



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ – 39-Я СЕССИЯ**

**ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 45 повестки дня. Программа работы Организации в юридической области**

**ПРОГРАММА РАБОТЫ ОРГАНИЗАЦИИ В ЮРИДИЧЕСКОЙ ОБЛАСТИ**

(Представлено Советом ИКАО)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе приводится доклад о текущей работе Секретариата в юридической области и о юридических вопросах, рассматриваемых в Совете. В нем также представлен обзор событий и соответствующих решений, принятых после предыдущей сессии Ассамблеи в отношении пунктов программы работы Юридического комитета, включая приоритизацию пунктов.

**Действия:** Ассамблее предлагается рассмотреть программу будущей работы Организации в юридической области и принять решение в отношении программы работы Юридического комитета, приведенной в п. 3.4, включая приоритизацию пунктов.

<i>Стратегические цели</i>	Вспомогательные стратегии реализации. Поддержка программы. Правовые вопросы и внешние сношения
<i>Финансовые последствия</i>	Согласно регулярному бюджету
<i>Справочный материал</i>	C-WP/14386 Дос 7669, Юридический комитет. Конституция. Процедура утверждения проектов конвенций. Правила процедуры Дос 10061, Доклад 36-й сессии Юридического комитета

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На каждой очередной сессии Ассамблею информируют о текущей работе Секретариата в юридической области с представлением отчета о соответствующих решениях, принятых после предыдущей сессии Ассамблеи в отношении пунктов программы работы Юридического комитета.

## 2. ТЕКУЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ЮРИДИЧЕСКОЙ ОБЛАСТИ УПРАВЛЕНИЯ ПО ПРАВОВЫМ ВОПРОСАМ И ВНЕШНИМ СНОШЕНИЯМ (ЛЕВ)

2.1 Текущие функции Секретариата в юридической области включают предоставление юридических консультаций и оказание помощи в общем плане и в контексте стратегических целей ИКАО Президенту Совета и Генеральному секретарю, другим управлениям ИКАО, региональным бюро и государствам – членам ИКАО; проведение исследований, предоставление юридических консультаций и обслуживания, включая подготовку документации, для Совета и его вспомогательных органов, Ассамблеи, Юридического комитета, дипломатических конференций и других совещаний; выполнение функций, связанных с международными соглашениями, депозитарием которых является ИКАО; регистрацию авиационных договоров и соглашений; подборку национальных законодательных и нормативных положений, относящихся к гражданской авиации; подготовку различных докладов, например материалов для Юридического ежегодника Организации Объединенных Наций; представительство от имени Генерального секретаря при рассмотрении жалоб в Консультативной объединенной апелляционной коллегии и Апелляционном трибунале Организации Объединенных Наций; координацию вопросов представительства от имени Генерального секретаря в прочих судебных процессах, в которых может участвовать ИКАО в иностранных судах; сотрудничество по правовым вопросам с Организацией Объединенных Наций и другими организациями; и выполнение других соответствующих функций юридического характера.

2.2 ЛЕВ продолжало оказывать поддержку со стороны Секретариата Рабочей группе по управлению и эффективности (WGGE), которая была создана на 195-й сессии Совета в марте 2012 года в результате слияния бывших рабочих групп по управлению и эффективности (WGOG и WGOE). WGGE рассматривала различные вопросы политики и управления Организацией в таких областях, как процесс формулирования политики, улучшение подготовительной работы к Ассамблее, публикации ИКАО, директивы группам экспертов, состав постоянных комитетов Совета, управление эффективностью деятельности и корпоративные риски и гарантии.

2.3 ЛЕВ было одним из организаторов или оказывало помощь в проведении ряда юридических семинаров: 23–24 января 2014 года в Сингапуре; 17–21 февраля 2014 года в Виндхукке, Намибия; и 26–27 мая 2015 года в Сеуле, Республика Корея. 1 апреля 2016 года в Женеве (Швейцария) прошел совместный юридический семинар ИКАО/ИАТА по проблеме недисциплинированных пассажиров.

### 3. ПРОГРАММА РАБОТЫ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА

3.1 В соответствии с правилом 8 своих Правил процедуры Юридический комитет разрабатывает и пересматривает общую программу работы, которая подлежит утверждению Советом и включает вопросы, предложенные самим Комитетом; кроме того, в нее входят любые вопросы, предложенные Ассамблеей или Советом.

3.2 38-я сессия Ассамблеи определила следующую общую программу работы Юридического комитета, в которой вопросы указаны в порядке очередности:

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

3.3 Программа работы, включая очередность вопросов, в последний раз рассматривалась Советом на 5-м заседании его 203-й сессии в ноябре 2014 года. По итогам этого рассмотрения Совет принял решение повысить очередность пункта 6) "Изучение правовых вопросов, касающихся дистанционно пилотируемых воздушных судов", перенеся его на четвертое место в порядке очередности. В результате очередность существующих пунктов 4) "Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS) и региональные многонациональные органы" и 5) "Содействие ратификации документов международного воздушного права" была изменена, и они стали, соответственно, пунктами 5) и 6). Совет также согласился включить дополнительный пункт 7), касающийся определения статуса воздушного судна, с учетом оговорок, вытекающих из истории данного вопроса. При этом Совет поручил LEV рассмотреть проведенное в 1993 году Секретариатом исследование по вопросу "Гражданские/государственные воздушные суда" (C-WP/9835), чтобы определить, в каких областях возможно участие Юридического комитета, и рекомендовал изучить способы рассмотрения пункта 7), помимо внесения поправок в статью 3 b) Чикагской конвенции, что может оказаться слишком сложной задачей.

3.4 Позднее программа работы, включая порядок очередности пунктов, была пересмотрена на 36-й сессии Юридического комитета (30 ноября – 3 декабря 2015 года), и в настоящее время она сформулирована следующим образом:

- 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 гражданских/государственных воздушных судов;
- 6) содействие ратификации документов международного воздушного права;
- 7) аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, и статья 83 *bis*.

Информация о ходе работы по пунктам программы работы приводится в **добавлении А** к настоящему документу. Информация о юридической деятельности в ряде дополнительных областей, а именно, международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования) и рассмотрение вопроса о применении договоров ИКАО, касающихся зон конфликтов, содержится в **добавлении В** к настоящему документу.

— — — — —

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### **А. ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ ПУНКТОВ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА**

#### **1. Изучение правовых вопросов, касающихся дистанционно пилотируемых воздушных судов**

1.1 На основе действий 38-й сессии Ассамблеи в связи с представленным Республикой Корея рабочим документом A38-WP/262, в котором обосновывалась необходимость дополнительного юридического исследования и изучения вопросов ответственности, касающихся дистанционно пилотируемых воздушных судов (ДПВС), а также в развитие решений, принятых Советом соответственно на 200-й (C-DEC 200/5) и 203-й (C-DEC 203/5) сессиях, Управление по правовым вопросам и внешним сношениям (ЛЕВ) провело исследование вопроса об ответственности применительно к ДПВС. В ходе этого исследования был рассмотрен существующий режим международной правовой ответственности, включая режим ответственности перед третьими сторонами, с целью определить, имеются ли какие-либо требующие решения проблемы, касающиеся ДПВС, и был сделан вывод, что действующий в настоящее время режим представляется адекватным с юридической точки зрения для учета технологии ДПВС.

1.2 Данное исследование было представлено 36-й сессии Юридического комитета, которая в целом дала положительную оценку работе Секретариата. Вместе с тем, несмотря на вывод Комитета относительно правильности оценки в исследовании вопроса адекватности и действенности международного режима ответственности, было определено, что имеются другие аспекты эксплуатации ДПВС международного характера, такие, например, как полеты над открытым морем, трансграничные полеты и изменения во владении/контроле ДПВС во время международного полета, которые требуют дальнейшего рассмотрения с точки зрения международных рамок. Поэтому была выражена широкая поддержка предложению о разработке вопросника для государств как средства сбора информации о национальном законодательстве в целях сравнения и как средства определения стоящих международных проблем (т. е. проблем, которые не могут быть решены национальным законодательством).

1.3 С учетом этих рекомендаций Комитета ЛЕВ занимается подготовкой такого вопросника и предполагает провести его составление и рассылку весной 2016 года.

#### **2. Рассмотрение инструктивного материала о конфликте интересов**

2.1 Юридический комитет на своей 36-й сессии рассмотрел результаты сетевого обзора вопроса о конфликте интересов в гражданской авиации, ответы на которые представили 43 государства. По результатам обзора было установлено, что большинство ответивших государств имеют ту или иную систему разрешения конфликтов интересов, которую они считают эффективной. Учитывая распространенность случаев конфликтов интересов в деятельности гражданской авиации государств, было сочтено полезным, чтобы все государства имели такую систему. В связи с сохраняющимся интересом к работе в данной области были определены следующие несколько шагов для продолжения работы по данному вопросу: (а) заинтересованные государства подготовят и представят Ассамблее резолюцию, призывающую государства разработать правовую систему и сотрудничать в деле обмена передовой практикой в сфере урегулирования конфликтов интересов, а Секретариат окажет необходимое содействие при наличии запросов в этой области; и (б) государствам, которые этого еще не сделали, будет

рекомендовано ответить на вопросник на тему конфликтов интересов, который по-прежнему доступен онлайн, и представить ИКАО дополнительную информацию, включая законодательные и нормативные тексты. Одновременно Секретариат будет собирать информацию от государств, касающуюся их передовой практики, в частности по вопросам: i) разделения обязанностей и полномочий между регулируемыми органами и государственными поставщиками обслуживания; ii) перехода сотрудников из регулирующих органов в регулируемые и наоборот; и iii) выполнения обязанностей в сфере регламентирования прикомандированным или назначенным персоналом регулируемых учреждений. О результатах этой работы будет доложено Юридическому комитету на его очередной сессии.

### **3. Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права**

3.1 Дипломатическая конференция, проведенная под эгидой ИКАО с 26 марта по 4 апреля 2014 года, приняла *Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Монреальский протокол 2014 года).

3.2 Монреальский протокол 2014 года модернизирует *Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* 1963 года. В преамбуле к Протоколу выражается обеспокоенность государств в связи с ростом числа и повышением степени серьезности случаев недисциплинированного поведения на борту воздушных судов и признается желание многих государств оказывать помощь друг другу в целях пресечения недисциплинированного поведения и восстановления должного порядка и дисциплины на борту воздушных судов. В постановляющей части Протокола признается, что при определенных условиях государство посадки и государство эксплуатанта правомочны осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту воздушных судов. Установление такой юрисдикции в отношении преступлений является обязательным, если соблюдены указанные в Протоколе условия. Протокол распространяет юридическое признание и определенные меры защиты на сотрудников службы безопасности на борту. Он содержит положения, касающиеся таких вопросов, как координация между государствами, надлежащая правовая процедура и справедливое обращение, а также право требовать возмещения в соответствии с национальным законодательством.

3.3 Дипломатическая конференция также приняла резолюцию, в которой настоятельно призывает Совет ИКАО поручить Генеральному секретарю обновить циркуляр 288 ИКАО (*"Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров"*) в целях включения более подробного перечня преступлений и других актов, а также внесения в этот циркуляр результирующих изменений, связанных с принятием Протокола. Во исполнение указанной резолюции Совет на 2-м заседании своей 202-й сессии, состоявшемся 11 июня 2014 года, поручил Генеральному секретарю обновить данный циркуляр. В связи с этим Генеральный секретарь учредил Целевую группу по правовым аспектам проблемы нарушающих порядок пассажиров для оказания помощи в этой работе.

3.4 Указанная Целевая группа, работавшая под председательством г-жи М. Полковска (Польша), провела совещание в Монреале 15–17 сентября 2015 года, на котором было отмечено, что в некоторых государствах существует система применения гражданско-правовых, административных или иных взысканий в качестве альтернативы наказанию за недисциплинированное поведение, которое приравнивается к уголовному правонарушению, а

также к такому поведению, которое не относится к уголовным правонарушениям. В связи с этим было решено включить в главу 2 пересмотренного циркуляра краткий текст, чтобы предусмотреть возможность для государства установить такую систему взысканий, если оно сочтет это необходимым.

3.5 Целевая группа завершила предварительное определение возможных результирующих изменений, которые потребуются внести в циркуляр в связи с принятием Монреальского протокола 2014 года. Последующая работа была выполнена тремя редакционными группами, отвечающими за различные главы циркуляра. Они подготовили первоначальные проекты до начала 2-го совещания Целевой группы, состоявшегося 30–31 марта 2016 года в Женеве (Швейцария).

3.6 Целевая группа также отметила, что после результирующих изменений, связанных с принятием Протокола, может потребоваться внесение изменений в добавление E к резолюции A37-22 Ассамблеи (*Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные/нарушающие порядок пассажиры)*). 36-я сессия Юридического комитета рассмотрела доклад о ходе работы указанной Целевой группы и рекомендовала ей завершить выполнение своей задачи. Для представления Ассамблее готовится отдельный рабочий документ с предложением внести изменения в резолюцию A37-22. Целевая группа проведет свое 3-е совещание в 2017 году.

#### 4. **Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS) и региональные многонациональные органы**

4.1 Данный вопрос включен в программу работы Юридического комитета под номером 4. Секретариат продолжает наблюдать и, при необходимости, контролировать соответствующую деятельность, касающуюся данного пункта.

#### 5. **Определение статуса воздушного судна – гражданские/государственные воздушные суда**

5.1 На 5-м заседании своей 203-й сессии в ноябре 2014 года Совет решил включить вопрос "Определение статуса воздушного судна" в программу работы Юридического комитета. На 36-й сессии Юридического комитета Польша представила рабочий документ LC/36-WP/2-6 "Определение гражданских/государственных воздушных судов и его значение для авиации" от имени Болгарии, Венгрии, Греции, Кипра, Литвы, Польши, Румынии, Словакии, Словении и Чешской Республики, в котором упоминается о проведенном в 1993 году Секретариатом ИКАО исследовании по вопросу "Гражданские/государственные воздушные суда" и содержится призыв к Юридическому комитету высказать свое мнение по следующим вопросам: (a) выработка определения гражданских/государственных воздушных судов; (b) "[установление] более точных критериев определения гражданского, государственного или смешанного характера воздушных судов или полетов, осуществляемых в необычных целях"; и (c) "обеспечение признания международным авиационным сообществом соответствующих правил определения статуса воздушных судов для каждого полета или серии полетов (кто правомочен принимать такие решения, каким образом такое определение должно идентифицироваться и доводиться до сведения заинтересованных сторон, если правила планирования полетов являются неполными)", причем все это без изменения Конвенции.

5.2 Комитет достиг консенсуса в следующих четырех областях: (1) требования безопасности полетов и авиационной безопасности, затрагивающие гражданскую авиацию, имеют первостепенное значение; (2) нет необходимости изменять статьи 3 а) и б) Чикагской конвенции; (3) вопрос "Определение статуса воздушного судна – гражданские/государственные воздушные суда" должен остаться в программе работы Комитета; и (4) исследование Секретариата 1993 года является прекрасным подспорьем в работе и должно служить основой для рассмотрения Комитетом этого вопроса и продолжения работы по нему. Пока не достигнуто консенсуса в отношении необходимости или желательности официального толкования со стороны ИКАО статьи 3 б) и необходимости или желательности внесения поправок в Приложения к Конвенции для решения этого вопроса.

5.3 Комитет также принял к сведению тот факт, что Совет поручил ЛЕВ рассмотреть исследование 1993 года, и согласился с тем, что вопросник, посвященный практическим проблемам, с которыми государства сталкиваются при определении статуса "гражданских/государственных воздушных судов", следует разослать до проведения ЛЕВ обзора в рамках исследования 1993 года в целях уменьшения сферы рассмотрения, причем ЛЕВ следует завершить свой обзор и анализ исследования до очередной сессии Комитета. В результате Комитет решил, что ЛЕВ следует сделать все возможное для того, чтобы: i) разослать вопросник летом 2016 года; и ii) завершить рассмотрение и анализ исследования до очередной сессии Комитета.

5.4 Во исполнение рекомендаций Комитета ЛЕВ проводит подготовку вопросника, планируя завершить его составление и рассылку летом 2016 года.

## 6. Содействие ратификации документов международного воздушного права

6.1 Данный вопрос, который ранее назывался "Рассмотрение вопроса о ратификации документов международного воздушного права", был переформулирован на 38-й сессии Ассамблеи таким образом, чтобы подчеркнуть основной аспект данного вопроса.

6.2 Дипломатическая конференция, проходившая под эгидой ИКАО в Монреале с 26 марта по 4 апреля 2014 года, приняла *Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Монреаль, 2014) (Монреальский протокол 2014 года). Его депозитарием является Генеральный секретарь ИКАО. По состоянию на 31 мая 2016 года Монреальский протокол 2014 года был подписан 30 государствами, ратифицирован 1 государством и 2 государства присоединились к нему. Для оказания помощи государствам при вступлении в число участников данного договора подготовлена подборка административных материалов, которая размещена в разделе "Сборник договоров" на веб-сайте ИКАО (<http://www.icao.int/Secretariat/Legal/Pages/TreatyCollection.aspx>).

6.3 "Сборник договоров" содержит такую информацию, как текущий перечень участников многосторонних договоров в области воздушного права; статус индивидуальных государств в отношении многосторонних договоров по воздушному праву; сводная таблица, иллюстрирующая статус договоров и статус государств в отношении договоров; подборка административных материалов для оказания помощи государствам в присоединении к договорам; резолюции Ассамблеи, касающиеся вопросов ратификации, и текущая информация и рекомендации по вопросам ратификации. На вышеупомянутом веб-сайте оперативно фиксируются все действия депозитария в хронологическом порядке.

6.4 В ходе своих визитов в государства Президент Совета и Генеральный секретарь, а также другие должностные лица ИКАО постоянно подчеркивают важность ратификации. ЛЕВ подготавливает информационные материалы для таких визитов с указанием документов, подлежащих ратификации, и их приоритетности. ЛЕВ способствует ратификации в ходе участия в юридических семинарах, во время личной сдачи документов на хранение государственными должностными лицами на сессиях Ассамблеи и других совещаниях ИКАО. В этом контексте следует отметить, что в соответствии с резолюцией A37-22 (добавление С) государствам – членам ИКАО, которые еще не сделали этого, настоятельно предлагается в первоочередном порядке ратифицировать, в частности, Монреальскую конвенцию 1999 года, Кейптаунские документы 2001 года, две Монреальские конвенции 2009 года, а также Пекинскую конвенцию и Пекинский протокол 2010 года. Важность расширения и укрепления глобального режима авиационной безопасности путем ратификации двух принятых в Пекине документов и важность всеобщего принятия Монреальской конвенции в прямой форме признавалась Ассамблеей в резолюциях соответственно A38-19 и A38-20 Ассамблеи.

6.5 По линии Управления Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (УНП ООН) через его Отдел по борьбе с терроризмом ЛЕВ принимает участие в различных мероприятиях, направленных на оказание содействия запрашивающим странам в усилиях по рассмотрению правовых и уголовно-правовых аспектов борьбы с терроризмом. ЛЕВ участвовало в подготовке национальных практикумов по популяризации и разработке международно-правовых документов по борьбе с терроризмом на транспорте, которые состоялись в Абудже (Нигерия) 3–14 сентября 2014 года, Лагосе (Нигерия) 12–13 августа 2015 года и Дакке (Бангладеш) 26 и 27 апреля 2015 года, а также подготавливало материалы для различных публикаций УНП ООН относительно связанных с транспортом (авиационным и морским) террористических преступлений и международно-правовых рамок борьбы с терроризмом с применением химического, биологического, радиологического и ядерного оружия. Эти мероприятия проводятся в рамках усилий ИКАО по содействию ратификации Пекинских документов 2010 года и оказанию помощи государствам в процессе адаптации к условиям национальной специфики и осуществления положений различных международно-правовых документов по борьбе с терроризмом в гражданской авиации.

## **7. Аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, и статья 83 bis**

7.1 По состоянию на 31 мая 2016 года, 169 государств являются сторонами Протокола об изменении Чикагской конвенции, касающегося статьи 83 bis. Постоянно обновляемый перечень сторон статьи 83 bis можно найти на веб-сайте ЛЕВ ИКАО в разделе "Сборник договоров". На этом веб-сайте также имеется база данных об авиационных соглашениях и договоренностях (DAGMAR), которая содержит важную информацию о зарегистрированных соглашениях. Перечень зарегистрированных Секретариатом соглашений согласно статье 83 bis в настоящее время обновлен.

7.2 Статья 83 bis Чикагской конвенции содержит положение о передаче определенных функций и обязанностей, обычно выполняемых государством регистрации, государству эксплуатанта при аренде воздушных судов, фрахтовании или взаимном обмене ими, а также при заключении других подобных соглашений. Она также устанавливает пределы передаваемых обязанностей в соответствии с соглашением, т. е. тех обязанностей, о которых идет речь в статьях 12, 30, 31 и 32 а) Конвенции. На своей 199-й сессии Совет поддержал рекомендацию 35-й сессии Юридического комитета о создании целевой группы для оказания помощи в пересмотре циркуляра 295 "Рекомендации по выполнению статьи 83 bis Конвенции о

*международной гражданской авиации"* (Cir 295 LE/2), а также для более полного ознакомления государств-членов с вопросами применения договоренностей согласно статье 83 *bis*. Целевая группа по статье 83 *bis* (ЦГ по 83 *bis*) была создана в сентябре 2014 года, и ей было поручено: (а) разработать рекомендации по пересмотру циркуляра 295 ИКАО; и (b) определить варианты для рассмотрения ИКАО в качестве альтернативных существующей системе регистрации, желательно сетевого характера.

7.3 ЦГ по 83 *bis*, председателем которой был избран г-н Дж. Тэтчет (Канада), провела три совещания: в Монреале в 2014 году и в Дублине и на Бермудских Островах в 2015 году, а в период между совещаниями работа проводилась на дистанционной основе. В одном или нескольких заседаниях ЦГ по 83 *bis* приняли участие эксперты из 12 государств-членов. Члены ЦГ по 83 *bis* высказали мнение, что циркуляр 295 следует не заменять новым циркуляром, а обновить в виде руководства. ЦГ по 83 *bis* оказала Секретариату содействие в подготовке проекта такого руководства, подлежащего доработке после его заключительного рассмотрения членами Целевой группы. Основные особенности этого проекта руководства были представлены для сведения 36-й сессии Юридического комитета. ЦГ по 83 *bis* подготовила 5 рекомендаций для Юридического комитета, в том числе по вопросу о создании интерактивной сетевой системы регистрации и публикации соглашений согласно статье 83 *bis*.

7.4 Юридический комитет поддержал результаты работы ЦГ по 83 *bis* и выразил ей признательность, в том числе за оказанную Секретариату помощь в разработке проекта руководства, которое предполагается опубликовать до конца 2016 года, и одобрил ее рекомендации с внесенными изменениями для рассмотрения Советом.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### **В. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ ПРАВОВОЙ ИНТЕРЕС**

#### **1. Международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационное оборудование)**

1.1 Совет, выступая в качестве Контролирующего органа Международного регистра, продолжает следить за деятельностью Регистра с тем, чтобы обеспечить его эффективное функционирование в соответствии со статьей 17 *Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования*, подписанной в Кейптауне 16 ноября 2001 года (Кейптаунской конвенции).

1.2 В связи с тем, что третий срок назначения членов Комиссии экспертов Контролирующего органа Международного регистра (CESAIR) истек в конце июля 2015 года, Совет во исполнение пункта 4 статьи XVII *Протокола по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования*, подписанного в Кейптауне 16 ноября 2001 года (Кейптаунского протокола) и учитывая представленные Договаривающимися государствами и государствами, подписавшими Кейптаунские конвенцию и протокол, кандидатуры/повторные кандидатуры, назначил или повторно назначил членов Комиссии на четвертый срок. В настоящее время в состав CESAIR входят 13 экспертов, назначенных Бразилией, Иорданией, Ирландией, Канадой, Китаем, Малайзией, Нигерией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Сингапуром, Соединенным Королевством, Соединенными Штатами Америки, Францией и Южной Африкой. CESAIR провела свое 7-е совещание в Монреале в декабре 2015 года, в ходе которого Комиссия рассмотрела поправки, предложенные Регистратором и Секретариатом, соответственно, к *Правилам и процедурам Международного регистра* (Doc 9864) и *Правилам процедуры CESAIR* (Doc 9893). Соответствующие рекомендации были внесены CESAIR в Совет и одобрены в ходе его 207-й сессии в феврале 2016 года.

1.3 В соответствии с пунктом 2 (b) статьи 17 Кейптаунской конвенции и пунктом 5 статьи XVII Кейптаунского протокола Совет на 3-м заседании своей 202-й сессии в июне 2014 года принял решение вновь назначить Регистратора Международного регистра (Aviareto Ltd.) на третий пятилетний срок, начинающийся 1 марта 2016 года.

1.4 В соответствии с пунктом 2 (c) статьи 62 Кейптаунской конвенции и пунктом 2 (c) статьи XXXVII Кейптаунского протокола Совет, выступая в качестве Контролирующего органа, регулярно получает информацию от депозитария в отношении ратификаций, заявлений, денонсаций и назначения пунктов ввода информации. По состоянию на 31 мая 2016 года насчитывалось 65 Договаривающихся государств Кейптаунской конвенции и протокола.

#### **2. Рассмотрение вопросов применения соглашений ИКАО, касающихся зон конфликтов**

2.1 В связи с уничтожением воздушного судна авиакомпании "Малазийские авиалинии", выполнявшего рейс MH17, ИКАО создала Целевую группу на уровне старших руководителей по вопросу о рисках для гражданской авиации, возникающих в зонах конфликтов (ЦГРЗК), которая провела три совещания в 2014 году. Доклад, представленный председателем этой Целевой группы, включал программу работы. Совет на 1-м заседании своей 203-й сессии 27 октября 2014 года утвердил в принципе предлагаемую программу работы. Одна из задач, включенных в эту программу работы, предусматривает анализ применения положений,

касающихся зон конфликтов, в *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенции) и других договорных документах ИКАО, в целях повышения уровня информированности об обязательствах, предусмотренных такими положениями, и их более широкого выполнения, а также обновление по мере необходимости соответствующего инструктивного материала, относящегося к этим положениям. С этой целью Генеральный секретарь принял решение создать Специальную группу по анализу применения соглашений ИКАО, касающихся зон конфликтов. Эта Группа под председательством г-жи К. Стейплс (Соединенное Королевство) провела совещание в Монреале 13–14 июля 2015 года.

2.2 Группа рассмотрела характер ответственности государств и эксплуатантов воздушных судов согласно Чикагской конвенции и необходимость расширения рамок оценки государствами и эксплуатантами воздушных судов рисков, возникающих в зонах конфликтов. Группа, в частности, сделала вывод о том, что на данном этапе нет необходимости в изменении Конвенции или других договорных документов, не исключая при этом, что такие изменения могут потребоваться в будущем.

2.3 На 5-м заседании своей 206-й сессии 10 ноября 2015 года Совет одобрил выводы Группы и согласился довести их до сведения Юридического комитета. На указанной сессии Комитета Нидерланды представили информационный документ со ссылкой на заключительный отчет о расследовании катастрофы самолета МН17, выпущенный Советом по безопасности полетов Нидерландов 13 октября 2015 года. В этом отчете обращается внимание на необходимость более четкого определения обязанностей государств, связанных с безопасностью полетов в их воздушном пространстве, и говорится о необходимости внесения поправок в Чикагскую конвенцию и Приложения к ней. В документе Нидерландов отмечалось, что, поскольку заключительный отчет был выпущен после того, как упомянутая выше Специальная группа вынесла свои заключения, Юридическому комитету следует учесть это в своих дискуссиях, имея в виду возможность пересмотра выводов Группы.

2.4 Перед Комитетом стоял вопрос не о том, следует ли изменять Чикагскую конвенцию, а о необходимости внесения изменений в общую программу работы Юридического комитета с учетом рекомендаций в заключительном отчете, подготовленном Советом по безопасности полетов Нидерландов. Комитет не считал, что большинство его членов выступают за включение данного пункта в программу работы. Комитет отметил, что в ИКАО проводится работа по ряду направлений, включая поправки к Стандартам и Рекомендуемой практике. Комитет может информировать Совет о результатах этой работы и о готовности оказывать содействие. Если Совет с учетом представленной новой информации, включая заключительный отчет Совета по безопасности полетов Нидерландов, примет решение о необходимости оказания помощи со стороны Юридического комитета, то эта работа может быть выполнена в соответствии с установленной в ИКАО процедурой.