



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ — 39-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 25–28 июня 2024 года)

- Пункт 2 повестки дня:** Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета
- Пункт 2-2 повестки дня:** Международно-правовые аспекты производства полетов беспилотных (без пилота на борту) воздушных судов и их интеграция в гражданскую авиацию
- Пункт 2-3 повестки дня:** Процессы и процедуры для государств, необходимые для выполнения ими своих обязательств по статье 12 Чикагской конвенции
- Пункт 2-4 повестки дня:** Вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества акты или правонарушения, включая киберугрозы, которые могут не подпадать должным образом под действие существующих документов воздушного права
- Пункт 2-6 повестки дня:** Изучение международных правовых вопросов, связанных с глобальными навигационными спутниковыми системами и службами, обеспечивающими международную аэронавигацию
- Пункт 2-7 повестки дня:** Рассмотрение инструктивного материала о конфликте интересов
- Пункт 2-8 повестки дня:** Выполнение статьи 21 Чикагской конвенции

РАССМОТРЕНИЕ ДРУГИХ ВОПРОСОВ В РАМКАХ ОБЩЕЙ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА

(Представлено Секретариатом)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В настоящем рабочем документе сообщается о работе, связанной с пунктами 2-2, 2-3, 2-4, 2-6, 2-7 и 2-8 Общей программы работы Юридического комитета. Документ относится к Общей программе работы Комитета, за исключением пунктов, приводимых в рабочих документах LC/39-WP/2-2 и LC/39-WP/2-3 соответственно.

1.2 На четвертом заседании своей 226-й сессии (30 мая 2022 года) Совет подтвердил, что пункты программы, указанные в пп. 2-7 ниже, будут иметь следующую приоритетность: No 2, 3, 4, 6, 7 и 8 Общей программы работы Юридического комитета. Впоследствии это решение было одобрено Ассамблеей на ее 41-й сессии (Монреаль, 27 сентября – 7 октября 2022 года).

2. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ПРОИЗВОДСТВА ПОЛЕТОВ БЕСПИЛОТНЫХ (БЕЗ ПИЛОТА НА БОРТУ) ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ИХ ИНТЕГРАЦИЯ В ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ

2.1 В соответствии с предложением 40-й сессии Ассамблеи (Монреаль, 24 сентября – 4 октября 2019 года) о координации Секретариатом правовой и технической работы Организации по беспилотным воздушным судам в феврале 2020 года была создана Исследовательская группа Секретариата по правовым вопросам использования беспилотных воздушных судов (SSG-LIPA). На первом заседании SSG-LIPA, состоявшемся 10 августа 2021 года, было принято решение о создании двух подгрупп: подгруппы по соблюдению Чикагской конвенции (SSG-LIPA-CCSG) и подгруппы по вопросам ответственности и безопасности (SSG-LIPA-LSSG).

2.2 На 41-й сессии Ассамблеи (Монреаль, 27 сентября – 7 октября 2022 года) было отмечено продолжение работы SSG-LIPA и ее подгрупп, и в 2023 году работа продолжилась в виде многочисленных заседаний подгрупп. SSG-LIPA-LSSG рассмотрела вопрос о применении соответствующих международных документов к эксплуатации беспилотных воздушных судов и, чтобы завершить свой анализ, обсудила потенциальные вопросы ответственности и страхования со всемирными компаниями, занимающимися страхованием и повторным страхованием. SSG-LIPA-CCSG продолжила рассмотрение вопроса о толковании и применении некоторых важнейших аспектов Чикагской конвенции в отношении эксплуатации беспилотных воздушных судов, например, требования иметь на борту воздушного судна сертификат летной годности и выполнения полетов над открытым морем. Государства по-прежнему выражают широкую поддержку необходимости продолжения работы над международно-правовой базой, применимой к эксплуатации беспилотных (без пилота на борту) воздушных судов. Ожидается, что другие заседания подгрупп состоятся во второй половине 2024 календарного года.

3. ПРОЦЕССЫ И ПРОЦЕДУРЫ ДЛЯ ГОСУДАРСТВ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ИМИ СВОИХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО СТАТЬЕ 12 ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ

3.1 Целевая группа по Статье 12¹ на своих заседаниях, состоявшихся в 2022 и 2023 годах, рассмотрела сферу применения Статьи 12 Чикагской конвенции и правовые вопросы, возникающие в связи с ее выполнением. Кроме того, был рассмотрен вопрос о разработке веб-инструмента для обмена информацией о соблюдении и правоприменении в отношении Статьи 12.

3.2 Целевая группа решила учредить подгруппы для изучения сферы применения Статьи 12 и связанных с ней правовых вопросов (Подгруппа по сфере применения – SSG) и рассмотрения вопроса о разработке веб-инструмента для обмена информацией между государствами в отношении Статьи 12 (Подгруппа по инструментам – TSG).

¹ В состав Целевой группы по Статье 12 входят следующие члены: Австралия, Бразилия, Гана, Греция, Иордания, Канада, Катар, Китай, Колумбия, Нидерланды, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Республика Корея, Российская Федерация, Сингапур, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты, Финляндия, Франция, Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА).

3.3 В мае 2023 года было завершено правовое обследование, направленное на более глубокое понимание положения дел с выполнением Статьи 12 и связанных с этим вызовов и потребностей государств. Секретариат оценил результаты опроса, в котором приняли участие 94 государства, и проанализировал результаты, представленные подгруппам Целевой группы. Эти результаты опроса будут способствовать дальнейшему изучению соответствующих вопросов Целевой группой.

3.4 В настоящее время в подгруппах продолжается работа по выработке ответов на ключевые вопросы, касающиеся сферы применения и выполнения Статьи 12, а также по рассмотрению формата и содержания веб-инструмента для обмена информацией, относящейся к Статье 12.

4. ВЫЗЫВАЮЩИЕ ОБЕСПОКОЕННОСТЬ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАЦИОННОГО СООБЩЕСТВА АКТЫ ИЛИ ПРАВОНАРУШЕНИЯ, ВКЛЮЧАЯ КИБЕРУГРОЗЫ, КОТОРЫЕ МОГУТ НЕ ПОДПАДАТЬ ДОЛЖНЫМ ОБРАЗОМ ПОД ДЕЙСТВИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ ДОКУМЕНТОВ ВОЗДУШНОГО ПРАВА

4.1 Как сообщается в документе LC/39-WP/2-3, Секретариат уделяет особое внимание поддержке усилий по ратификации и выполнению международных договоров, принятых в этой области, в частности, Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года², которые содержат положения, применимые к кибератакам на гражданскую авиацию, а также Монреальского протокола 2014 года³, касающегося проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров.

4.2 Что касается продолжения работы над вопросом актуальности существующих международных договоров в сфере воздушного права по борьбе с кибератаками на гражданскую авиацию и определения будущей работы в этом отношении, было подготовлено правовое исследование, чтобы оценить включение государствами соответствующих положений международных договоров в сфере воздушного права в их внутреннее законодательство.

5. ИЗУЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАВОВЫХ ВОПРОСОВ, СВЯЗАННЫХ С ГЛОБАЛЬНЫМИ НАВИГАЦИОННЫМИ СПУТНИКОВЫМИ СИСТЕМАМИ И СЛУЖБАМИ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИМИ МЕЖДУНАРОДНУЮ АЭРОНАВИГАЦИЮ

5.1 На 41-й сессии Ассамблеи Секретариат представил историческую справку о работе, проделанной Организацией в отношении этого вопроса, поскольку он был впервые включен в программу работы Юридического комитета более 30 лет назад. В частности, было указано, что институциональные и правовые аспекты будущих аэронавигационных систем были рассмотрены Группой экспертов по правовым и техническим вопросам (LTER), созданной в 1995 году, которая в

² Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации и Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, принятые в Пекине 10 сентября 2010 года.

³ Протокол о внесении изменений в Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, принятый в Монреале 4 апреля 2014 года.

течение многих лет неоднократно проводила свои совещания. Правовые аспекты Глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) также широко обсуждались на Всемирной конференции по внедрению систем CNS/ATM в мае 1998 года. Было также разъяснено, что работа Организации по этому вопросу привела к принятию резолюции Ассамблеи А32-19 "Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS", А32-20 "Разработка и развитие соответствующих долгосрочных юридических рамок для управления внедрением GNSS" и добавления F к А40-28 "Практический подход к рассмотрению правовых и институциональных аспектов систем CNS/ATM". Секретариат отметил, что он отслеживал деятельность других организаций и структур с целью выявления содержательной работы в этой области, но не выявил никаких изменений, которые бы потребовали рассмотрения других правовых документов, помимо действующих резолюций Ассамблеи.

5.2 В рамках рассмотрения данного пункта Ассамблея также рассмотрела рабочий документ А41-WP/208, представленный Южной Африкой от имени Африканской комиссии гражданской авиации и 54 африканских государств, в котором подчеркивалось, что аспекты GNSS требуют разработки дополнительных правовых рамок/инструментов для регулирования процессов: а) эксплуатационного обслуживания; и б) внедрения большего числа спутников в созвездия GNSS. В документе далее отмечалось, что в связи с расширением применения GNSS в качестве основного средства обеспечения навигации на всех этапах полета важно обеспечить безопасность, доступность и непрерывность работы GNSS.

5.3 В ходе обсуждений на Ассамблее многие делегации выразили обеспокоенность тем, что работа по этому пункту в последние годы не продвинулась вперед. В результате подавляющее большинство высказалось за сохранение этого пункта в программе работы Юридического комитета. Принимая во внимание готовность Секретариата рассмотреть конкретные предложения государств и широко поддержанное предложение о проведении обзора ранее проделанной работы по этому вопросу, было решено, что особое внимание будет уделено существу предстоящей работы, а не пересмотру приоритетности этого пункта, что может помочь прояснить, что необходимо сделать для достижения прогресса в будущем.

6. РАССМОТРЕНИЕ ИНСТРУКТИВНОГО МАТЕРИАЛА О КОНФЛИКТЕ ИНТЕРЕСОВ

6.1 В соответствии с резолюцией Ассамблеи А39-8, определившей будущую работу Организации по вопросу конфликта интересов в гражданской авиации Секретариат подготовил подборку положений ИКАО (Инструктивный материал ИКАО о конфликте интересов в гражданской авиации), которая была представлена на 37-й сессии Юридического комитета. Подборка состоит из положений ИКАО, которые содержатся в Приложениях 13, 17 и 19 ИКАО и более чем в десятке руководств ИКАО и посвящены конфликту интересов в сфере безопасности полетов, авиационной безопасности и расследования происшествий и инцидентов, а также политики в области воздушного транспорта. С июля 2019 года подборка доступна на постоянной основе на всех рабочих языках ИКАО.

6.2 На 41-й сессии Ассамблеи было отмечено, что Секретариат продолжит работу по пересмотру и обновлению подборки для того, чтобы отразить изменения, внесенные с 2019 года в соответствующие положения Приложений и инструктивный материал. В настоящее время готовится второе издание подборки, которое будет опубликовано в 2024-2025 годах. Делегации единодушно поддержали сохранение этого пункта в программе работы Юридического комитета, поскольку он требует постоянного внимания.

7. ВЫПОЛНЕНИЕ СТАТЬИ 21 ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ

7.1 На 41-й сессии Ассамблеи было отмечено, что на своей 37-й сессии (Монреаль, 4-7 сентября 2018 года) Юридический комитет одобрил в принципе рекомендации Целевой группы по выполнению Статьи 21 Чикагской конвенции (A21TF) о включении типового документа о прекращении регистрации воздушного судна в Приложение 7 *Национальные и регистрационные знаки воздушных судов*. Было также отмечено, что Секретариат представил Целевой группе по трансграничному обороту (ХВТ-ТФ) типовое свидетельство о прекращении регистрации воздушного судна, предложенное A21TF, и что Совет на восьмом заседании своей 225-й сессии (7 марта 2022 года) рассмотрел предлагаемое типовое свидетельство о прекращении регистрации воздушного судна и утвердил поправку 7 к Приложению 7.

8. ДЕЙСТВИЯ КОМИТЕТА

8.1 Юридическому комитету предлагается рассмотреть настоящий рабочий документ и предпринять любые действия, которые он сочтет необходимыми.

— КОНЕЦ —