



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ – 40-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 26–30 октября 2026 года)

Пункт 3 повестки дня. Пересмотр общей программы работы Юридического комитета

**ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР ПРЕДЫДУЩЕЙ РАБОТЫ, ПРОДЕЛАННОЙ В ИКАО ПО
ПУНКТУ № 6 ОБЩЕЙ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА
"ИЗУЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫХ ВОПРОСОВ, СВЯЗАННЫХ С
ГЛОБАЛЬНЫМИ СПУТНИКОВЫМИ СИСТЕМАМИ И СЛУЖБАМИ,
ОБЕСПЕЧИВАЮЩИМИ МЕЖДУНАРОДНУЮ АЭРОНАВИГАЦИЮ"**

(Представлено Секретариатом)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международно-правовые вопросы, связанные с глобальными навигационными спутниковыми системами (GNSS) и системами связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), рассматриваются в ИКАО на протяжении многих десятилетий. В рамках этой работы проводилось сессии Ассамблеи, Совета, Юридического комитета, Аэронавигационные конференции, а также совещания Группы юридических и технических экспертов и Исследовательской группы Секретариата, причем последняя в течение почти пяти лет провела одиннадцать совещаний.

1.2 В июне 1983 года Совет ИКАО выразил намерение создать специальный комитет для подготовки прогноза в отношении потребностей в области аэронавигации и связанных с этим мероприятий для международной гражданской авиации, исходя из того, что дальнейшее изучение данного вопроса будет охватывать все новые и передовые технологии, включая спутниковые технологии¹. В ноябре 1983 года был создан Специальный комитет по будущим аэронавигационным системам (Комитет FANS) для выполнения следующего круга полномочий: "изучение технических, эксплуатационных, институциональных и экономических вопросов, включая соотношение затрат и выгод, связанных с потенциальными будущими аэронавигационными системами; выявление и оценка новых концепций и новых технологий, в том числе спутниковые технологии, которые в будущем могут содействовать в развитии международной гражданской авиации, включая вероятные последствия их применения для пользователей и поставщиков таких систем; выработка соответствующих рекомендаций в целях составления общего долгосрочного прогноза скоординированного эволюционного развития аэронавигации в сфере международной гражданской авиации на период в двадцать пять лет. Комитету следует избегать дублирования усилий, а его работа должна осуществляться в координации с деятельностью других существующих в рамках Организации групп"². В круг полномочий Комитета FANS входило изучение институциональных аспектов будущих аэронавигационных систем.

1.3 Институциональные аспекты FANS были рассмотрены техническими экспертами Комитета FANS на его втором (1985 год), третьем (1986 год) и четвертом (1988 год) совещании, а также Специальным комитетом по контролю и координации разработки и планированию перехода

¹ C-DEC 109/20.

² C-DEC 110/9, п. 1.

к будущим системам аэронавигации (Комитетом FANS этапа II) на его первом (1990 год), втором (1991 год) и третьем совещаниях (1992 год). На Десятой Аэронавигационной конференции (5–20 сентября 1991 года) в рамках пункта 4 повестки дня был рассмотрен вопрос: "Учет институциональных аспектов будущих аэронавигационных систем". Участники Конференции подчеркнули важную роль ИКАО в подготовке будущих институциональных механизмов в соответствии со статьей 44 Чикагской конвенции и пришли к выводу, что многие институциональные и правовые проблемы взаимосвязаны и потребуют рассмотрения Юридическим комитетом. По итогам обсуждений участники Конференции рекомендовали ИКАО ускорить работу Юридического комитета по вопросу "Институциональные и правовые аспекты будущих аэронавигационных систем" в той мере, в какой это необходимо для реализации концепции FANS, а также обеспечить, чтобы в ходе дальнейшей работы по данному вопросу органы ИКАО учитывали соответствующие резолюции Ассамблеи ИКАО, руководящие принципы и руководящие указания, предложенные Комитетом FANS.

1.4 29 июня 1988 года Совет постановил включить пункт *"Институциональные и правовые аспекты будущих аэронавигационных систем"* в общую программу работы Юридического комитета³. С тех пор название этого пункта неоднократно изменялось Ассамблеей, Советом или Юридическим комитетом и в настоящее время звучит следующим образом: *"Изучение международно-правовых вопросов, связанных с глобальными спутниковыми системами и службами, обеспечивающими международную аэронавигацию"*. Как более подробно изложено ниже, работа, проделанная Юридическим комитетом по данному вопросу, привела к принятию или в значительной мере способствовала принятию *Заявления о политике ИКАО в области внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM*, утвержденного Советом 9 марта 1994 года, *Хартии прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS*⁴, документа *"Разработка и развитие соответствующих долгосрочных юридических рамок для управления внедрением GNSS"*⁵, *Практического подхода к рассмотрению правовых и институциональных аспектов систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)*⁶, а также *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)*.⁷ Несмотря на это Юридический комитет не проводил никакой работы по существу данного пункта с момента проведения своей 33-й сессии в 2008 году.

1.5 Как отметил бывший Президент Совета ИКАО д-р Ассад Котайт 5 марта 2004 года в ходе рассмотрения Советом итогового доклада Исследовательской группы Секретариата по правовым аспектам систем CNS/ATM, работа ИКАО в отношении систем CNS/ATM началась гораздо раньше, чем указано выше. По его мнению, "несмотря на частые упоминания Десятой Аэронавигационной конференции 1991 года, на которой была принята концепция системы CNS/ATM, впоследствии одобренная Советом и Ассамблеей, впервые идея спутниковой системы аэронавигации была выдвинута на Седьмой Аэронавигационной конференции в 1972 году. В 1980-е годы эта идея постепенно нашла отражение в FANS I и FANS II". Кроме того, д-р Котайт отметил, что "данный вопрос, который является сложным не только с юридической, но и с технологической и технической точек зрения, входит в программу работы Юридического комитета, утвержденную Ассамблеей и ежегодно рассматриваемую Советом"⁸.

³ C-DEC 124/16, п. 1.

⁴ Резолюция A32-19 Ассамблеи

⁵ Резолюция A32-20 Ассамблеи

⁶ Изначально принято в качестве резолюции A35-3 Ассамблеи, в настоящее время является добавлением F к резолюции A42-5 Ассамблеи

⁷ Резолюция A42-8 Ассамблеи

⁸ C-MIN 171/9, п. 47.

1.6 Внедрение основанных на GNSS видов обслуживания для удовлетворения потребностей международной гражданской авиации изначально стало возможным благодаря вводу в эксплуатацию двух базовых спутниковых группировок: глобальной системы определения местоположения (GPS), обеспечиваемой Соединенными Штатами, и Глобальной навигационной спутниковой системы (ГЛОНАСС), обеспечиваемой Российской Федерацией⁹. В 1994 году Соединенные Штаты Америки предложили использовать службу стандартного определения местоположения GPS (GPS-SPS) для удовлетворения потребностей международной гражданской авиации и подтвердили это предложение в 2007 году. Оба предложения были приняты Советом ИКАО¹⁰. В 1996 году Российская Федерация предложила использовать ГЛОНАСС для удовлетворения потребностей международной гражданской авиации, и Совет ИКАО принял это предложение¹¹. Два этих государства совершенствуют обеспечиваемые ими спутниковые группировки, приняв перед ИКАО обязательство принимать меры для поддержания надежного обслуживания. С тех пор глобальная инфраструктура GNSS претерпела значительные изменения, обусловленные вводом в эксплуатацию новых базовых спутниковых группировок. Европа и Китай разработали функционально совместимые с модернизированными GPS и ГЛОНАСС новые системы GNSS (соответственно навигационные системы Galileo и BeiDou). В 2016 году Европейская комиссия объявила о предоставлении системой Galileo первоначального обслуживания и с того момента проводит дополнительные разработки, необходимые для объявления полномасштабных эксплуатационных возможностей. В июле 2020 года Китай объявил о том, что реализация третьего этапа разработки навигационной спутниковой системы BeiDou (BDS-3) полностью завершена, и в 2021 году предложил сообществу гражданской авиации открытое обслуживание BDS-3¹².

1.7 В 2001 году ИКАО приняла Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), в которых изложены требования к GNSS¹³. Такие SARPS позволяют обеспечивать полеты с применением GNSS и использованием функциональных дополнений к сигналам базовых спутниковых группировок для выполнения требований, касающихся безопасности полетов и надежности обслуживания¹⁴.

1.8 В настоящем документе представлен исторический обзор работы, проделанной различными органами и структурами в рамках ИКАО по институциональным и правовым аспектам систем CNS/ATM, включая GNSS, в целях содействия рассмотрению Юридическим комитетом вопроса о целесообразности проведения дальнейшей работы по данному вопросу, а в случае положительного решения – оказания помощи Юридическому комитету в подготовке конкретного инструктивного материала относительно объема и направления работы в будущем.

2. 1990–1991 ГОДЫ. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ И ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ БУДУЩИХ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ СИСТЕМ

2.1 На 27-й сессии Юридического комитета (27 марта – 12 апреля 1990 года) был рассмотрен пункт повестки дня *"Институциональные и правовые аспекты будущих аэронавигационных систем"* на основе записки, подготовленной Секретариатом¹⁵. В данной записке отмечалось, что внедрение будущих аэронавигационных систем будет зависеть не только от

⁹ Дос 9849 *"Руководство по глобальной навигационной спутниковой системе (GNSS)"*, 5-е издание, 2025 год

¹⁰ C-DEC 143/12; C-DEC 182/7 и соответствующий обмен письмами между ИКАО и правительством Соединенных Штатов Америки

¹¹ C-DEC 147/15 и соответствующий обмен письмами между ИКАО и правительством Российской Федерации

¹² Дос 9849 *"Руководство по глобальной навигационной спутниковой системе (GNSS)"*, 5-е издание, 2025 год

¹³ Поправка 76 к Приложению 10 *"Авиационная электросвязь"*, 16 июля 2001 года

¹⁴ Дос 9849 *"Руководство по глобальной навигационной спутниковой системе (GNSS)"*, 5-е издание, 2025 год

¹⁵ LC/27-WP/7 *"Институциональные и правовые аспекты будущих аэронавигационных систем. Вводная записка, представленная Секретариатом"*

разработки и доступности новых технологий, но и в значительной мере от степени активности сотрудничества государств и их консенсуса в вопросе практического внедрения новых систем в соответствии с установленными правовыми условиями. Юридический комитет единодушно поддержал назначение докладчика для изучения данного вопроса, однако пришел к выводу, что любые исследования по данной теме должны осуществляться в координации с текущей работой, проводимой в продолжение деятельности Комитета FANS¹⁶.

2.2 С учетом работы, проделанной Комитетом FANS, а также учитывая институциональные последствия внедрения будущих систем, Совет пришел к выводу, что вопрос *"Институциональные и правовые аспекты будущих аэронавигационных систем"* должен рассматриваться в первую очередь в рамках общей программы работы Юридического комитета, которая была соответствующим образом изменена Советом 14 июня 1991 года. В соответствии с правилом 17 Правил процедуры Юридического комитета председатель Юридического комитета назначил докладчика (д-р В. Гульдманн, Швейцария) для изучения данного вопроса и подготовки доклада на тему *"Институциональные и правовые аспекты будущих аэронавигационных систем"*.

3. 1992–1993 ГОДЫ. ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ СОЗДАНИЯ ПРАВОВОЙ БАЗЫ ДЛЯ ГЛОБАЛЬНЫХ НАВИГАЦИОННЫХ СПУТНИКОВЫХ СИСТЕМ. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА О СОЗДАНИИ ПРАВОВОЙ БАЗЫ ДЛЯ ГЛОБАЛЬНЫХ НАВИГАЦИОННЫХ СПУТНИКОВЫХ СИСТЕМ (GNSS)

3.1 В ходе своей 28-й сессии (11–22 мая 1992 года) Юридический комитет, рассмотрев доклад докладчика по пункту *"Институциональные и правовые аспекты будущих аэронавигационных систем"*, пришел к выводу, что не существует никаких правовых препятствий для внедрения и реализации концепции систем CNS/ATM и что в самой концепции систем CNS/ATM нет ничего, что противоречило бы Чикагской конвенции. Кроме того, Юридический комитет одобрил руководящие принципы, разработанные на третьем совещании Комитета FANS этапа II, касающиеся приемлемых институциональных механизмов внедрения GNSS в гражданской авиации. При пересмотре своей программы работы Юридический комитет согласился исключить пункт № 1 *"Институциональные и правовые аспекты будущих аэронавигационных систем"* с учетом работы, проделанной в ходе 28-й сессии, и включить новый касающийся GNSS пункт с приоритетом № 5 под названием: *"Целесообразность создания правовой базы для глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS)"*¹⁷.

3.2 17 июня 1992 года на своей 136-й сессии Совет постановил внести поправку в пункт № 5 программы работы Юридического комитета, с тем чтобы он звучал следующим образом: *"Рассмотрение вопроса о создании правовой базы для глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS)"* и повысить его приоритет до № 1¹⁸. На 29-й сессии Ассамблеи (22 сентября – 8 октября 1992 года) была утверждена программа работы Юридического комитета с поправками, внесенными Советом, и было признано, что Совету необходимо в срочном порядке четко определить цели данного пункта. Соответственно, в ходе своей 137-й сессии (18 ноября 1992 года) и 138-й сессии (5 и 26 марта 1993 года) Совет, рассмотрев программу работы Юридического комитета, постановил, что в отношении пункта № 1 *"Рассмотрение вопроса о создании правовой базы для глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS)"* Юридический комитет должен рассмотреть следующие конкретные вопросы:

¹⁶ Doc 9556-LC/187 *"Доклад 27-й сессии Юридического комитета"*, пп. 7.1–7.8.

¹⁷ Doc 9588 LC/188 *"Доклад 28-й сессии Юридического комитета"*, пп. 5.1–5.8.

¹⁸ C-DEC 136/12

- a) определение международно признанных институциональных механизмов;
- b) возможная роль ИКАО в обеспечении долгосрочного функционирования GNSS;
- c) содержание соглашений, которые будут заключаться между ИКАО и существующими государствами-поставщиками GNSS;
- d) соблюдение поставщиками систем GNSS соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО¹⁹.

3.3 В июле 1993 года председатель Юридического комитета назначил д-ра Кеннета Раттрея (Ямайка) докладчиком по теме *"Рассмотрение вопроса о создании правовой базы для глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS)"*. Доклад докладчика²⁰, рассмотренный в ходе 29-й сессии Юридического комитета, был по сути посвящен созданию регулирующего органа, который будет отвечать за надзор и контроль за поставщиками GNSS, но при этом не будет иметь прав владения самой системой. Докладчик высказал мнение, что в качестве правовой базы следует рассматривать международную конвенцию или соглашение, принятое под эгидой ИКАО. Согласно такому соглашению, поставщик GNSS должен получить сертификацию ИКАО. Затем докладчик рассмотрел ряд дополнительных вопросов, а именно: установление размеров сбора с пользователей, вопросы ответственности, возможные положения о сотрудничестве и консультациях между государствами-участниками и поставщиками обслуживания, совместимость предлагаемой конвенции с другими международными договорами, а также процедуры урегулирования споров. В заключение докладчик затронул вопрос о необходимости принятия переходных положений, которые признавали бы существование систем GPS и ГЛОНАСС в качестве элемента эволюционного подхода к формированию оптимальной глобальной навигационной спутниковой системы. Для создания практической основы докладчик предложил заключить Меморандум о взаимопонимании между ИКАО и государствами, предоставляющими соответствующее обслуживание.

4. 1994 ГОД. ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОЛИТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ВНЕДРЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ СИСТЕМ CNS/ATM

4.1 В ходе своей 139-й сессии при обсуждении предложения Генерального секретаря²¹ о возможном создании механизма ИКАО, касающегося CNS/ATM, в соответствии с рекомендациями 4/5 и 8/5 Десятой Аэронавигационной конференции Совет пришел к выводу о необходимости разработки политики ИКАО в области внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM²². При этом в рамках этой политики должны рассматриваться такие вопросы, как обеспечение непрерывности функционирования существующих систем аэронавигации, доступ к новым системам, предотвращение возникновения монополии и дискриминации. В связи с этим Совет поручил Генеральному секретарю подготовить проект предложения по общей политике ИКАО в области CNS/ATM, в котором будут изложены элементы этой политики, подлежащие включению в правовую базу для GNSS. Совет согласился с тем, что до сведения Юридического комитета следует довести просьбу включить в его программу работы задачу по подготовке правовой

¹⁹ C-DEC 138/18

²⁰ LC/29-WP/3-1 *"Институциональные и правовые аспекты будущих аэронавигационных систем. Доклад докладчика для Юридического комитета"*

²¹ C-WP/9776 *"Создание механизма ИКАО в области связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)"*

²² C-DEC 139/13 и 14

базы для долгосрочного внедрения GNSS, а также необходимость назначения докладчика председателем Юридического комитета в установленном порядке.

4.2 9 марта 1994 года Совет утвердил подготовленное Секретариатом Заявление о политике ИКАО в области внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM²³ и поручил Юридическому комитету при необходимости включить элементы данного заявления о политике в свои предложения, касающиеся правовой базы.

5. 1994 ГОД. 29-Я СЕССИЯ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА

5.1 По итогам рассмотрения доклада докладчика на 29-й сессии Юридического комитета (4–15 июля 1994 года) был принят проект типового соглашения, которое в ближайшем будущем должно быть заключено между ИКАО и поставщиками обслуживания GNSS. Кроме того, Юридический комитет одобрил "перечень вопросов, подлежащих рассмотрению в контрактах с поставщиками обслуживания GNSS на соответствующее обслуживание в контексте долгосрочного использования GNSS", и рекомендовал Совету создать группу экспертов по правовым и техническим вопросам со следующим кругом полномочий с учетом: а) доклада докладчика; б) Заявления о политике ИКАО в области внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM; в) докладов о работе 28-й и 29-й сессий Юридического комитета; д) любых других соответствующих документов:

- а) рассмотреть различные виды и формы долгосрочной правовой базы для GNSS, отметив преимущества и недостатки каждой формы и свои предпочтения, а также, в частности, изучить вопрос о необходимости подготовки конвенции;
- б) разработать правовую базу, которая, в частности, соответствовала бы основным принципам, изложенным в пункте 6 доклада докладчика;
- в) подготовить проект(ы) документов, включая типовый договор с использованием перечня вопросов, утвержденного на 29-й сессии Юридического комитета, для рассмотрения Советом ИКАО.

6. 1995–1998 ГОДЫ. ГРУППА ЮРИДИЧЕСКИХ И ТЕХНИЧЕСКИХ ЭКСПЕРТОВ ПО СОЗДАНИЮ ПРАВОВОЙ БАЗЫ ДЛЯ GNSS (LTEP)

6.1 6 декабря 1995 года на 11-м заседании своей 146-й сессии Совет учредил Группу правовых и технических экспертов по созданию правовой базы для GNSS. Кроме того, Совет постановил, что LTEP должна иметь круг полномочий, рекомендованный 29-й сессией Юридического комитета и одобренный 31-й сессией Ассамблеи²⁴.

6.2 LTEP провела три заседания и создала две рабочие группы: одна из них получила поручение разработать положения Хартии, определяющей основные принципы функционирования GNSS, а другая – рассмотреть вопросы, касающиеся сертификации, ответственности, административных аспектов, финансирования, возмещения расходов и будущих структур управления GNSS.

6.3 LTEP подготовила текст Хартии прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS. Хартия закрепляет основополагающие принципы внедрения и эксплуатации GNSS, включая обеспечение безопасности полетов международной гражданской

²³ C-DEC 141/13

²⁴ C-DEC 146/11

авиации; всеобщий доступ к обслуживанию GNSS без какой-либо дискриминации; сохранение суверенитета, полномочий и ответственности государств; непрерывность, эксплуатационную готовность, целостность, точность и надежность обслуживания GNSS; совместимость региональных механизмов с глобальным процессом планирования и внедрения, а также принцип сотрудничества и взаимопомощи. Что касается формы Хартии, то большинство членов ЛТЕР высказалось за принятие новой международной конвенции, тогда как меньшинство предпочло, чтобы она была принята в качестве резолюции Ассамблеи. Большинство, высказавшееся в поддержку конвенции, согласилось принять резолюцию Ассамблеи в качестве временной или переходной меры. Группа экспертов выразила мнение, что окончательное решение о форме Хартии следует оставить на усмотрение Совета или другого соответствующего органа.

6.4 Группа экспертов ЛТЕР представила ряд других рекомендаций по правовым вопросам, касающимся сертификации, ответственности, административных аспектов, финансирования и возмещения расходов, а также будущих структур управления GNSS. В некоторых из этих рекомендаций отмечалась необходимость дополнительного изучения отдельных вопросов.

6.5 20 марта 1998 года в ходе своей 153-й сессии Совет, рассмотрев доклад о третьем заседании Группы экспертов ЛТЕР, постановил, что доклад о работе Группы экспертов ЛТЕР следует представить 32-й сессии Ассамблеи для получения дальнейших указаний, а проект Хартии прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS, следует представить 32-й сессии Ассамблеи для утверждения²⁵.

7. 1998 ГОД. ВСЕМИРНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВНЕДРЕНИЮ СИСТЕМ CNS/ATM

7.1 В ходе Всемирной конференции по внедрению систем CNS/ATM, состоявшейся в Рио-де-Жанейро 11–15 мая 1998 года, для ознакомления были представлены результаты работы Группы экспертов ЛТЕР. Конференция поддержала принятие проекта Хартии в качестве временной основы на ближайшую перспективу. При определении формы правовой базы на долгосрочную перспективу возникли споры, однако преобладало мнение о том, что для обеспечения надежных гарантий общедоступности и непрерывности предоставления обслуживания, а также для урегулирования других связанных с этим вопросов и решения проблемы ответственности необходима международная конвенция. В то же время было достигнуто согласие относительно того, что внедрение систем CNS/ATM не должно откладываться до завершения работы по урегулированию правовых вопросов. Кроме того, участники Конференции пришли к выводу, что региональные механизмы могут способствовать развитию глобальной правовой и институциональной базы для внедрения систем CNS/ATM, включая GNSS, при условии, что они будут полностью совместимы с имеющейся глобальной базой и будут поддерживать функциональную совместимость региональных компонентов систем CNS/ATM. Конференция подтвердила ведущую роль ИКАО во внедрении долгосрочной глобальной системы GNSS путем разработки технических и эксплуатационных SARPS. Еще одно мнение, высказанное в ходе Конференции, заключалось в том, что при рассмотрении вопроса правовой базы не стоит ограничиваться лишь GNSS, а необходимо охватывать и другие аспекты систем CNS/ATM. Кроме того, в целях обеспечения безопасности полетов гражданской авиации следует разработать правовые меры, позволяющие эффективно противодействовать потенциальным незаконным вмешательствам в процесс обработки и передачи данных, связанных с системами CNS/ATM.

²⁵ C-DEC 153/16, п. 10.

7.2 Всемирная конференция приняла следующие рекомендации:

"Сложные юридические аспекты внедрения CNS/ATM, включая GNSS, требуют дальнейшей работы со стороны ИКАО. В ходе такой дальнейшей работы следует добиваться подготовки надлежащей долгосрочной правовой базы, регулирующей функционирование и доступность систем CNS/ATM, а также рассмотреть возможность принятия международной конвенции по данному вопросу. Однако такая дальнейшая работа не должна приводить к задержкам в процессе внедрения систем CNS/ATM.

Дальнейшая работа по данному вопросу, которую следует провести ИКАО, должна преследовать следующие цели:

- a) формирование и укрепление взаимного доверия между государствами в отношении систем CNS/ATM;
- b) оказание поддержки при внедрении систем CNS/ATM.

8. **1998 ГОД. 32-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ (22 СЕНТЯБРЯ – 2 ОКТЯБРЯ 1998 ГОДА)**

8.1 Рассмотрев итоги работы Группы экспертов LTER и рекомендации Всемирной конференции по системам CNS/ATM, 32-я сессия Ассамблеи приняла две резолюции по данному вопросу: резолюция A32-19 Ассамблеи *"Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS"* и резолюция A32-20 Ассамблеи *"Разработка и развитие соответствующих долгосрочных юридических рамок для управления внедрением GNSS"*. В резолюции A32-20 Ассамблея поручила Совету и Секретариату создать Исследовательскую группу Секретариата для обеспечения выполнения рекомендаций Рио-де-Жанейрской конференции и Группы экспертов LTER, в частности в отношении институциональных вопросов и вопроса об ответственности, а также для рассмотрения возможности разработки долгосрочной базы для регулирования функционирования систем GNSS. Таким образом, Ассамблея одобрила решение Совета, принятое на его 154-й сессии 10 июня 1998 года, о создании Исследовательской группы Секретариата по правовым аспектам систем CNS/ATM.

8.2 На 32-й сессии Ассамблеи было также принято решение изменить пункт № 1 рабочей программы Юридического комитета, в котором ранее упоминалась исключительно GNSS, чтобы он звучал следующим образом: ***"Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS)"***. В связи с этим было отмечено, что при создании Группы экспертов LTER Совет определил, что круг ее полномочий ограничивается исключительно GNSS и не охватывает другие аспекты систем CNS/ATM²⁶. Соответственно, Группа экспертов не рассматривала правовые аспекты других элементов систем CNS/ATM. Таким образом, изменение названия пункта № 1 программы работы Юридического комитета на 32-й сессии Ассамблеи было осуществлено в соответствии с рекомендацией Всемирной конференции по внедрению систем CNS/ATM 1998 года о том, что рассмотрение правовых аспектов не должно ограничиваться исключительно GNSS, но должно также распространяться на другие элементы систем CNS/ATM.

9. **1999–2004 ГОДЫ. РАБОТА ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ГРУППЫ СЕКРЕТАРИАТА ПО ПРАВОВЫМ АСПЕКТАМ СИСТЕМ CNS/ATM**

9.1 В период с апреля 1999 года по январь 2004 года Исследовательская группа Секретариата по правовым аспектам систем CNS/ATM провела одиннадцать заседаний, и Совету представлялись периодические доклады о ходе работы. Доклад о ходе работы Исследовательской

²⁶ C-DEC 146/11

группы был представлен на 33-й сессии Ассамблеи в 2001 году, которая постановила продолжать работу в отношении правовых аспектов систем CNS/ATM в целях доработки концепции договорной базы для систем CNS/ATM в качестве временной базы и определения способов внедрения этих систем, в том числе рассмотрение возможности создания международной конвенции. В соответствии с этим решением Исследовательская группа Секретариата по правовым аспектам систем CNS/ATM завершила свою работу в январе 2004 года. В ходе работы был проанализирована существующая правовая база в отношении систем CNS/ATM, выявлены определенные недостатки, подробно рассмотрена договорная база для этих систем, а также проанализирована возможность разработки международной конвенции по данному вопросу.

9.2 Исследовательская группа провела подробные обсуждения и согласовала ряд договорных положений в форме "Проекта договорных рамок, касающихся предоставления обслуживания GNSS". Проект договорных рамок получил поддержку большинства членов Группы, однако по-прежнему сохранялись различные мнения относительно сферы применения и обязательного характера этой базы. Некоторые члены рассматривали эту базу как факультативный, не имеющий обязательной силы типовой договор, который государства или иные стороны могли принять по своему усмотрению. Другие участники высказали мнение, что для поддержания необходимой степени единообразия и обеспечения важнейших гарантий доверия к системам CNS/ATM данная правовая база должна содержать ряд общих элементов, имеющих обязательную силу для сторон. По их мнению, эти элементы должны быть оформлены в виде межправительственного соглашения, чтобы в будущем постепенно превратиться в международную конвенцию. Несмотря на подробные обсуждения, проходившие в ходе нескольких заседаний, Группа не смогла прийти к консенсусу по вопросу о международной конвенции.

9.3 В Исследовательской группе сформировались две точки зрения относительно подготовки международной конвенции в качестве долгосрочной правовой базы для регулирования функционирования систем GNSS: одна состояла в том, что на данном этапе разработка и подготовка проекта международной конвенции являются преждевременными, поскольку не накоплено достаточного опыта внедрения систем CNS/ATM и, в частности, систем GNSS, а другая – в том, что создание международной конвенции необходимо и целесообразно.

9.4 5 марта 2004 года в ходе рассмотрения Советом Заключительного доклада Исследовательской группы Секретариата было высказано мнение о том, что, поскольку консенсуса по вопросу о необходимости разработки международной конвенции достигнуто не было, Совету следует признать, что рассмотрение ИКАО правовых аспектов внедрения систем CNS/ATM было исчерпывающим, и что Совету следует рекомендовать 35-й сессии Ассамблеи, чтобы ИКАО сочла завершенным изучение правовых вопросов и сосредоточила свои усилия на технических аспектах внедрения систем CNS/ATM. Ряд представителей Совета высказали мнение о преждевременности разработки и подготовки проекта международной конвенции на данном этапе. Остальные придерживались мнения о необходимости продолжить рассмотрение правовых аспектов систем CNS/ATM. В поддержку этой точки зрения было отмечено, что, поскольку спутниковая радиосвязь в конечном счете должна стать единственным средством, используемым в организации воздушного движения, следует признать необходимость заключения новых международных соглашений, регулирующих внедрение и функционирование будущих систем GNSS. В частности, такие соглашения должны обеспечивать надлежащую правовую определенность для тех государств, которые будут полагаться на сигналы, предоставляемые другими государствами в соответствии со своими обязательствами по статье 28 Чикагской конвенции. Кроме того, эти соглашения должны лечь в основу всеобъемлющей, последовательной и скоординированной системы ответственности в отношении деятельности, связанной с GNSS.

9.5 Признавая, что правовые аспекты внедрения систем CNS/ATM имеют большое значение, Совет постановил отложить решение о том, какие дальнейшие меры можно принять по данному вопросу, до 35-й сессии Ассамблеи.

10. 2004 ГОД. 35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ (28 СЕНТЯБРЯ – 8 ОКТЯБРЯ 2004 ГОДА)

10.1 В ходе 35-й сессии Ассамблеи этот пункт рассматривался на основании документа A35-WP/75, представленного Секретариатом, документа A35-WP/125, представленного 41 членом Европейской конференции гражданской авиации, документа A35-WP/179, представленного 21 государством – членом Латиноамериканской комиссии по гражданской авиации, документа A35-WP/215, представленного Международной ассоциацией воздушного транспорта, и документа A35-WP/216, представленного Соединенными Штатами Америки. Юридическая комиссия приняла к сведению расхождение во мнениях, которые были представлены в вышеупомянутых рабочих документах и варьировались от предложения рассмотреть возможность подготовки международной конвенции и предложения разработать договорную базу в качестве одного из шагов на пути к долгосрочной цели по созданию глобального международно-правового документа до предложения приостановить работу над созданием новой "долгосрочной правовой базы" до следующей очередной сессии Ассамблеи. На основании рекомендации Юридической комиссии Ассамблея приняла резолюцию A35-3 Ассамблеи *"Практический подход к рассмотрению правовых и институциональных аспектов систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)"*.

10.2 В резолюции Ассамблеи A35-3 напоминает, что ИКАО выделяет значительные ресурсы на изучение правовых и институциональных аспектов систем CNS/ATM в рамках Ассамблеи, Совета, Юридического комитета, Группы юридических и технических экспертов и Исследовательской группы ИКАО, что обеспечивает подбор детальной информации и ознакомление с вопросами, вызовами и проблемами, стоящими перед международным сообществом. В пункте 3 постановляющей части этой резолюции Договаривающимся государствам было предложено изучить возможность использования региональных организаций для создания необходимых механизмов решения любых юридических или институциональных проблем, которые могут препятствовать внедрению CNS/ATM в конкретных регионах, обеспечивая в то же время соответствие таких механизмов Чикагской конвенции и нормам международного публичного права. Кроме того, в резолюции Генеральному секретарю было поручено следить и при необходимости оказывать содействие в разработке договорных рамок, к которым стороны могут присоединиться, в частности, на основе структуры и модели, предложенных членами Европейской конференции гражданской авиации и другими региональными комиссиями гражданской авиации, а также норм международного права.

11. 2007–2008 ГОДЫ. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА О СОЗДАНИИ ПРАВОВОЙ БАЗЫ ПРИМЕНИТЕЛЬНО К СИСТЕМАМ CNS/ATM, ВКЛЮЧАЯ ГЛОБАЛЬНУЮ НАВИГАЦИОННУЮ СПУТНИКОВУЮ СИСТЕМУ (GNSS) И РЕГИОНАЛЬНЫЕ МНОГОНАЦИОНАЛЬНЫЕ ОРГАНЫ

11.1 В ходе 36-й сессии Ассамблеи (18–28 сентября 2007 года) ЕВРОКОНТРОЛЬ от имени членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) проинформировал Ассамблею о ходе выполнения резолюции A35-3. ЕВРОКОНТРОЛЬ подчеркнул важность создания договорной базы для решения правовых и институциональных вопросов, связанных с GNSS, на региональном уровне и заявил, что разработанный на европейском уровне вариант может послужить гибким и простым в применении инструментом, способным учитывать специфические потребности различных регионов. ЕВРОКОНТРОЛЬ сообщил Ассамблее, что договорная база

ЕКГА была признана в Европе и в ближайшее время будет представлена ИКАО для изучения или даже утверждения. В этой договорной базе будет учтен вопрос об ответственности, имеющий решающее значение.

11.2 Юридическая комиссия исходила из того, что, поскольку члены ЕКГА разработали вариант региональной правовой базы, он может быть распространен в рамках ИКАО среди ее государств-членов, а заинтересованные государства смогут использовать эту информацию в качестве инструктивного материала для разработки собственных соответствующих региональных правовых баз. С учетом вышеизложенного 36-я сессия Ассамблеи согласилась изменить название соответствующего пункта (который на тот момент был третьим по приоритетности в программе работы Юридического комитета), чтобы задействовать региональные многонациональные органы в процессе рассмотрения правовой базы. В связи с этим название пункта стало звучать следующим образом: ***"Рассмотрение вопроса о создании правовой базы применительно к системам CNS/ATM, включая глобальную навигационную спутниковую систему (GNSS) и региональные многонациональные органы"***.

11.3 В ходе 33-й сессии Юридического комитета (21 апреля – 2 мая 2008 года) ЕВРОКОНТРОЛЬ представил рабочий документ²⁷, в котором Европейское рамочное соглашение было представлено в качестве регионального механизма в соответствии с содержащимся в резолюции Ассамблеи А35-3 предложением для региональных многонациональных органов. Юридический комитет принял к сведению представленный ЕВРОКОНТРОЛЕм документ.

12. 2009–2018 ГОДЫ. ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ СОБЫТИЙ НЕ ПРОИЗОШЛО

12.1 В ходе 34-й сессии Юридического комитета (9–17 сентября 2009 года) не поступало сообщений о каких-либо конкретных событиях в связи с текущей работой Юридического комитета по пункту *"Рассмотрение вопроса о создании правовой базы применительно к системам CNS/ATM, включая глобальную навигационную спутниковую систему (GNSS) и региональные многонациональные органы"*. В связи с этим важно напомнить, что 34-я сессия Юридического комитета была в основном посвящена рассмотрению проектов документов, разработанных Подкомитетом, которому было поручено заниматься устранением новых и возникающих угроз. В конечном счете эти документы превратились в Пекинскую конвенцию и Протокол 2010 года.

12.2 Программа работы Юридического комитета, включая приоритетность ее пунктов, рассматривалась Советом на третьем заседании его 197-й сессии в ноябре 2012 года. В связи с этим Совет постановил изменить приоритет пункта *"Рассмотрение вопроса о создании правовой базы применительно к системам CNS/ATM, включая глобальную навигационную спутниковую систему (GNSS) и региональные многонациональные органы"* в программе работы Юридического комитета с № 3 на № 4.

12.3 В ходе 35-й сессии Юридического комитета (6–15 мая 2013 года) были предприняты некоторые попытки исключить пункт № 4 *"Рассмотрение вопроса о создании правовой базы применительно к системам CNS/ATM, включая глобальную навигационную спутниковую систему (GNSS) и региональные многонациональные органы"* из программы работы Юридического комитета. Несмотря на отсутствие какого-либо существенного прогресса по данному вопросу с 2008 года, на 35-й сессии Юридического комитета было принято решение оставить данный пункт в

²⁷ LC/33-WP/4-8 *"Практический подход. Типовое рамочное соглашение о внедрении, предоставлении, функционировании и использовании глобальной навигационной спутниковой системы для целей аэронавигации"*

программе работы, учитывая, что некоторые государства отметили, что техническая помощь во внедрении систем CNS/ATM так и не была оказана.

12.4 В ходе 38-й сессии Ассамблеи (24 сентября – 4 октября 2013 года) одна делегация высказала мнение, что данный пункт можно исключить из программы работы или понизить его приоритетность, учитывая уже подготовленные ИКАО материалы и тот факт, что в течение девяти лет ни в Юридическом комитете, ни в Юридической комиссии не велось никакой работы по этому пункту. Африканская комиссия гражданской авиации (АФКГА) выразила несогласие с исключением данного пункта из программы работы Юридического комитета или с понижением его приоритетности и обратилась к Генеральному секретарю с просьбой подготовить инструктивный материал по внедрению систем CNS/ATM. По рекомендации Юридической комиссии 38-я сессия Ассамблеи постановила оставить данный пункт в программе работы Юридического комитета с приоритетом № 4.

12.5 В ходе 203-й сессии Совета (15 сентября – 14 ноября 2014 года) один из представителей выступил с просьбой уделить первоочередное внимание пункту № 4 "Рассмотрение вопроса о создании правовой базы применительно к системам CNS/ATM, включая глобальную навигационную спутниковую систему (GNSS) и региональные многонациональные органы", поскольку создание данной правовой базы имеет решающее значение для закрепления прав в рамках GNSS и содействия использованию этой системы. Подчеркнув, что системы CNS/ATM, в частности GNSS, служат ключевыми инструментами для осуществления блочной модернизации авиационной системы (ASBU), представитель обратил особое внимание на необходимость согласования планируемой правовой базы с глобальной концепцией блочной модернизации. Еще один представитель высказал мнение, что отсутствие какого-либо заметного прогресса по этому вопросу в последнее время не означает, что создание правовой базы не требуется. Мир систем CNS/ATM и, в частности, мир спутниковой связи развивался с каждым днем. Были выдвинуты предложения о создании глобальных систем радиовещательного автоматического зависящего наблюдения (ADS-B), которые должны были начать функционировать в ближайшие несколько месяцев. Рассматривались и другие инициативы, касающиеся глобальных систем, которые могли бы удовлетворить потребности авиации в сетевой связи, связанной с удаленным хранением данных (в "облаке") для мониторинга полетных данных в режиме реального времени, что имеет важное значение для глобального слежения за полетами. В какой-то момент потребуются юридически урегулировать вопрос о таком обслуживании, которое предоставляется на глобальном уровне в каждом из соответствующих государств, поскольку, согласно Чикагской конвенции, именно государства берут на себя ответственность за предоставление такого обслуживания на основе информации, полученной от других государств. Таким образом, предлагая оставить этот пункт в программе работы, представитель подчеркнул, что кажущееся отсутствие какого-либо прогресса в последнее время не означает, что в будущем не возникнет потребности в такой правовой базе. Несмотря на вышеизложенные мнения, Совет принял решение изменить приоритет данного пункта в программе работы Юридического комитета с № 4 на № 5²⁸.

12.6 Впоследствии программа работы была пересмотрена в ходе 36-й сессии Юридического комитета (30 ноября – 3 декабря 2015 года), и данный пункт снова получил приоритет № 4. В рамках ИКАО не проводилось каких-либо значимых мероприятий в отношении данного пункта, однако Секретариат согласился и впредь отслеживать и контролировать соответствующие события по мере необходимости.

12.7 В ходе своей 207-й сессии (11 января – 11 марта 2016 года) Совет рассмотрел итоги 36-й сессии Юридического комитета. Во время обсуждения один из представителей выразил мнение, что данный пункт следует рассматривать в качестве одного из важных вопросов в рамках Юридического комитета, отметив, что в рамках Группы экспертов по GNSS была проделана

²⁸ C-DEC 203/5

значительная работа в отношении систем GPS, ГЛОНАСС, Galileo и новейшей китайской системы BeiDou. Представитель упомянул о внедрении GNSS, что затрагивает обязанности государств в соответствии со статьей 28 Чикагской конвенции в тех случаях, когда государство использует такие сигналы для предоставления аэронавигационного обслуживания, но не осуществляет контроль над такими сигналами. Он подчеркнул, что государства-члены должны быть уверены в том, что сигналы и обслуживание GNSS, предоставляемые в их воздушном пространстве, соответствуют надлежащим требованиям к характеристикам в плане целостности, надежности, точности и непрерывности при четком определении ответственности. Отметив отсутствие комплексной системы, обеспечивающей необходимую правовую определенность для государств и отрасли на глобальном уровне, представитель подчеркнул, что для эффективного решения проблем, связанных с техническим прогрессом, недостаточно опираться лишь на национальные законы и правила. Признав, что этот пункт присутствует в программе работы уже некоторое время, однако без особого прогресса на практике, он подчеркнул его важность с точки зрения безопасности использования сигналов GNSS. В связи с этим он предложил повысить приоритет вопроса, касающегося создания правовой базы для GNSS и проходящего на текущий момент под номером 4, в программе работы Юридического комитета. Он вновь подчеркнул важность рассмотрения Секретариатом или Юридическим комитетом вопроса о статье 28 Конвенции, касающейся ответственности за использование сигналов, которые не находятся под контролем самого государства. Другой представитель отметил, что, поскольку за последние десять лет не достигнуто никакого прогресса в работе по данному пункту, а единственная принятая мера заключается в контроле и наблюдении за ситуацией, повышение приоритета целесообразно, если при внедрении GNSS возникают правовые вопросы. В противном случае, по его мнению, лучшим решением было бы исключить этот пункт из программы работы. В качестве компромиссного решения Совет постановил оставить данный пункт в программе работы Юридического комитета с прежним приоритетом.

13. 2018 ГОД. ИЗУЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫХ ВОПРОСОВ, СВЯЗАННЫХ С ГЛОБАЛЬНЫМИ НАВИГАЦИОННЫМИ СПУТНИКОВЫМИ СИСТЕМАМИ

13.1 В соответствии с решениями Совета, в которых Юридическому комитету было поручено проанализировать существовавшую на тот момент формулировку этого пункта в целях ее изменения таким образом, чтобы лучше отразить достигнутый прогресс в технической области, включая принятие Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) и реализацию других инициатив, таких как обеспечение спутниковой навигации и глобального слежения за полетами, 37-я сессия Юридического комитета (4–7 сентября 2018 года) изменила название этого пункта следующим образом: *"Изучение международно-правовых вопросов, связанных с глобальными навигационными спутниковыми системами (GNSS)"*, с учетом итогов 13-й Аэронавигационной конференции, на которой было рассмотрено состояние существующих и будущих технологий, обеспечивающих работу глобальной аэронавигационной системы. На пятом заседании своей 215-й сессии 7 ноября 2018 года Совет, рассмотрев доклад о работе 37-й сессии Юридического комитета, присвоил пункту повестки дня *"Изучение международно-правовых вопросов, связанных с глобальными навигационными спутниковыми системами"* приоритет № 8.

14. **2019 ГОД. ИЗУЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫХ ВОПРОСОВ, СВЯЗАННЫХ С ГЛОБАЛЬНЫМИ СПУТНИКОВЫМИ СИСТЕМАМИ И СЛУЖБАМИ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИМИ МЕЖДУНАРОДНУЮ АЭРОНАВИГАЦИЮ**

14.1 На 3-м заседании своей 216-й сессии 22 февраля 2019 года Совет поручил дополнительно изучить предложение о расширении охвата изучения правовых вопросов, включив в него не только GNSS, но и другие аэронавигационные системы с глобальной зоной действия²⁹. В связи с этим необходимо было принять во внимание результаты 13-й Аэронавигационной конференции³⁰. Подводя итоги обсуждений в Совете, его Президент подтвердил, что пункт № 8 программы работы Юридического комитета отныне будет охватывать такие глобальные спутниковые системы и соответствующее обслуживание, как спутниковое радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение (ADS-B) и спутниковые метеорологические службы. Отметив, что со времени внедрения систем GPS и ГЛОНАСС произошли значительные изменения: некоторые государственные спутниковые системы, обеспечивающие международную аэронавигацию, отошли к частному сектору, он подчеркнул, что при рассмотрении пункта № 8 своей программы работы Юридическому комитету, состоящему из юридических экспертов, назначенных государствами-членами, необходимо также использовать соответствующий экспертный опыт частного сектора.

14.2 В соответствии с просьбой Совета 40-я сессия Ассамблеи (24 сентября – 4 октября 2019 года) изменила название данного пункта следующим образом: *"Изучение международно-правовых вопросов, связанных с глобальными спутниковыми системами и службами, обеспечивающими международную аэронавигацию"*, сохранив при этом его приоритет в программе работы под номером 8³¹.

15. **2022 ГОД. 38-Я СЕССИЯ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА (22–25 МАРТА 2022 ГОДА) И 41-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ (27 СЕНТЯБРЯ – 7 ОКТЯБРЯ 2022 ГОДА)**

15.1 На 38-й сессии Юридического комитета приоритет этого пункта программы работы был изменен с № 8 на № 6³².

15.2 В ходе 41-й сессии Ассамблеи Африканская комиссия гражданской авиации (АФКГА) представила рабочий документ от своего имени и от имени 54 африканских государств³³. В рабочем документе подчеркивалось, что аспекты системы GNSS требуют разработки дополнительной правовой базы/инструментов для регулирования процессов: а) эксплуатационного обслуживания; б) внедрения большего количества спутников в группировки GNSS. В документе также 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. Отмечая, что пункт "Изучение международно-правовых вопросов, связанных с глобальными спутниковыми системами и службами, обеспечивающими международную аэронавигацию" существовал в программе работы Юридического комитета в течение столь длительного периода времени без какого-либо недавнего прогресса, документ содержит призыв к изменению приоритетности этого пункта и подчеркивается

²⁹ C-DEC 216/3

³⁰ C-DEC 217/3, п. 8.

³¹ A40-WP/617 "Доклад Юридической комиссии по Общему разделу и пунктам 37, 38, 39 и 40 повестки дня"

³² Doc 10195-LC/38 "Доклад о работе 38-й сессии Юридического комитета"

³³ A41-WP/208, Revision No. 1 "Практический подход к рассмотрению правовых и институциональных аспектов систем связи, навигации и наблюдения/ATM (CNS/ATM)"

необходимость разработки правил, касающихся возможности частной собственности на спутниковые системы, поддерживающие международную аэронавигацию, с точки зрения последствий для государств-членов. Признавая, что осуществление мер, предложенных в рабочем документе, будет иметь финансовые последствия для Организации, было рекомендовано, чтобы это не препятствовало возобновлению работы в рамках ИКАО по подготовке правовой базы/инструментов для рассмотрения аспектов использования GNSS в поддержку глобальной системы ОрВД.

15.3 В ответ Секретариат представил исторический обзор работы, ранее проделанной Организацией в отношении этого вопроса, поскольку впервые в программу работы Юридического комитета он был включен в 1988 году. Кроме того, Секретариат сообщил, что государства, предоставляющие обслуживание GNSS, заключили с ИКАО соглашения путем обмена письмами, касающимися Глобальной системы позиционирования Соединенных Штатов Америки (GPS), соглашение по которой было заключено в 1994 году и подтверждено в 2007 году, системы ГЛОНАСС Российской Федерации, соглашение по которой было заключено в 1996 году, и системы BeiDou Китая, соглашение по которой было заключено в 2022 году. Эти соглашения предусматривают свободное использование сигналов, гарантии соблюдения SARPS и уведомление о прекращении обслуживания, предоставляемое не менее чем за шесть лет. Секретариат отметил, что, как и в случае с другими службами дальней аэронавигации, документы международного воздушного права по-прежнему применимы к GNSS и поэтому нынешнее функционирование и использование GNSS не осуществляются вне более широкой правовой базы. Секретариат сообщил, что он продолжал отслеживать события, требующие возобновления работы по существу этого вопроса, но не выявил никаких изменений, которые потребовали бы рассмотрения других правовых документов, помимо действующих резолюций Ассамблеи. Тем не менее Секретариат заявил о готовности получать от государств конкретные предложения о том, как возобновить или активизировать работу по данному вопросу.

15.4 На 41-й сессии Ассамблеи было принято решение оставить данный пункт в программе работы Юридического комитета и сохранить его приоритет под номером 6. При этом Ассамблея выразила мнение, что изменение уровня приоритетности данного пункта вряд ли приведет к достижению желаемых результатов. Вместо этого, учитывая готовность Секретариата рассмотреть конкретные предложения государств и широко поддержанное предложение о проведении обзора ранее проделанной работы по этому вопросу с особым вниманием к существу предстоящей работы, а не изменению приоритетности этого пункта, можно было бы прояснить, что необходимо сделать для достижения прогресса в будущем³⁴. В связи с этим Ассамблея настоятельно призвала государства представить конкретные предложения, чтобы Юридический комитет возобновил работу по данному вопросу.

16. 2025 ГОД. 42-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ (23 СЕНТЯБРЯ – 3 ОКТЯБРЯ 2025 ГОДА)

16.1 На 42-й сессии Ассамблеи было решено сохранить данный пункт с приоритетом № 6, при этом было принято к сведению предложение Секретариата провести опрос среди всех государств – членов ИКАО и отдельных международных организаций в целях оценки их потребностей относительно возобновления работы по данному пункту³⁵. Ассамблея была проинформирована о том, что от государств не поступило никаких конкретных предложений о возобновлении работы.

³⁴ А 41-WP/649 "Доклад Юридической комиссии по Общему разделу и пунктам 40, 41, 42 и 43 повестки дня"

³⁵ А 42-WP/699 "Доклад Юридической комиссии по Общему разделу и пунктам 28 и 29 повестки дня"

16.2 Кроме того, Ассамблея рассмотрела представленный Южно-Африканской Республикой рабочий документ³⁶, где ей предлагалось распределить ключевые наборы задач среди соответствующих органов ИКАО в целях постоянного мониторинга оперативной обстановки в области авиации для выявления потенциальных рисков, включая задачи по принятию вспомогательных мер по смягчению последствий, связанных с внедрением систем CNS/ATM, а также потенциальных последствий, вызванных увеличением числа случаев возвращения космических объектов в атмосферу и производством полетов в верхнем воздушном пространстве. Помимо этого, в документе предлагалось поручить Юридическому комитету составить матрицу рисков по рассматриваемым и рассмотренным аспектам в рамках Чикагской конвенции и соответствующих SARPS/PANS для рассмотрения государствами. С учетом расхождения во мнениях, представленных государствами в ходе последовавшего обсуждения, Ассамблея постановила передать этот вопрос на рассмотрение Юридического комитета для определения целесообразности включения соответствующих элементов предложения Южно-Африканской Республики в расширенный пункт № 6.

17. ДЕЙСТВИЯ КОМИТЕТА

17.1 Юридическому комитету предлагается принять к сведению информацию, представленную в данном документе, для проведения соответствующей работы.

— КОНЕЦ —

³⁶ A42-WP/90 "Изучение международно-правовых вопросов, связанных с глобальными спутниковыми системами и службами, обеспечивающими международную авионавигацию"