



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ — 37-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 4-7 сентября 2018 года)

Пункт 3 повестки дня. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета

РАССМОТРЕНИЕ ТЕКУЩЕЙ РАБОТЫ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА

(Представлено Секретариатом)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии с конституцией Юридического комитета (резолюция А7-5) и правилом 8 *Правил процедуры Юридического комитета* (Дос 7669-139/5) Юридический комитет разрабатывает и пересматривает общую программу работы, которая утверждается Советом и включает вопросы, предложенные самим Комитетом; кроме того, программа также включает любые вопросы, предложенные Ассамблеей или Советом.

2. ИЗМЕНЕНИЯ В ПРОГРАММЕ РАБОТЫ ПОСЛЕ 36-Й СЕССИИ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА

2.1 После завершения 36-й сессии Юридического комитета (Монреаль, 30 ноября – 3 декабря 2015 года) и последующего утверждения Советом 29 февраля 2016 года (С-DEC 207/7) была сформулирована следующая общая программа работы Юридического комитета:

- a) изучение правовых вопросов, касающихся дистанционно пилотируемых воздушных судов;
- b) рассмотрение инструктивного материала о конфликте интересов;
- c) акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права;
- d) рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS) и региональные многонациональные органы;
- e) определение статуса воздушного судна – гражданское/государственное;
- f) содействие ратификации документов международного воздушного права;
- g) аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, и статья 83 *bis*.

3. 39-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

3.1 Ассамблея (27 сентября – 6 октября 2016 года) приняла решение внести в программу работы дополнительный пункт "Выполнение статьи 21 Чикагской конвенции". Такое решение было принято на основании рабочего документа А39-WP/159, представленного Францией, в котором говорилось о том, что государства-члены сталкиваются с различными трудностями при выполнении своих обязательств по статье 21 Чикагской конвенции в основном по причине отсутствия единообразия концепции и определения "принадлежности".

3.2 В результате программа работы была представлена в следующем порядке приоритетности пунктов:

- 1) изучение правовых вопросов, касающихся дистанционно пилотируемых воздушных судов;
- 2) рассмотрение инструктивного материала о конфликте интересов;
- 3) акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права;
- 4) рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS) и региональные многонациональные органы;
- 5) определение статуса воздушного судна – гражданское/государственное;
- 6) содействие ратификации документов международного воздушного права;
- 7) аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, и статья 83 *bis*;
- 8) выполнение статьи 21 Чикагской конвенции.

4. ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ СОВЕТА

4.1 На 4-м заседании 209-й сессии Совет подтвердил программу работы Юридического комитета, представленную в п. 3.2 выше; Совет перенес на более поздний срок решение вопроса о целесообразности включить в программу работы пункт "Рассмотрение действий соглашений ИКАО, касающихся зон конфликтов".

4.2 В соответствии с вышеприведенными решениями общая программа работы Юридического комитета на сегодняшний день выглядит следующим образом:

- 1) изучение правовых вопросов, касающихся дистанционно пилотируемых воздушных судов;
- 2) рассмотрение инструктивного материала о конфликте интересов;

- 3) акты или правонарушения, вызывающие беспокойство международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права;
- 4) рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS) и региональные многонациональные органы;
- 5) определение статуса воздушного судна – гражданское/государственное;
- 6) содействие ратификации документов международного воздушного права;
- 7) аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, и статья 83 *bis*;
- 8) выполнение статьи 21 Чикагской конвенции.

— КОНЕЦ —