пользователями, а также между авиационными пользователями и другими пользователями системы.

Статья 6. Ответственность

Ответственность каждой Стороны за невыполнение обязательств по настоящему договору регламентируется режимом ответственности, применимым к ее деятельности.

Статья 7. Регрессные требования и возмещение ущерба

Ничто в настоящем договоре не препятствует предъявлению любой из Сторон регрессного иска или требования о возмещении ущерба другой Стороне или Сторонам в настоящем договоре в соответствии с применимыми нормами права.

Если убытки или ущерб причинены действиями или бездействием более чем одной Стороны, то право регрессного иска и требования о возмещении ущерба одной Стороны может быть ограничено с учетом доли ее собственной вины, если это предусмотрено применимыми нормами права.

Статья 8. Отказ от иммунитета суверена

Каждая Сторона в настоящем договоре, являющаяся государством или государственной организацией, настоящим соглашается отказаться от иммунитета суверена в отношении любых арбитражных разбирательств в соответствии со статьей 9 настоящего договора.

Статья 9. Урегулирование споров

Стороны делают все возможное для того, чтобы урегулировать любые споры, разногласия или требования, вытекающие из толкования или выполнения настоящего договора или связанные с ним, путем переговоров. Любой спор, разногласие или требование, которые не могут быть урегулированы путем переговоров, представляются на согласительное разбирательство в соответствии с Примирительным регламентом ЮНСИТРАЛ.

Любой такой спор, разногласие или требование, которые не могут быть урегулированы согласно предыдущему пункту, по просьбе одной из Сторон передаются на арбитражное разбирательство в соответствии с действующими на данный момент правилами Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ. Местом арбитражного разбирательства является [...], и оно проводится на [...] языке.

Статья 10. Применимые нормы права

Настоящий договор регулируется нормами права [....].

Статья 11. Срок действия договора

Настоящий договор вступает в силу с даты подписания и действует в течение [....] лет и автоматически продлевается на такой же срок. Каждая Сторона может, тем не менее, уведомить другую Сторону о прекращении его действия за [....] месяцев, и такое уведомление вступает в силу в конце срока действия договора.

Статья 12. Регистрация договора

В соответствии со статьей 83 Чикагской конвенции в том случае, если хотя бы одна Сторона в настоящем договоре является Договаривающимся государством ИКАО, настоящий договор регистрируется в ИКАО.

СТРАНИЦА СПЕЦИАЛЬНО ОСТАВЛЕНА ЧИСТОЙ

ДОПОЛНЕНИЕ G

**Рамочное соглашение о внедрении, предоставлении, эксплуатации
и использовании глобальной навигационной спутниковой системы
для целей аэронавигации**

Рамочное соглашение между правительствами
.....
о внедрении, предоставлении, эксплуатации и использовании
глобальной навигационной спутниковой системы
для целей аэронавигации

1. ЦЕЛИ

1.1 Целью настоящего соглашения является установление правовых рамок для внедрения, предоставления, эксплуатации и использования GNSS в целях аэронавигации над территорией Договаривающихся сторон, а также регулирования отношений между юридическими и физическими лицами, связанными с таким использованием GNSS.

1.2 Настоящее соглашение преследует цель обеспечить техническую и эксплуатационную доступность, непрерывность, эксплуатационную готовность, целостность, точность и надежность обслуживания GNSS во всем мире. Договаривающиеся стороны подтверждают готовность действовать в соответствии с нормами международного права и принципами, регламентирующими GNSS, в частности Чикагской конвенцией, Приложениями к ней, Хартией прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS, и соответствующими нормами, применимыми к деятельности в космическом пространстве.

1.3 Настоящее соглашение рассматривает условия, при которых обслуживание GNSS, включая сигнал в пространстве, может безопасно использоваться для целей аэронавигации над территорией Договаривающихся сторон. Оно призвано также уточнить обязательства Договаривающихся сторон.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2.1 Для целей настоящего соглашения приведенные ниже термины имеют следующее значение:

Местная система функционального дополнения Система GNSS, цель которой заключается в улучшении характеристик точности, надежности, непрерывности и целостности основного сигнала GNSS в данной местности

Обслуживание GNSS Дополнительное обслуживание для обеспечения аэронавигации, основанное на сигналах, излучаемых системой GNSS

Орган GNSS Государственный или частный орган/организация или государственное предприятие с участием частного капитала, созданные с целью или уполномоченные управлять посредством договорных механизмов отношениями между эксплуатантами систем GNSS и поставщиками обслуживания GNSS, участвующими в эксплуатации системы GNSS для целей аэронавигации

Пользователь GNSS Воздушное судно, которое использует сигналы GNSS или обслуживание GNSS для целей аэронавигации

Поставщик обслуживания GNSS	Организация, занимающаяся деятельностью по предоставлению обслуживания GNSS для целей аэронавигации
Региональная система функционального дополнения	Система GNSS, цель которой заключается в улучшении характеристик точности, надежности, непрерывности и целостности основного сигнала в данном регионе
Сигнал GNSS	Сигнал, излучаемый элементом, составляющим часть системы GNSS
Система GNSS	Инфраструктура, включающая спутники и другие средства космического и/или наземного базирования, способная обеспечивать аэронавигацию с использованием сигналов в пространстве
Система основного сигнала	Система GNSS, цель которой заключается в генерировании основного сигнала в пространстве
Сертификация	Процесс, результатом которого является официальное удостоверение того, что конкретная система, ее элемент или вид обслуживания отвечают установленным требованиям
Ущерб	Смерть, телесные повреждения, ущерб имуществу [...]
Эксплуатант системы GNSS	Орган/организация, занимающиеся эксплуатацией и/или техническим обслуживанием системы GNSS или ее элементов
Элемент системы GNSS	Любой индивидуальный компонент системы GNSS

3. СФЕРА ДЕЙСТВИЯ

3.1 Положения настоящего соглашения применяются к Договаривающимся сторонам, внедряющим, предоставляющим, эксплуатирующим и/или использующим GNSS для целей аэронавигации.

3.2 Настоящее соглашение регламентирует создание органа GNSS или передачу существующему органу полномочий на выполнение этой функции. Оно рассматривает, в частности, отношения органа с эксплуатантами системы GNSS и поставщиками обслуживания GNSS, осуществляющими деятельность с территории Договаривающегося государства или имеющими зарегистрированное учреждение на территории Договаривающегося государства.

3.3 В тех случаях, когда Договаривающиеся стороны согласились взять на себя ответственность за предоставление аэронавигационного обслуживания над районами открытого моря, настоящее соглашение применяется также к осуществлению этих обязанностей над соответствующими районами открытого моря.

4. СУВЕРЕНИТЕТ

4.1 Настоящее Соглашение никоим образом не затрагивает полный и исключительный суверенитет Договаривающихся сторон над воздушным пространством над их территорией.

4.2 Договаривающиеся стороны признают, что внедрение, предоставление, эксплуатация и использование GNSS не являются посягательством на полномочия или компетенцию государства в сферах управления воздушной навигацией и принятия и обеспечения соблюдения правил безопасности полетов и не ограничивают таких полномочий или компетенции. Не затрагиваются также полномочия государств в области координации и контроля связи и функционального дополнения спутникового аэронавигационного обслуживания, если это необходимо.

5. ОБЯЗАННОСТИ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ СТОРОН

5.1 Договаривающиеся стороны определяют в соответствии с положениями настоящего соглашения условия, при которых система GNSS или ее элемент могут использоваться для целей аэронавигации над их территорией.

5.2 Договаривающиеся стороны могут уполномочить любые государственные, частные организации или государственные организации с участием частного капитала, в том числе иностранные, предоставлять сигналы или обслуживание GNSS для обеспечения воздушной навигации над их территорией при условии, что эти органы/организации действуют в соответствии с требованиями, изложенными в настоящем соглашении.

5.3 Каждое Договаривающееся государство обязано обеспечивать, чтобы сигналы и обслуживание GNSS предоставлялись и использовались над его территорией в соответствии с применимыми положениями Чикагской конвенции.

5.4 Договаривающиеся стороны определяют надлежащие процессы:

- a) для обеспечения того, чтобы организации, занимающиеся внедрением, предоставлением, эксплуатацией и использованием системы GNSS или ее элементов, соблюдали требования настоящего соглашения; и
- b) для обеспечения того, чтобы деятельность, осуществляемая органом GNSS, созданным или уполномоченным в соответствии со статьей 6 настоящего соглашения, отвечала требованиям настоящего соглашения.

6. ОРГАН GNSS

6.1 В соответствии с настоящим соглашением создается орган, именуемый органом GNSS. Он состоит из администратора и обеспечивающего его работу секретариата.

Договаривающиеся стороны могут уполномочить уже существующие организацию или орган на выполнение функций органа GNSS, описанных в настоящем соглашении.

6.2 Орган GNSS является юридическим лицом. Он обладает на территории Договаривающихся сторон такой правоспособностью, какая может быть необходимой для осуществления его функций.

6.3 На орган GNSS возлагается ответственность за оказание содействия и [управление] [установление] посредством договорных механизмов отношений между различными эксплуатантами систем GNSS и поставщиками обслуживания GNSS, относящихся к сфере действия настоящего соглашения.

6.4 По решению Договаривающихся сторон органу GNSS может быть поручено, наряду с прочим, выполнение следующих задач:

- a) определение технических требований к сигналу и обслуживанию GNSS;
- b) подготовка, согласование, реализация договорных соглашений и соглашений по обслуживанию между органом GNSS, эксплуатантами системы GNSS и поставщиками обслуживания GNSS в соответствии со статьей 8 настоящего соглашения;
- c) определение процессов распределения обязанностей между сторонами GNSS;
- d) распоряжение компенсационным фондом GNSS, если такой создается в соответствии со статьей 9.2 настоящего соглашения; и
- e) определение применимых требований к покрытию рисков.

6.5 Финансовые и институциональные последствия создания органа GNSS рассматриваются Договаривающимися сторонами.

7. РОЛЬ ИКАО

7.1 Договаривающиеся стороны признают ведущую роль ИКАО в координации глобального внедрения GNSS, и в частности, в следующих областях:

- a) установление SARPS;
- b) сбор, обработка, управление и рассылка соответствующей аэронавигационной информации, относящейся к системам и службам GNSS, которые подпадают под действие настоящего соглашения;
- c) координация деятельности органа GNSS или органа/организации, уполномоченных выполнять свои задачи совместно с задачами других органов, созданных в рамках аналогичных соглашений и/или с аналогичными функциями в других регионах; и
- d) контроль за соблюдением эксплуатантами систем GNSS и/или поставщиками обслуживания GNSS применимых технических, эксплуатационных и правовых требований, включая условия соответствующих договорных механизмов.

8. ДОГОВОРНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

8.1 Договоры, упомянутые в статьях 6.3 и 6.4 настоящего соглашения, заключаются в соответствии с требованиями настоящей статьи и условиями настоящего соглашения.

8.2 Договаривающиеся стороны обязуются обеспечивать, чтобы договоры, заключаемые во исполнение настоящего соглашения, содержали следующие обязательные элементы:

- a) соблюдение SARPS;
- b) соблюдение положений Хартии в отношении непрерывности, эксплуатационной готовности, целостности, точности и надежности;
- c) ответственность основана на принципе наличия вины;
- d) обязательное покрытие рисков;
- e) обязательное положение об арбитражном разбирательстве; и
- f) признание того, что государственные организации/органы подчиняются тем же правилам, что и частные стороны.

9. ПОКРЫТИЕ РИСКОВ

9.1 Договаривающиеся стороны обеспечивают наличие у эксплуатантов системы и поставщиков обслуживания GNSS адекватного страхования или другого покрытия рисков для возмещения убытков или ущерба, которые могут быть причинены вследствие неисполнения ими своих функций.

9.2 Договаривающиеся стороны могут учредить специальный фонд для компенсации любых убытков или ущерба, которые могут быть причинены в результате неисполнения эксплуатантами системы или поставщиками обслуживания своих функций, в объеме дефицита при возмещении органом/организацией, которые несут ответственность.

10. РАССЛЕДОВАНИЕ ИНЦИДЕНТОВ/АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

10.1 Расследования инцидентов или происшествий при воздушной навигации, связанных с возможностью неисправности, отказа или ненадлежащего использования GNSS, проводятся в соответствии с положениями Приложения 13 к Чикагской конвенции. В этой связи эксплуатанты системы обеспечивают запись сигналов в качестве доказательств.

11. СЕРТИФИКАЦИЯ

11.1 Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы системы и элементы GNSS, включая бортовое оборудование, а также виды обслуживания GNSS сертифицировались перед вводом в эксплуатацию.

11.2 Договаривающиеся стороны и их регламентирующие органы через посредство установленной системы управления безопасностью полетов обеспечивают безопасность GNSS для использования. ИКАО осуществляет контроль за целостностью национальных систем управления безопасностью полетов [через посредство Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов].

12. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

12.1 В случае убытков или ущерба, причиненных в результате неисправности, отказа или ненадлежащего использования GNSS, каждое связанное с этим юридическое или физическое лицо несет ответственность в той мере, в какой оно способствовало причинению убытков или ущерба.

12.2 Ответственность Сторон регламентируется режимом материальной ответственности, обычно применяемым к их деятельности, в соответствии с применимыми существующими нормами международного и национального права.

12.3 Договаривающиеся государства и другие публично-правовые стороны подчиняются решениям органов арбитража и руководствуются теми же правилами, что и частные партнеры.

12.4 В том случае, если убытки или ущерб можно отнести на счет отказа, неисправности или ненадлежащего использования GNSS, но невозможно четко увязать с конкретным ответчиком, ответчики, вовлеченные в ту последовательность событий, результатом которой явилось причинение убытков или ущерба, объявляются солидарно ответственными за всю сумму убытков или ущерба.

13. АРБИТРАЖНОЕ РАЗБИРАТЕЛЬСТВО

13.1 Все требования в обеспечение ответственности объединяются и передаются на арбитражное разбирательство в соответствии правилами арбитража, установленными настоящим соглашением и изложенными в приложении [X]. Объединенные требования включают требования к соответствующим органу GNSS, эксплуатантам системы GNSS, поставщикам обслуживания GNSS, эксплуатантам воздушных судов, авиаперевозчикам, поставщикам аэронавигационного обслуживания, изготовителям оборудования и регламентирующим органам.

13.2 Ничто в настоящем соглашении не ущемляет прав любого лица по Варшавской/Монреальской конвенциям.

13.3 Решения суда арбитража являются окончательными и обязательными для Сторон в арбитражном разбирательстве.

14. РЕГИСТРАЦИЯ В ИКАО

14.1 Настоящее соглашение регистрируется в Совете ИКАО в соответствии с положениями статьи 83 Чикагской конвенции.

15. ИЗМЕНЕНИЕ

15.1 Любое предлагаемое изменение настоящего соглашения подлежит утверждению [двумя третями] его Договаривающихся сторон.

16. ВСТУПЛЕНИЕ ДРУГИХ СТОРОН

16.1 Настоящее соглашение открыто для вступления других Сторон [...].

17. ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ

17.1 Действие настоящего Соглашения может быть прекращено [...].

Последствия для органа GNSS, созданного в соответствии с настоящим соглашением.

18. ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

18.1 Настоящее соглашение вступает в силу с даты его подписания.

ДОПОЛНЕНИЕ Н

Предложение нескольких членов Группы относительно основных элементов для включения в проект конвенции

Преамбула

Преамбула содержит ссылку на соответствующую правовую основу конвенции, в частности Чикагскую конвенцию и Приложения к ней, и напоминает о необходимости того, чтобы GNSS была совместима с ними и другими нормами международного права, применимыми к деятельности в космическом пространстве. Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS, которая была принята 32-й сессией Ассамблеи ИКАО (1998), устанавливает некоторые основополагающие принципы, которые необходимо зафиксировать в международной конвенции для того, чтобы они приобрели обязательную силу.

Определения

Учитывая правовые последствия GNSS, необходимо определить некоторые термины для целей конвенции. Потребуется определить на современном терминологическом уровне такие понятия, как "обслуживание GNSS", "поставщик обслуживания GNSS", "система GNSS", "эксплуатант системы GNSS", "пользователь GNSS", "поставщик основного сигнала", "региональная система функционального дополнения" и "локальная система функционального дополнения".

Сфера действия

Конвенция должна применяться к деятельности с использованием оборудования, технологии и систем спутникового и наземного базирования.

Безопасность воздушной навигации

Безопасность воздушной навигации должна быть основополагающим принципом при внедрении и эксплуатации систем GNSS и предоставлении и использовании обслуживания GNSS. Недопустимы ситуации, в которых коммерческие соображения берут верх над требованиями безопасности полетов. Следует включить положение о соблюдении этого принципа в случае войны и в чрезвычайных ситуациях.

Универсальный доступ

Каждое воздушное судно, зарегистрированное на территории договаривающихся сторон, должно иметь доступ на недискриминационной основе и на единообразных условиях к использованию региональных систем функционального дополнения для аэронавигационных целей в пределах зоны действия таких систем. В этой статье следует также предложить средства обеспечения универсальности.

Суверенитет государств

Внедрение и эксплуатация систем GNSS и предоставление и использование обслуживания GNSS не должны ущемлять или ограничивать полномочий или ответственности

государств в сфере управления аэронавигацией, а также принятия и обеспечения соблюдения правил безопасности полетов. В этой статье следует предусмотреть возможность делегирования полномочий по предоставлению обслуживания другим подходящим для этого сторонам, если государство пожелает сделать это.

Технические требования к характеристикам элементов GNSS

Сторона, предоставляющая обслуживание GNSS, должна обеспечивать, чтобы это обслуживание отвечало требованиям к характеристикам систем в отношении точности, целостности, непрерывности, эксплуатационной готовности, включая эффективные договоренности о сведении к минимуму эксплуатационных последствий неисправностей или отказов системы.

Договаривающиеся стороны должны обеспечивать, чтобы системы соответствовали по крайней мере требованиям SARPS ИКАО, включая, в частности, требования Приложения 10, которые должны носить обязательный характер.

Следует также включить в конвенцию для придания этому требованию юридической силы положение о необходимости записи сигналов GNSS и хранения таких записей для использования в качестве доказательств при расследовании авиационных происшествий. Включения такого требования в Приложение 10 может быть недостаточно.

Единообразие

Договаривающиеся стороны осуществляют сотрудничество в целях обеспечения единообразия в предоставлении и эксплуатации систем GNSS. Это может потребовать обеспечения интероперабельности систем в интересах глобальной безопасности полетов.

Сборы

Необходимо предусмотреть возможность установления сборов за обслуживание, предоставляемое некоторыми (будущими) системами. В этом случае механизм взимания сборов должен обеспечивать разумное распределение затрат между авиационными пользователями, а также между авиационными пользователями как группой и другими пользователями системы. При этом необходимо учитывать результаты работы Группы экспертов ANSEP.

Сотрудничество и взаимная помощь и роль ИКАО

В целях содействия глобальному планированию и эффективному внедрению GNSS во всем мире договаривающиеся стороны должны в своей деятельности надлежащим образом учитывать интересы других сторон. Важную роль в этой связи может играть ИКАО, обеспечивая:

- координацию с региональными или другими органами, которые занимаются управлением, оказанием содействия или иными аспектами координации отношений между эксплуатантами системы или поставщиками обслуживания;
- контроль в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов соответствия эксплуатантов системы и

поставщиков обслуживания GNSS применимым техническим стандартам, эксплуатационным и правовым требованиям;

- содействие оказанию помощи государствам по техническим, финансовым, управленческим, правовым и кооперативным аспектам GNSS.

Сертификация

Системы, виды обслуживания GNSS и их элементы, включая бортовое оборудование и наземные средства, должны сертифицироваться на соответствие применимым техническим требованиям до ввода в эксплуатацию, а требования к подготовке кадров и выдаче свидетельств должны соответствовать SARPS ИКАО.

Незаконное вмешательство

Следует предусмотреть меры по предотвращению и защите от актов незаконного вмешательства.

Ответственность

Следует установить объективную ответственность до определенного оговоренного предельного уровня, а при превышении этого уровня – ответственность на основе принципа наличия вины, как это сделано в Монреальской конвенции 1999 года, за убытки или ущерб, причиненные в результате отказа, неисправности или ненадлежащего использования системы или обслуживания GNSS. В том случае, если убытки или ущерб причинены более чем одной системой или видом обслуживания, их поставщики должны нести солидарную ответственность в объеме установленной вины. Альтернативным решением может быть режим ответственности на основе принципа наличия вины, но с переложением бремени доказывания.

Форс-мажор

Можно включить положение об отсутствии ответственности в ситуациях, выходящих за рамки контроля одной из сторон, например в случае воздействия непреодолимой силы, войны и т. д.

Иммунитет суверена

Следует предусмотреть условия, при которых невозможны ссылки на иммунитет суверена, с тем чтобы не допустить ситуаций, в которых стороны не смогут требовать возмещения в суде из-за действия этой нормы.

Право регресса и возмещение ущерба

Конвенция должна позволять любому юридическому или физическому лицу, которое признано ответственным за убытки или ущерб, предъявить регрессный иск к любому другому физическому или юридическому лицу.

Компетентный суд/арбитраж

Для GNSS характерны ситуации, в которых множество сторон могут предъявлять разнообразные требования в различных судах. В конвенции можно было бы предложить единую юрисдикцию для устранения сложностей, связанных с предъявлением требований.

В качестве альтернативы принципу единой юрисдикции и для того, чтобы избежать использования иммунитета от юрисдикции иностранных судов, можно предусмотреть механизмы арбитражного разбирательства с использованием действующего регламента ЮНСИТРАЛ или правил Постоянного арбитражного суда в Гааге.

Применимое право

В конвенции можно предусмотреть, что компетентный суд или арбитражный трибунал используют режим ответственности, применимый в соответствии с действующими нормами международного и национального права.

Исковая давность

В конвенции можно предусмотреть, что право на судебный иск будет утрачено, если иск не возбужден в течение установленного количества лет с даты действия или события, причинившего ущерб, компенсация которого испрашивается.

Обязательное покрытие рисков

Договаривающиеся стороны должны обеспечить, чтобы их эксплуатанты систем и поставщики обслуживания имели адекватное страхование или другие средства покрытия рисков в связи с их ответственностью. В связи с тем, что связанное с GNSS авиационное происшествие может иметь значительные последствия в части ответственности, следует рассмотреть возможность создания специального фонда для компенсации любого дефицита возмещения от лиц, признанных ответственными.

Совместное предоставление обслуживания GNSS

Конвенция не должна препятствовать совместному предоставлению обслуживания с использованием GNSS двумя или более договаривающимися сторонами.

Прочие положения

Конвенция должна содержать стандартные процедурные положения о внесении поправок, урегулировании споров, вступлении в силу и денонсации.