



A39-WP/482  
LE/17  
30/9/16

**АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ**  
**ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА**  
**ПО**  
**ПУНКТАМ 46 И 47 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый материал по пунктам 46 и 47 повестки дня представляется для рассмотрения Юридической комиссией.

**Пункт 46 повестки дня. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области**

46:1 Комиссия рассмотрела данный вопрос на основе документа A39-WP/57, представленного Советом.

46:2 В связи с вышеприведенным пунктом 45:7 представитель Секретариата отметил, что данный рабочий документ подготовлен с учетом некоторых последующих изменений к резолюции Ассамблеи, необходимых в связи с принятием Монреальского протокола 2014 года и последующей работой Целевой группы по обновлению инструктивного материала по правовым аспектам проблемы недисциплинированных пассажиров, что затрагивает добавление E резолюции. Дополнительные изменения были включены в резолюцию Ассамблеи в свете ожидаемых изменений в отношении увеличения членского состава Совета и Аэронавигационной комиссии, предлагаемых для принятия на нынешней сессии Ассамблеи.

46:3 Комиссия согласилась с внесенным одной делегацией предложением отразить эти изменения в шестом пункте преамбулы в дополнении C к резолюции Ассамблеи, содержащем ссылки на другие изменения к Чикагской конвенции, которые пока не вступили в силу, а не в седьмом пункте преамбулы.

46:4 Затем Комиссия **согласилась** рекомендовать пленарному заседанию принять следующую резолюцию:

**Резолюция 46/1. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно политики Организации в юридической области в целях содействия их выполнению и практическому применению путем обеспечения того, чтобы их тексты были более удобными для использования, доступными для понимания и логически упорядоченными,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области, обновленное по состоянию на день закрытия ~~37-й~~ 39-й сессии Ассамблеи;

2. *постановляет* и впредь принимать на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию ~~A36-26~~ A37-22.

## **ДОБАВЛЕНИЕ А**

### **Общая политика**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что международная гражданская авиация может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности,

*принимая во внимание,* что желательно избегать трений и способствовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире,

*вновь подтверждает* важную роль права в предотвращении и разрешении конфликтов и споров между нациями и народами мира и, в частности, в реализации Организацией своих целей и задач.

## **ДОБАВЛЕНИЕ В**

### **Процедура утверждения проектов конвенций по международному воздушному праву**

*Ассамблея постановляет:*

что нижеуказанные положения представляют собой процедуру утверждения проектов конвенций:

1. Любой проект конвенции, который Юридический комитет считает готовым для представления государствам в качестве окончательного проекта, передается Совету вместе с докладом по нему.

2. Совет может предпринять такие действия, которые он считает уместными, включая распространение проекта среди Договаривающихся государств и таких других государств и международных организаций, которые он может определить.

3. Распространяя такой проект конвенции, Совет может добавить замечания и предоставить государствам и организациям возможность направить свои замечания в Организацию в течение периода не менее чем четыре месяца.

4. Такой проект конвенции рассматривается с целью его утверждения конференцией, которая может быть созвана совместно с сессией Ассамблеи. Открытие конференции состоится не ранее чем через 6 месяцев после даты распространения такого проекта, как предусмотрено в пунктах 2 и 3 выше. Совет может пригласить на такую конференцию любое государство, не являющееся членом Организации, чье участие представляется желательным, и решает, влечет ли такое участие за собой право голоса. Совет может также предложить международным организациям направить своих представителей на конференцию в качестве наблюдателей.

## ДОБАВЛЕНИЕ С

### Ратификация международных документов ИКАО

*Ассамблея,*

*ссылаясь* на свою резолюцию ~~A36-26~~ A37-22 (добавление С) относительно ратификации протоколов, касающихся изменения Чикагской конвенции, а также документов частного воздушного права и других документов, которые были разработаны и приняты под эгидой Организации,

*отмечая* с обеспокоенностью сохраняющиеся медленные темпы ратификации вышеупомянутых протоколов, касающихся изменения Чикагской конвенции, в частности тех из них, которые вводят в Чикагскую конвенцию статьи 3 *bis* и 83 *bis*, и заключительные пункты (относящиеся к текстам на арабском и китайском языках),

*признавая* важность этих поправок для международной гражданской авиации, в частности для поддержания действенности Чикагской конвенции, и вытекающую из этого настоятельную необходимость ускорить вступление в силу еще не действующих поправок,

*признавая* необходимость ускорить ратификацию и вступление в силу документов воздушного права, разработанных и принятых под эгидой Организации,

*сознавая*, что только всеобщее участие в таких протоколах, касающихся изменения Чикагской конвенции, и других документах обеспечит унификацию воплощенных в них международных норм и повысит значение такой унификации,

*настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, в возможно кратчайшие сроки ратифицировать те поправки к Чикагской конвенции, которые еще не вступили в силу [в частности, те из них, которые вводят заключительные пункты, относящиеся к текстам на арабском и китайском языках], и поправки к статьям 50 а) и 56, принятые в 2016 году.

*настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, ратифицировать протоколы, вводящие статьи 3 *bis* и 83 *bis*,

*настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, в возможно кратчайшие сроки ратифицировать другие документы международного воздушного права, в частности Монреальскую конвенцию 1999 года, Кейптаунские документы Конвенцию и Протокол 2001 года, две Монреальские конвенции от 2 мая 2009 года, Пекинскую конвенцию и Пекинский протокол 2010 года, а также Монреальский протокол 2014 года.

*настоятельно призывает* государства, ратифицировавшие указанные документы, представить Генеральному секретарю копии текстов и документов, которые они использовали в процессе ратификации и реализации положений таких документов, которые могли бы служить образцом другим государствам в таком же процессе,

*порушает* Генеральному секретарю предпринять все практические шаги в рамках имеющихся в распоряжении Организации средств и в сотрудничестве с государствами для предоставления, по запросу, содействия государствам, сталкивающимся с трудностями в процессе ратификации и реализации положений документов воздушного права, включая организацию и участие в региональных практикумах или семинарах в целях ускорения процесса ратификации документов международного воздушного права.

## **ДОБАВЛЕНИЕ D**

### **Преподавание воздушного права**

*Ассамблея,*

*считая,* что специальное преподавание воздушного права имеет большое значение для Организации и государств и что желательно способствовать распространению знаний в этом важном вопросе,

*предлагает* Совету предпринять все возможные действия с целью содействия преподаванию воздушного права в тех государствах, где оно еще не ведется,

*настоятельно призывает* государства принять надлежащие меры, которые будут способствовать достижению вышеуказанной цели,

*призывает* Договаривающиеся государства и заинтересованные стороны делать взносы в Фонд стипендий имени Ассада Котайта для выпускников и аспирантов учебных заведений.

## **ДОБАВЛЕНИЕ E**

### **Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные/нарушающие порядок пассажиры)**

*Ассамблея,*

*признавая,* что в соответствии с преамбулой и статьей 44 *Конвенции о международной гражданской авиации* одной из целей и задач Организации является содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте,

*отмечая* значительный рост количества и степени серьезности инцидентов, связанных с недисциплинированными или нарушающими порядок пассажирами на борту гражданских воздушных судов,

*принимая во внимание* последствия этих инцидентов для безопасности воздушных судов, а также пассажиров и экипажей, находящихся на борту этих воздушных судов,

*учитывая* тот факт, что существующее международное право, а также национальные законы и нормы во многих государствах не являются полностью адекватными для эффективного решения этой проблемы,

*признавая* необходимость принятия в рамках национального законодательства надлежащих мер, позволяющих государствам осуществлять преследование за совершение преступных действий и правонарушений в результате недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов,

*поощряя* принятие национальных правовых норм, позволяющих государствам осуществлять юрисдикцию в отношении преследования за преступные действия и правонарушения, совершенные в результате недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов, зарегистрированных в других государствах,

*отмечая*, что 4 апреля 2014 года на Международной конференции по воздушному праву, проводившейся в Монреале, государства приняли "*Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*" и что участники Конференции решили не включать перечень преступлений и других актов в Протокол, а рекомендовали обновить циркуляр 288 ИКАО "*Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров*", изданный в 2002 году,

*на этой основе:*

*настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства как можно скорее принять национальные законы и положения для эффективного решения проблемы недисциплинированных или нарушающих порядок пассажиров, включив в них, по мере практической возможности, нижеуказанные положения;

*призывает* все Договаривающиеся государства преследовать в судебном порядке всех лиц, совершивших любое из правонарушений, содержащихся в принятых таким образом национальных законах и положениях, для чего они имеют юрисдикцию в соответствии с этими законами и положениями;

*просит* Совет способствовать продолжению работы Специальной группы по правовым аспектам проблемы недисциплинированных пассажиров, включая пересмотр содержания типового законодательства, касающегося некоторых правонарушений, совершенных на борту гражданских воздушных судов, содержащегося в настоящем добавлении, и представить доклад 37-й сессии Юридического комитета;

*принимает* решение пересмотреть настоящее добавление на своей следующей сессии на основе результатов работы упомянутой Специальной группы.

**Типовое законодательство, касающееся некоторых правонарушений, совершенных на борту гражданских воздушных судов**

**Раздел 1. Нападение и другие акты, создающие препятствия экипажу на борту гражданского воздушного судна**

Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, совершает правонарушение:

- 1) нападение, запугивание или угроза, физическая или словесная, в отношении члена экипажа, если в результате этих действий создаются препятствия для выполнения членом экипажа своих обязанностей или уменьшается способность члена экипажа выполнять эти обязанности;
- 2) отказ от выполнения законного указания командира воздушного судна или члена экипажа, сделанного от имени командира воздушного судна, с целью обеспечения безопасности воздушного судна или находящихся на борту любых лиц или собственности или с целью поддержания на борту порядка и дисциплины.

**Раздел 2. Нападение и другие акты, создающие угрозу безопасности или нарушение должного порядка и дисциплины на борту гражданского воздушного судна**

- 1) Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна акты физического насилия против какого-либо лица, сексуального посягательства или растления малолетних, совершает правонарушение.
- 2) Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, тем самым совершает правонарушение, если такие действия создают угрозу безопасности воздушного судна или любого находящегося на борту лица или если такие действия нарушают должный порядок и дисциплину на борту воздушного судна:
  - a) нападение, запугивание или угроза, физическая или словесная, в отношении другого лица;
  - b) умышленное повреждение или уничтожение имущества;
  - c) употребление спиртных напитков или наркотических средств, ведущее к интоксикации.

**Раздел 3. Прочие правонарушения, совершаемые на борту гражданского воздушного судна**

Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, совершает правонарушение:

- 1) курение в туалете или в других местах, которое может создавать угрозу безопасности воздушного судна;

- 2) повреждение устройства обнаружения дыма или другого устройства обеспечения безопасности, установленного на борту воздушного судна;
- 3) использование портативного электронного устройства, если такое использование запрещено.

#### **Раздел 4. Юрисдикция**

1. Юрисдикция (*название государства*) распространяется на любое правонарушение, указанное в разделах 1, 2 или 3 настоящего закона, если действие, составляющее правонарушение, имело место на борту:

- 1) любого гражданского воздушного судна, зарегистрированного в (*название государства*); или
- 2) любого гражданского воздушного судна, сданного в аренду с экипажем или без экипажа эксплуатанту, основное место коммерческой деятельности которого находится в (*название государства*) или, если эксплуатант не имеет основного места коммерческой деятельности, постоянное местожительство которого находится в (*название государства*); или
- 3) любого гражданского воздушного судна, находящегося на территории или над территорией (*название государства*); или
- 4) любого другого гражданского воздушного судна в полете за пределами (*название государства*), если
  - a) пункт очередной посадки такого воздушного судна находится в (*название государства*);
  - b) командир воздушного судна передал подозреваемого правонарушителя компетентным полномочным органам (*название государства*), обратился к этим органам с просьбой о возбуждении судебного преследования в отношении предполагаемого правонарушителя и подтвердил, что командир или эксплуатант не обратились или не обратятся с аналогичной просьбой к любому другому государству.

2. Термин "в полете", используемый в настоящем разделе, означает период с момента включения двигателей для взлета до момента окончания послепосадочного пробега.

## ДОБАВЛЕНИЕ F

### **Практический подход к рассмотрению правовых и институциональных аспектов систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в работе по глобальному внедрению систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), призванных, в частности, предоставлять критически важное с точки зрения безопасности полетов обслуживание для навигации воздушных судов, достигнут значительный прогресс после выдвигания этой концепции на Десятой Аэронавигационной конференции в 1991 году и ее широкого одобрения на Одиннадцатой Аэронавигационной конференции в 2003 году,

*принимая во внимание,* что существующие правовые рамки для систем CNS/ATM, а именно Чикагская конвенция, Приложения к ней, резолюции Ассамблеи (включающие, в частности, Хартию прав и обязательств, связанных с GNSS), соответствующие руководящие принципы ИКАО (включающие, в частности, Заявление о политике ИКАО в области внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM), региональные навигационные планы и обмены письмами между ИКАО и государствами, эксплуатирующими группировки навигационных спутников, сделали возможным достигнутый до настоящего времени технический прогресс,

*принимая во внимание,* что ИКАО выделяет значительные ресурсы на изучение правовых и институциональных аспектов систем CNS/ATM в рамках Ассамблеи ИКАО, Совета, Юридического комитета, Группы юридических и технических экспертов и Исследовательской группы, а также на подбор детальной информации и глубокое ознакомление с вопросами, вызовами и проблемами, стоящими перед международным сообществом,

*принимая во внимание,* что необходимо учитывать региональные инициативы по выработке мер для рассмотрения любых юридических или институциональных проблем, которые могут препятствовать внедрению CNS/ATM в конкретных регионах, обеспечивая в то же время соответствие таких механизмов Чикагской конвенции,

1. *признает* важность пункта № 4 в общей программе работы Юридического комитета "Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS)" и относящихся к нему резолюций или решений Ассамблеи и Совета;

2. *вновь подтверждает,* что для внедрения систем CNS/ATM не требуется изменять Чикагскую конвенцию;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам также изучить возможность использования региональных организаций для создания необходимых механизмов рассмотрения 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;

- 
4. *выступает* за более широкое оказание технического содействия при внедрении систем CNS/ATM по линии ИКАО, региональных организаций и отраслевых структур;
  5. *предлагает* Договаривающимся государствам, другим многосторонним учреждениям и частным финансовым организациям рассмотреть возможность использования дополнительных источников финансирования для оказания содействия государствам и региональным группам при внедрении систем CNS/ATM;
  6. *порукает* Генеральному секретарю 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;
  7. *предлагает* Договаривающимся государствам передавать региональные инициативы в Совет;
  8. *порукает* Совету регистрировать такие региональные инициативы, анализировать их и как можно скорее предавать гласности (в соответствии со статьями 54, 55 и 83 Чикагской конвенции).

**Пункт 47 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Юридической комиссией**

47:1 Развивая тему преимуществ дальнейшего содействия ратификации Монреальской конвенции 1999 года, ИАТА в представленном ею документе A39-WP/120 напомнила о значительных выгодах для пассажиров, грузоотправителей и других заинтересованных сторон, вытекающих из указанного документа. Наблюдатель отметил, что, несмотря на то что после предыдущей сессии Ассамблеи количество ратификаций значительно увеличилось, этот документ все еще не ратифицирован 72 государствами-членами, включая государства в развивающихся рынках и регионах. Этот наблюдатель заявил, что в отсутствие единого всеобщего режима ответственности при международных авиаперевозках наблюдается пестрая смесь разных правовых режимов, и поэтому необходимо удвоить усилия и настоятельно призвать все государства-члены, которые пока не сделали этого, как можно скорее ратифицировать Монреальскую конвенцию 1999 года. Присоединяясь к мнениям, высказанным в ходе рассмотрения рабочего документа A39-WP/100 и содержащегося в нем проекта резолюции (пункт 45:8), все выступившие делегации приветствовали демонстрируемый ИАТА инициативный подход по данному вопросу и вновь заявили о важности выработки универсального режима.

47:2 В дополнение к дискуссии, отраженной в пункте 45:7 и последующих пунктах, ИАТА представила документ A39-WP/139, в котором содержится призыв ко всем государствам ратифицировать Монреальский протокол 2014 года. Ряд делегаций поддержали это предложение ИАТА. Некоторые государства уже ратифицировали этот Протокол, а другие находятся в процессе ратификации.

47:3 Одна делегация отметила, что, хотя она всегда стремится присоединиться к консенсусу под эгидой ИКАО, она разочарована результатами указанного Протокола. Этот документ не только не является эффективной модернизацией Токийской конвенции, но также и не предусматривает каких-либо значимых шагов по решению проблемы недисциплинированных пассажиров. В нем не проработан вопрос о статусе сотрудников по безопасности на борту. В связи с этим его государство не будет ратифицировать этот Протокол. Выступая в поддержку этой делегации, другая делегация отметила, что она согласно с принципами Протокола, но не удовлетворена его конкретными условиями.

47:4 Некоторые делегации заявили, что результаты Протокола отражают компромисс, достигнутый по различным вопросам. Одна делегация отметила, что хотя Протокол и не является таким полноценным, каким он должен быть, он, тем не менее, является результатом добросовестных усилий по совершенствованию правовых рамок в отношении недисциплинированного поведения. Понимая трудности, с которыми некоторые государства сталкиваются при принятии Протокола, эта делегация считала, что преимуществ от вступления в силу этого Протокола будет больше.

47:5 Делегация Франции представила документ A39-WP/159, подчеркнув обязательства Договаривающихся государств согласно статье 21 Чикагской конвенции об обмене информацией о принадлежности воздушных судов, зарегистрированных в государстве. Делегация напомнила о письме государствам AN 11/47-10/67, касающемся внедрения функционирующей на базе веб-системы предоставления соответствующих данных о воздушных судах, зарегистрированных в государстве, в соответствии со статьей 21. Принято к сведению, что Договаривающиеся

государства сталкиваются с различными трудностями в выполнении своих обязательств согласно статье 21, в результате чего информация, предоставляемая посредством функционирующей на базе веб-системы является неполной и ненадежной. Напомнив, что условия деятельности воздушного транспорта, связанные с изменениями в сфере принадлежности и регистрации воздушных судов, существенно изменились со времени разработки статьи 21, эта делегация высказала мысль о том, что Договаривающиеся государства могли бы извлечь пользу из уточнения и согласования определения владения и соответствующих концепций. Предлагая разъяснить положения Чикагской конвенции в этом отношении, но не изменять их, данная делегация заявила, что свобода действий Договаривающихся государств в организации своих внутренних процедур регистрации не должна ограничиваться. В заключение делегация предложила, чтобы Юридическая комиссия рекомендовала включить этот вопрос в общую программу Юридического комитета.

47:6 Все выступившие делегации поддержали документ A39-WP/159 и высказались за включение данного вопроса в общую программу работы Юридического комитета. Ряд делегаций отметили трудности, подчеркнутые в рабочем документе. Например, одна делегация отметила, что в их внутреннем законодательстве термин "владелец" означает лицо, которое отвечает за эксплуатацию и техническое обслуживание воздушного судна. Некоторые делегации считали, что более эффективное выполнение обязательств по статье 21 будет способствовать повышению транспарентности, улучшит отслеживаемость срока службы воздушных судов и упорядочит процедуры передачи права владения, что в целом будет выгодно отрасли.

47:7 Представитель Аэронавигационного управления пояснил, что действующая на базе веб-система уже функционирует, хотя она ставит определенные задачи перед некоторыми государствами, и пересматривается в целях содействия повышению ее полезности. Управление приветствовало отзывы, направленные на совершенствование системы.

47:8 Один наблюдатель поддержал документ A39-WP/159 на том основании, что он может облегчить возлагаемое на авиакомпанию бремя регулирования, и рекомендовал координировать деятельность с проводимой Технической комиссией работой, связанной с документом A39-WP/237 (Упрощение процесса межгосударственной передачи воздушных судов). Эту рекомендацию поддержала одна делегация, которая добавила, что если данный вопрос должен быть включен в общую программу работы Юридического комитета, то важно сделать соответствующую ссылку на всю осуществляемую или выполненную работу, которая может иметь отношение к разъяснению владения и соответствующих концепций.

47:9 Затем Комиссия единогласно поддержала включение вопроса "Выполнение статьи 21 Чикагской конвенции" в качестве нового пункта 8 в общую программу работы Юридического комитета. Следовательно, Комиссия определила следующую общую программу работы:

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

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

47:10 В отношении вышеприведенного пункта 45:3 и по вопросу "Юридическое определение дистанционно пилотируемых авиационных систем" Бразилия представила документ WP/229, подчеркивающий проблему, с которой сталкивается Бразилия при применении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, касающихся дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС), в связи с тем, что определение "воздушное судно" в национальном законодательстве Бразилии отличается от определения "воздушное судно" в Приложении 7 к Чикагской конвенции, в качестве иллюстрации типов испытываемых государствами проблем в отношении юридического регулирования ДПАС, и в этой связи призывающий включить вопрос об определении ДПАС в общую программу работы Юридического комитета, приняв во внимание выводы и разработки Группы экспертов по ДПАС.

47:11 Ряд делегацийразделили обеспокоенность, выраженную Бразилией в документе WP/229, при этом одна делегация выразила мнение о том, что концепция "беспилотных воздушных судов" в рамках статьи 8 Чикагской конвенции является неясной. Одна из этих делегаций отметила, в частности, возможную потребность в работе Юридического комитета с целью рассмотрения других вопросов, связанных с полетами ДПАС, таких, например, как правила навигации, национальные и регистрационные знаки воздушных судов, расследование авиационных происшествий, как отмечено в п. 2.2 документа.

47:12 Затем председатель Юридического комитета взял слово, чтобы напомнить делегатам о том, что вопрос "Изучение правовых вопросов, касающихся дистанционно пилотируемых воздушных судов", включающий все правовые вопросы определения, уже внесен в общую программу работы Юридического комитета под номером 1 по порядку очередности. Он также напомнил делегатам об обзоре правовых вопросов ДПАС, материалы которого были направлены всем государствам в августе 2016 года, и призвал государства ответить на него и поднять вопросы определений, подобные тем, которые были затронуты Бразилией в документе A39-WP/229, или любые другие правовые вопросы, касающиеся ДПАС, которые они хотели бы поставить перед Юридическим комитетом.

47:13 Несколько выступивших затем делегаций поддержали идею включения вопроса об определении ДПАС в общую программу работы Юридического комитета, но подчеркнули важное значение элемента, предложенного Бразилией в документе A39-WP/229, а именно учет выводов и разработок Группы экспертов по ДПАС. Одна делегация отметила, что, хотя вопрос определений, естественно, представляет особый интерес для юристов, определение воздушного судна, содержащееся в Приложении 7 к Чикагской конвенции, появилось раньше создания ИКАО и лежит в основе более 10 000 SARPS, содержащихся во всех Приложениях. Эта делегация подчеркнула, что эти самые SARPS составляют основу законодательства многих государств в области гражданской авиации и что в этой связи важно помнить о возможных далеко идущих последствиях любых изменений многолетнего определения "воздушное судно" для существующей структуры регулирования ИКАО. Другая делегация отметила, что Приложения 2, 4 и 7 имеют отношение к данному вопросу и их следует проанализировать с целью установить, является ли определение ДПАС в качестве воздушного судна уже достаточно адекватным.

47:14 Остальные выступившие делегации в целом решительно поддержали представленный Бразилией документ и выразили ей признательность, однако значительное число этих делегаций подчеркнули, что вопрос определения ДПАС уже включен в общую программу работы Юридического комитета под номером 1 и его следует рассматривать как включенный в качестве этого пункта.

47:15 В документе A39-WP/251, представленном Бразилией, внимание Ассамблеи обращается на сложности, с которыми сталкиваются некоторые государства при выполнении статьи 12 в связи с отсутствием процессуальных норм и возможными отрицательными последствиями для безопасности полетов гражданской авиации. Комиссия приняла к сведению данный документ и призвала государства-члены обеспечить выполнение статьи 12.

47:16 В связи с вышеприведенным пунктом 45:7 Комиссия также приняла к сведению документ A39-WP/293, представленный Колумбией от имени Гватемалы, и передала этот документ Специальной группе по правовым аспектам проблемы недисциплинированных пассажиров. Одна делегация и один наблюдатель отметили, что информация об опыте некоторых государств в области административных санкций в отношении недисциплинированного поведения может служить полезным справочным материалом до вступления в силу соответствующего Протокола.

-----