



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 39 повестки дня. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области

**СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ ИКАО
В ЮРИДИЧЕСКОЙ ОБЛАСТИ**

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе предлагается внести изменения в резолюцию A39-11 Ассамблеи, с тем чтобы отразить завершение Специальной группой по правовым аспектам проблемы недисциплинированных пассажиров работы по обновлению циркуляра 288, включая пересмотр содержания типового законодательства, касающегося некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов, изложенного в добавлении E к упомянутой резолюции. Обновленный инструктивный материал опубликован в документе Doc 10117 *"Руководство по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров"*. Кроме того, в документе представлена информация о прогрессе в области ратификации протоколов, вводящих статьи 3 *bis* и 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации, а также о событиях, имеющих отношение к обучению воздушному праву.

Действия: Ассамблее предлагается принять измененную резолюцию, содержащуюся в **дополнении**.

<i>Стратегические цели</i>	Вспомогательные стратегии реализации. Поддержка программы. Правовые вопросы и внешние сношения
<i>Финансовые последствия</i>	Согласно регулярному бюджету

Справочный материал	<p>Дос 10075, "Действующие резолюции Ассамблеи" (по состоянию на 6 октября 2016 года)</p> <p>Дос 10034, "Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов", совершен в Монреале 4 апреля 2014 года</p> <p>Заключительный акт Международной конференции по воздушному праву, на которой рассматривался вопрос о внесении изменений в "Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов" (Токио, 1963 г.), и которая была проведена под эгидой Международной организации гражданской авиации в Монреале 26 марта – 4 апреля 2014 года</p> <p>Циркуляр 288, "Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров"</p> <p>Дос 10117, "Руководство по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров"</p>
---------------------	--

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 4 апреля 2014 года Дипломатическая конференция, проводившаяся под эгидой ИКАО, приняла "Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов" (Монреальский протокол 2014 года). Конференция также приняла резолюцию, в которой настоятельно призвала Совет обратиться к Генеральному секретарю с просьбой обновить циркуляр 288 "Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров". На 2-м заседании своей 202-й сессии в июне 2014 года Совет поручил Генеральному секретарю обновить циркуляр таким образом, чтобы он включал более подробный перечень правонарушений и других актов, а также внести в него изменения, вытекающие из принятия Монреальского протокола 2014 года. Для этих целей 15 июля 2015 года была учреждена Специальная группа по правовым аспектам проблемы недисциплинированных пассажиров (Специальная группа).

1.2 В своей резолюции А39-11 Ассамблея просила способствовать продолжению работы Специальной группы, а также чтобы та представила доклад на 37-й сессии Юридического комитета. Ассамблея также приняла решение пересмотреть добавление Е к упомянутой резолюции на основе результатов этой работы на своей следующей очередной сессии.

1.3 По состоянию на 15 мая 2019 года 32 государства подписали Монреальский протокол 2014 года, 8 государств ратифицировали его, а 11 государств присоединились к нему. Следует напомнить, что для вступления протокола в силу необходимо, чтобы 22 государства ратифицировали, приняли, утвердили протокол или присоединились к нему. В резолюции А39-11 Ассамблея настоятельно призвала все государства, которые еще не сделали этого, в кратчайшие по возможности сроки ратифицировать Монреальский протокол 2014 года.

2. ОБНОВЛЕНИЕ ИНСТРУКТИВНОГО МАТЕРИАЛА ПО ПРОБЛЕМЕ НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫХ И НАРУШАЮЩИХ ПОРЯДОК ПАССАЖИРОВ

2.1 Специальная группа представила доклад о завершении своей работы на 37-й сессии Юридического комитета, проведенной в сентябре 2018 года. На 5-м заседании своей 215-й сессии, проведенном 7 ноября 2018 года, Совет согласился с рекомендацией Специальной группы опубликовать обновленный инструктивный материал в виде руководства.

2.2 К настоящему времени был опубликован документ Дос 10117 *"Руководство по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров"*, который включает в себя изменения, вытекающие из принятия Монреальского протокола 2014 года, а также содержит обновленный перечень правонарушений и актов, которые с наибольшей вероятностью могут быть совершены на борту воздушного судна недисциплинированными и нарушающими порядок пассажирами.

3. СОСТОЯНИЕ ДЕЛ С РАТИФИКАЦИЕЙ ПРОТОКОЛОВ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ, ВВОДЯЩИХ СТАТЬИ 3 *BIS* И 83 *BIS* ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ

3.1 Отмечается существенный прогресс в области ратификации протоколов, вводящих статьи 3 *bis* и 83 *bis*, которые по состоянию на 15 мая 2019 года были ратифицированы соответственно 156 и 176 государствами, однако необходимо продолжать работу по обеспечению присоединения к этим протоколам других стран. Осуществляемая в последнее время деятельность способствовала увеличению числа государств, ратифицировавших протокол, вводящий статью 83 *bis*. Генеральный секретарь направила индивидуальные письма Договаривающимся государствам, не являющимся участниками соответствующего протокола, а их ответы размещаются на сайте ИКАО в разделе "Сборник договоров". В 2017 году было опубликовано *"Руководство по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации"* (Дос 10059), одно из предназначений которого состоит в оказании помощи Договаривающимся государствам в надлежащем применении статьи 83 *bis*, которое, как ожидается, благоприятно отразится на ее будущей ратификации и приведет к глобальному признанию заключенных в соответствии со статьей 83 *bis* соглашений и началу их применения в воздушном пространстве всех Договаривающихся государств ИКАО.

4. КУРС ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ

4.1 С 2017 года ИКАО проводит курс по международному воздушному праву для обладающих или не обладающих юридическими знаниями сотрудников управлений гражданской авиации, аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания государств-членов, а также государственных должностных лиц, ответственных за разработку политики, законодательства и правоохранительных мер, с тем чтобы они могли оказывать поддержку своим организациям в осуществлении международного воздушного права. За все время проведения этого курса в регионах ИКАО в нем приняли участие более 180 человек. Этот курс заслуживает высокой оценки за его большое значение в деле предоставления слушателям информации по различным аспектам международного воздушного права, включая международные договоры по воздушному праву.

5. ОБЩАЯ ПРОГРАММА РАБОТЫ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА

5.1 Касательно пункта 8 общей программы работы Юридического комитета "Изучение международных правовых вопросов, связанных с глобальными навигационными спутниковыми системами (GNSS)" Совет 22 февраля 2019 года на 3-м заседании своей 216-й сессии попросил дополнительно изучить предложение о расширении рамок юридического исследования, включив в него не только GNSS, но и другие аэронавигационные системы с глобальной зоной действия. В этой связи необходимо будет принять во внимание итоги рассмотрения 40-й сессией Ассамблеи результатов 13-й Аэронавигационной конференции.

6. ВЫВОД

6.1 В связи с завершением работы Специальной группы и публикацией документа Дос 10117, "*Руководство по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров*", а также прогрессом, достигнутым в области ратификации некоторых международных документов ИКАО и преподавания воздушного права, предлагается внести в резолюцию А39-11 Ассамблеи изменения, указанные в **дополнении**.

ДОПОЛНЕНИЕ

~~A39-11~~ A40-xx. 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 ~~39-й~~ 40-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 ~~A37-22~~ A39-11.

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, равного не менее чем четырем месяцам.

4. Такой проект конвенции рассматривается с целью его утверждения конференцией, которая может быть созвана совместно с сессией Ассамблеи. Открытие конференции происходит 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 Договаривающимся государством, 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 ~~A37-22~~A39-11 (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~~, посвящены внесению принятых в 2016 году изменений в статьи 50 а) и 56 и заключительные пункты (относящиеся к текстам на арабском и китайском языках),

отмечая также, что значительное число государств присоединились к протоколам, вводящим статьи 3 *bis* и 83 *bis* Чикагской конвенции, однако по-прежнему необходим дальнейший прогресс в области ратификации этих протоколов,

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 кратчайшие по возможности 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* Чикагской конвенции;

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, в кратчайшие по возможности сроки ратифицировать другие документы международного воздушного права, в частности Монреальскую конвенцию 1999 года, Кейптаунскую конвенцию и Авиационный протокол 2001 года, две Монреальские конвенции от 2 мая 2009 года, Пекинскую конвенцию и Пекинский протокол 2010 года, ~~а также~~ Монреальский протокол 2014 года, а также протоколы об аутентичном пятиязычном тексте (1995 г.) и аутентичном шестязычном тексте (1998 г.) Чикагской конвенции;

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

порукает 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 бесспорное значение для Организации и государств и что желательно способствовать распространению знаний в этом важном вопросе,

приветствуя тот факт, что в 2017 году ИКАО начала проводить курс по международному воздушному праву для представителей управлений гражданской авиации, аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания, с тем чтобы они могли оказывать поддержку своим организациям в осуществлении воздушного права,

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 и 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 и ~~и~~ 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 особые условия, связанные с нахождением воздушного судна в полете, и неизбежные при этом факторы риска, а также необходимость принятия в рамках национального

законодательства надлежащих мер, позволяющих государствам осуществлять преследование за совершение преступных действий и правонарушений в результате недисциплинированного и ~~и~~ нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов,

поощряя принятие национальных правовых норм, позволяющих государствам в надлежащих случаях осуществлять юрисдикцию в отношении преследования за преступные действия и правонарушения, представляющие собой недисциплинированное и ~~и~~ нарушающее порядок поведение 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,

отмечая далее публикацию документа ИКАО Doc 10117 "Руководство по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров", который включает в себя изменения, вытекающие из принятия Монреальского протокола 2014 года, а также содержит перечень правонарушений и актов, которые с наибольшей вероятностью могут быть совершены на борту воздушного судна недисциплинированными и нарушающими порядок пассажирами,

исходя из вышеизложенного:

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства как можно скорее принять национальные законы и положения для эффективного решения проблемы недисциплинированных ~~и~~ и нарушающих порядок пассажиров с учетом инструктивного материала в документе ИКАО "Руководство по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров" (Doc 10117) и включить положения, по мере практической возможности, в нижеприведенное Типовое законодательство;

призывает все Договаривающиеся государства передавать своим компетентным полномочным органам для рассмотрения вопроса о преследовании в судебном порядке всех лиц, которых у них есть разумные основания считать совершившими любое из правонарушений и актов, указанных в принятых таким образом национальных законах и положениях, и в отношении которых они имеют юрисдикцию в соответствии с этими законами и положениями, или о применении административного или любого другого вида судопроизводства;

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

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

призывает государства, которые еще не сделали этого, оперативным и эффективным образом рассмотреть вопрос о введении гражданско-правовых и административных санкций за менее тяжкие деяния или правонарушения, связанные с недисциплинированным и нарушающим порядок поведением на борту воздушных судов.

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

Раздел 1. Нападение и другие акты незаконного вмешательства в отношении члена экипажа на борту ~~гражданского~~ воздушного судна

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

- (1) физическое нападение на члена экипажа или угроза совершить такое нападение;
- (2) ~~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 ухудшается способность члена экипажа выполнять эти обязанности;
- (3) отказ от выполнения законного указания ~~командира воздушного судна или члена экипажа~~, сделанного командиром воздушного судна или от его имени ~~командира воздушного судна~~, с целью:
 - a) обеспечения безопасности воздушного судна или находящихся на борту ~~любых~~ лиц или собственности или ~~е-целью~~
 - b) поддержания на борту порядка и дисциплины.

Раздел 2. Нападение и другие действия, создающие угрозу безопасности полета или нарушающие должный порядок и дисциплину на борту ~~гражданского~~ воздушного судна

- (1) Любое лицо, совершающее на борту ~~гражданского~~ воздушного судна акт физического насилия в отношении какого-либо лица, посягательства сексуального характера или попытку 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 тем самым правонарушение:

- (1) курение в туалете или в других местах, ~~которое может создавать угрозу безопасности воздушного судна~~ если такое действие запрещено;
- (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 ими 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 (включая, в частности, Хартию прав и обязательств, связанных с GNSS), соответствующие руководящие принципы ИКАО (включая, 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 созвездия навигационных спутников, сделали возможным достигнутый к настоящему времени уровень технического прогресса,

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 также учитывать региональные инициативы по выработке мер для 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,

принимая во внимание, что 13-я Аэронавигационная конференция в 2018 году рассмотрела состояние существующих и будущих технологий, обеспечивающих работу глобальной аэронавигационной системы;

1. *признает* важность пункта № 4 8 общей программы работы Юридического комитета ~~"Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая"~~ "Изучение международных правовых вопросов, связанных с глобальными навигационными спутниковыми системами (GNSS) и международными региональными органами" 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 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;

4. *выступает* за упрощение процесса 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, оценивать их значение и как можно скорее предавать гласности (в соответствии со статьями 54, 55 и 83 Чикагской конвенции).