



A39-WP/464
LE/15
29/9/16

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ
ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТАМ 44 И 45 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пунктам 44 и 45 повестки дня представляется для рассмотрения Юридической комиссией.

Пункт 44 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2013, 2014 и 2015 годы

44:1 Комиссия **приняла к сведению** главы годовых докладов Совета Ассамблее за 2013, 2014 и 2015 годы, а также дополнение за первое полугодие 2016 года, которые были переданы ей пленарным заседанием.

Пункт 45 повестки дня. Программа работы Организации в юридической области

45:1 Комиссия рассмотрела этот пункт на основе следующих документов: A39-WP/12, предоставленного Советом, A39-WP/77 (Revision No. 1), представленного Канадой, Мексикой, Нигерией и Соединенными Штатами Америки; A39-WP/100, представленного Соединенными Штатами Америки, A39-WP/101, представленного Соединенными Штатами Америки, A39-WP/228, представленного Республикой Корея, и A39-WP/375, представленного Египтом. Комиссия приняла к сведению информационный документ A39-WP/422, представленный Бразилией, Ирландией, Испанией, Канадой, Люксембургом, Норвегией, Сингапуром, Соединенным Королевством и Соединенными Штатами Америки.

45:2 В документе A39-WP/12 Ассамблее была представлена информация о текущей работе Организации в юридической области и дан обзор событий и соответствующих решений, принятых Советом и Юридическим комитетом после предыдущей сессии Ассамблеи в отношении пунктов программы работы Юридического комитета, включая приоритизацию пунктов. Комиссии была также представлена 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.

45:3 В отношении пункта "Изучение правовых вопросов, касающихся дистанционно пилотируемых воздушных судов" было отмечено, что в соответствии с выводами 36-й сессии Юридического комитета (Монреаль, 30 ноября – 3 декабря 2015 года) и решением, принятым Советом в ходе его 7-го заседания 207-й сессии, 29 августа 2016 года Управление по правовым вопросам и внешним сношениям ИКАО инициировало проведение обследования для сбора информации о национальном законодательстве по ДПАС в целях сравнения и выявления международных правовых проблем на уровне государств, обусловленных интеграцией ДПАС, для определения правовых аспектов производства полетов ДПАС, которые, возможно, потребуются рассмотреть. Кроме того, была принята к сведению информация о том, что ответы на вопросы обзора государствам было предложено представить к 31 октября 2016 года. Существенные вопросы, касающиеся ДПАС, рассматриваются ниже в рамках пункта 47.

45:4 В отношении пункта "Рассмотрение инструктивного материала о конфликте интересов" делегат Канады от имени соавторов представил документ A39-WP/77 Revision No. 1, в котором внимание обращается на то, что конфликты интересов могут помешать эффективному, независимому и объективному регулированию деятельности гражданской авиации и тем самым создать риски для безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации, и содержится предложение о принятии резолюции Ассамблеи в целях повышения степени осведомленности о потенциальных конфликтах интересов в гражданской авиации и о необходимости принятия мер по предотвращению или смягчению связанных с такими конфликтами рисков для безопасности полетов и авиационной безопасности. Он обратил внимание Комиссии на соответствующие финансовые последствия будущей деятельности в рамках этого пункта, информация о которых приводится в разделе "Краткая справка" рабочего документа, согласно которой деятельность, о которой говорится в резолюции, будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2017–2019 годы и/или за счет внебюджетных взносов.

45:5 Все делегации, представители которых брали слово, выразили поддержку этому рабочему документу и резолюции. Одна делегация, отметив то, что в *Приложении 19 "Управление безопасностью полетов"* содержатся положения, предусматривающие разработку инструктивного материала по избежанию конфликтов интересов при выполнении функций контроля за обеспечением безопасности полетов, внесла предложение о том, что в резолюции следует сделать ссылку на Приложение 19. Ряд делегаций подчеркнули необходимость учета уровня развития и ресурсов, имеющихся у государств, при разработке мер по предотвращению конфликтов интересов и в этой связи призвали сбалансированно учитывать конкретные обстоятельства государств и риски, создаваемые конфликтами интересов.

45:6 Комиссия признала целесообразным включение дополнительного текста в эту резолюцию в целях пояснения и учета предложений, внесенных делегациями.

Затем Комиссия согласилась рекомендовать пленарному заседанию принять следующую резолюцию:

Резолюция 45/1. Конфликты интересов в гражданской авиации

Ассамблея,

признавая, что конфликты интересов могут помешать эффективному, независимому и объективному регулированию деятельности гражданской авиации в области безопасности полетов и тем самым создать риски для безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации;

признавая необходимость и выгоды использования опыта и специальных знаний квалифицированных отраслевых специалистов для оказания помощи в создании возможностей реализации важных нормативных функций осуществления надзора;

напоминая о том, что пункт "Рассмотрение инструктивного материала о конфликте интересов" был включен в общую программу работы Юридического комитета 37-й сессией Ассамблеи и впоследствии одобрен Юридическим комитетом, Советом и 38-й сессией Ассамблеи, которая повысила степень его приоритетности;

осознавая, что согласно Конвенции Организации Объединенных Наций против коррупции, принятой Генеральной Ассамблеей 31 октября 2003 года, государствам надлежит создавать, поддерживать и укреплять системы, которые способствуют прозрачности и предупреждают возникновение конфликтов интересов;

считая, что в Приложении 19 *"Управление безопасностью полетов"* и инструктивном материале ИКАО отмечается необходимость разработки государствами стратегии смягчения потенциальных проблем, обусловленных конфликтами интересов в гражданской авиации;

будучи убежденной в том, что государствам необходимо обмениваться информацией относительно политики и мер, используемых для выявления, избежания, смягчения и устранения конфликтов интересов в гражданской авиации,

1. *настоятельно призывает* государства, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о разработке официальных правовых рамок для выявления, избежания, смягчения и устранения конфликтов интересов в гражданской авиации;

2. *предлагает* государствам:

а) рассмотреть на национальном уровне вопрос об адекватности их местных правовых режимов, определяющих меры и практику выявления, избежания, смягчения и устранения конфликтов интересов в гражданской авиации, с целью обеспечения и повышения степени транспарентности и подотчетности в рамках нормативной деятельности гражданской авиации и сбалансированного учета их конкретных обстоятельств и способности выполнять свои обязательства по осуществлению надзора с учетом риска для безопасности полетов и авиационной безопасности, создаваемого конфликтами интересов; и

б) принять, при необходимости, законодательство и ввести системы, нормы и практику, способствующие повышению степени осведомленности о потенциальных конфликтах интересов в гражданской авиации;

3. *настоятельно призывает* государства обеспечить соблюдение правил и мер, направленных на выявление, избежание, смягчение и устранение конфликтов интересов, связанных с контролем за обеспечением безопасности полетов в гражданской авиации;

4. *порукает* Совету оказывать содействие сбору, анализу и распространению информации о передовой практике разрешения конфликтов интересов и ее внедрению в интересах государств-членов на основе опыта, накопленного государствами, системой Организации Объединенных Наций и другими соответствующими международными организациями;

5. *просит* Генерального секретаря продолжить сбор информации от государств и соответствующих межправительственных организаций, касающейся политики и мер, используемых для выявления, избежания, смягчения и устранения конфликтов интересов в гражданской авиации, в целях дальнейшего изучения данного вопроса;

6. *просит* Генерального секретаря разработать справочный документ с указанием всех содержащихся в Приложениях и руководствах положений, касающихся конфликтов интересов;

7. *порукает* Юридическому комитету на регулярной основе рассматривать вопрос о конфликтах интересов в гражданской авиации;

8. *призывает* государства оказывать Генеральному секретарю полномасштабную поддержку и помощь в реализации настоящей резолюции, включая предоставление консалтинговых услуг и информации.

45:7 В отношении вопроса "Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права", Комиссия с удовлетворением отметила, что после принятия *Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*, Целевая группа по правовым аспектам проблемы недисципли-

нированных пассажиров достигла прогресса в обновлении циркуляра 288 ИКАО (*Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров*). Комиссия также приняла к сведению представленный в документе A39-WP/12 доклад по следующим пунктам: "Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальную навигационную спутниковую систему (GNSS) и региональные многонациональные органы", "Определение статуса воздушного судна – гражданские/государственные воздушные суда" и "Аспекты экономической либерализации, связанной с безопасностью полетов, и статья 83 bis".

45:8 В отношении пункта "Содействие ратификации документов международного воздушного права" делегат Соединенных Штатов Америки, представляя документ A39-WP/100, высказал мнение о необходимости активизации деятельности, с тем чтобы еще раз настоятельно призвать государства – члены ИКАО ратифицировать Монреальскую конвенцию 1999 года, если они еще не сделали этого. Он напомнил некоторые основные положения и нововведения, содержащиеся в Конвенции, а именно: 1) она заменяет низкие пределы возмещения, предусмотренные предыдущим режимом, в случае нанесения пассажиру телесных повреждений или его смерти, что обеспечивается введением первого уровня строгой ответственности с возмещением доказанного ущерба сверх этого предела (в настоящее время он установлен на уровне 113 100 специальных прав заимствования), за исключением тех случаев, когда авиоперевозчик может доказать отсутствие его вины или может доказать вину третьей стороны; 2) Конвенция исключает выплату пассажирам необоснованно высоких сумм взыскания, не допуская присуждения штрафных санкций, убытков, присуждаемых в качестве наказания, и других типов некомпенсируемых убытков; 3) Конвенция предоставляет возможность истцу подавать иски в своей стране, что зачастую они делать не могли в соответствии с ранее применявшимися правилами, предусмотренными Варшавской конвенцией и Гаагским протоколом; 4) Конвенция устанавливает четкое распределение ответственности в условиях совместного использования кодов; 5) Конвенция предусматривает введение эффективной системы документации в части, касающейся перевозки груза. Этот делегат подчеркнул необходимость отмены многочисленных, вызывающих путаницу параллельных режимов ответственности в целях создания универсальных рамок, характеризуемых юридической определенностью. В свете вышеизложенного он предложил Комиссии принять проект резолюции, приводимый в рабочем документе A39-WP/100.

45:9 В ходе последующего обсуждения этого вопроса все делегации и один наблюдатель решительно поддержали этот рабочий документ и проект резолюции. Одна из этих делегаций особо отметила положительное влияние Монреальской конвенции 1999 года на элемент оказания помощи родственникам жертв авиационных происшествий. Подводя итог обсуждению этого вопроса, Председатель отметил широкую поддержку предложения, содержащегося в рабочем документе, и с учетом незначительных изменений, внесенных Секретариатом, предложил принять проект резолюции. Соответственно, Комиссия рекомендовала приводимую ниже резолюцию для принятия пленарным заседанием.

Резолюция 45/2. Содействие принятию Монреальской конвенции 1999 года

Ассамблея,

ссылаясь на свою резолюцию A37-22 (добавление С) относительно ратификации документов, которые были разработаны и приняты под эгидой Организации, и на резолюцию A38-20 "*Поддержка Монреальской конвенции 1999 года*",

признавая важность достижения всеобщего режима, регулирующего ответственность авиакомпаний перед пассажирами и грузоотправителями на международных рейсах,

признавая желательность равноправной, справедливой и удобной системы, которая предусматривает полную компенсацию потерь,

настоятельно призывает все государства поддерживать и поощрять всеобщее присоединение к *Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок*, совершенной в Монреале 28 мая 1999 года (Монреальская конвенция 1999 года);

настоятельно призывает все государства, которые еще не сделали этого, как можно скорее стать участниками Монреальской конвенции 1999 года;

порукает Генеральному секретарю предоставить соответствующее содействие в осуществлении процесса ратификации, если поступит такая просьба от государства.

заявляет, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A38-20.

45:10 Соединенные Штаты Америки также представили документ A39-WP/101, в котором отмечалось, что 37-я сессия Ассамблеи в резолюции A37-23 настоятельно призвала государства ратифицировать Пекинскую конвенцию и Пекинский протокол 2010 года. Подчеркивая важность этих двух документов, которые расширили и укрепили международные рамки борьбы с актами терроризма, направленными против гражданской авиации, эта делегация выразила уверенность в том, что всеобщее принятие этих документов позволит значительно активизировать сотрудничество в деле предотвращения всего диапазона незаконных актов в отношении гражданской авиации, а также в судебном преследовании и наказании преступников. Соответственно, Соединенные Штаты Америки предложили принять новую резолюцию, направленную на оказание содействия ратификации этих документов.

45:11 Многие делегации поддержали проект резолюции, представленный в документе A39-WP/101. Одна делегация отметила, что ее регион решительно поддерживает деятельность по оказанию содействия ратификации пекинских документов и что ее национальный законодательный полномочный орган находится на завершающем этапе процесса ратификации. Другие делегации также отметили аналогичный процесс в своих соответствующих государствах. Некоторые делегации проинформировали о том, что их государства оперативно ратифицировали эти два документа, и рекомендовали другим государствам поступить аналогичным образом.

45:12 По предложению Секретариата Комиссия согласилась уточнить проект резолюции и отметить, что эта новая резолюция заменит предыдущую резолюцию. Пересмотренный текст проекта резолюции приводится ниже:

Резолюция 45/3. Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года

Ассамблея,

ссылаясь на свою резолюцию A38-19, озаглавленную "Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года",

ссылаясь также на свою резолюцию A37-22 (добавление С) относительно ратификации документов, которые были разработаны и приняты под эгидой Организации,

признавая важность расширения и укрепления глобального режима авиационной безопасности в свете новых и возникающих угроз,

1. *настоятельно призывает* все государства поддерживать и поощрять всеобщее принятие Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекинская конвенция 2010 года) и Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекинский протокол 2010 года);

2. *настоятельно призывает* все государства как можно скорее подписать и ратифицировать Пекинскую конвенцию и Пекинский протокол 2010 года;

3. *порукает* Генеральному секретарю оказывать по запросу государства соответствующее содействие в осуществлении процесса ратификации;

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A38-19.

45:13 Дополнительное обсуждение вопроса о ратификации документов международного воздушного права проводилось в рамках пункта 47 повестки дня.

45:14 Комиссия с признательностью приняла к сведению документ A39-WP/228, в котором Республика Корея предлагает провести у себя в 2018 году региональный юридический семинар для рассмотрения правовых вопросов, представляющих интерес для Азиатско-Тихоокеанского региона.

45:15 Египет представил документ A39-WP/375, касающийся международных гарантий в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования), в котором он предлагает ИКАО учредить комитет экспертов или рабочую группу при Комиссии экспертов Контролирующего органа Международного регистра (КЭКОМР) для оказания помощи развивающимся странам в выполнении Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Кейптаунской конвенции) и Протокола по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Кейптаунского протокола), подписанных в Кейптауне 16 ноября 2001 года. Делегация Египта основывает это предложение на резолюции № 4 Дипломатической конференции 2001 года. Отметив проблемы с выполнениями, с которыми сталкиваются развивающиеся государства и

которые перечислены в пп. 2.2–2.4 рабочего документа, делегация считает исключительно важным использовать опыт развитых государств, которые соблюдают кейптаунские документы, и высказывает мнение о том, что учреждение комитета или рабочей группы позволило бы создать необходимый механизм для этого.

45:16 Одна делегация, поддержанная двумя другими делегациями, выступила против учреждения комитета или рабочей группы, считая, что было бы уместнее, если бы помощь в реализации кейптаунских документов поступала от развитых государств и от отрасли, и в качестве примера привела Авиационную рабочую группу, которая проявляет большую активность в этой области. Этот делегат, выступая в качестве члена КЭКОМР, также отметил, что резолюция № 4 касается только вопросов, которые связаны с Международным регистром. Одна из делегаций, заявивших о поддержке предыдущего оратора, сослалась на документ A39-WP/422 (информационный документ), в котором говорится о преимуществах, связанных с ратификацией кейптаунских документов, и выразила понимание трудностей с их ратификацией и выполнением, но при этом подчеркнула, что государства и отрасль имеют больше возможностей для оказания помощи развивающимся государствам. Один наблюдатель, поддержавший позицию, высказанную тремя делегациями, отметил, что вопросы, поднятые делегацией Египта, касаются основополагающего принципиального выбора, который делает государство в части имущественного права, операций с использованием обеспечения и т. д., и поэтому не входят в компетенцию и сферу ведения КЭКОМР. Одна делегация, поддержавшая указанный рабочий документ, заявила, что предоставление развитыми государствами экспертной помощи не исключает помощи со стороны ИКАО. Другой наблюдатель предложил, чтобы ИКАО выполняла роль клиринговой организации, выступая посредником при оказании экспертной помощи заинтересованным государствам.

45:17 Представитель Секретариата выразил понимание трудностей, с которыми сталкиваются развивающиеся государства в связи со сложностью кейптаунских документов. Однако, учитывая узкоспециализированный характер данного вопроса, представляется, что у обладающих опытом развитых государств имеется больше возможностей для оказания помощи, хотя данный вопрос можно было бы вновь рассмотреть в будущем.

45:18 Председатель Комиссии подвел итог дискуссии по данному рабочему документу, отметив, что он заслуживает внимания, но при этом признал существование более подходящих вариантов оказания помощи.

45:19 Комиссия приняла к сведению документ A39-WP/422 (информационный документ), представленный Бразилией, Ирландией, Испанией, Канадой, Люксембургом, Норвегией, Сингапуром, Соединенным Королевством и Соединенными Штатами Америки.

45:20 Относительно вопроса "Рассмотрение вопросов применения соглашений ИКАО, касающихся зон конфликтов" один из наблюдателей отметил, что ИКАО заслуживает одобрения за проделанную в этой области важную работу, включая создание целевой группы, после того как в Украине было сбито воздушное судно. Однако данный вопрос не включен в общую программу работы Юридического комитета. В аналогичном случае, когда в 1983 году было сбито воздушное судно, выполнявшее рейс KAL 007, ИКАО очень быстро отреагировала и внесла поправку в Чикагскую конвенцию в форме статьи 3 *bis*. В связи с этим данный наблюдатель полагал, что следует дополнительно рассмотреть включение данного вопроса в общую программу работы Юридического комитета. Комиссия приняла к сведению данное замечание.