



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 29 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Юридической комиссией

ИЗУЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫХ ВОПРОСОВ, СВЯЗАННЫХ С ГЛОБАЛЬНЫМИ СПУТНИКОВЫМИ СИСТЕМАМИ И СЛУЖБАМИ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИМИ МЕЖДУНАРОДНУЮ АЭРОНАВИГАЦИЮ

(Представлено Южной Африкой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Космические технологии все шире используются для поддержки отрасли по всему миру. Государствами были разработаны и представлены различные документы для рассмотрения Аэронавигационной конференцией и Ассамблеями ИКАО.

Многие резолюции, разработанные в соответствии с этими документами, имеют общие элементы, касающиеся таких правовых аспектов, как безопасность полетов, доступ, надежность, суверенитет и обязательства, возлагаемые на государства и поставщиков обслуживания, использующих эти спутниковые технологии.

В данном документе представлены некоторые из этих прошлых и нынешних правовых соображений, которые требуют пересмотра и консолидации для управления развитием и поддержки глобальной авиационной отрасли.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) рассмотреть содержание данного документа;
- б) назначить ключевые группы задач соответствующим группам экспертов, комитетам и рабочим группам ИКАО, занимающимся постоянным мониторингом операционной обстановки в авиации для выявления потенциальных рисков, включая вспомогательные меры по смягчению последствий, связанных с внедрением ATM/CNS, а также потенциальных последствий, вызванных увеличением случаев возвращения космических объектов в атмосферу, влияющих на услуги международной аэронавигации и производство полетов в верхнем воздушном пространстве (НАО);
- в) поручить Юридическому комитету ИКАО составить матрицу рисков по рассматриваемым и рассмотренным аспектам в рамках Чикагской конвенции и соответствующих SARPS/PANS, для рассмотрения государствами.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегическими целями: "Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех"; "Конвенция о международной гражданской авиации и другие международные договоры, законы и правила регулируют все вопросы"

<i>Финансовые последствия</i>	Ожидается, что указанная в настоящем документе деятельность ИКАО будет осуществляться в рамках ресурсов Регулярного бюджета на 2026–2028 гг. и/или за счет внебюджетных взносов в соответствии с бизнес-планом ИКАО на 2026–2028 гг.
<i>Справочный материал</i>	A32-19 <i>"Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS"</i> A32-20 <i>"Разработка и развитие соответствующих долгосрочных юридических рамок для управления внедрением GNSS"</i> Дос 9849 <i>"Руководство ИКАО по глобальной навигационной спутниковой системе (GNSS)"</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Спутниковые технологии значительно способствовали развитию авиации за счет повышения качества навигации, связи и передачи данных, что в конечном счете привело к повышению уровня безопасности, эффективности и расширению эксплуатационных возможностей. Эти технологии обеспечивают точное позиционирование, мониторинг погоды и связь в реальном времени даже в удаленных районах, что идет на пользу всем заинтересованным сторонам.

1.2 По мере развития системы организации воздушного движения (ОрВД) использование глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS) приобретает важнейшую роль для современной авиации, поскольку обеспечивает точное позиционирование, хронометраж и доступ к навигационным данным на различных этапах полета. Они повышают уровень безопасности полетов, эффективность и пропускную способность системы организации воздушного движения. ИКАО выявила необходимость разработки нормативно-правовой базы для поддержки внедрения GNSS и дальнейшего развития Хартии прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS.

1.3 На 32-й сессии Ассамблеи ИКАО в 1998 году были приняты две резолюции по этому вопросу, а именно:

1.3.1 A32-19 "Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS";

1.3.2 A32-20 "Разработка и развитие соответствующих долгосрочных юридических рамок для управления внедрением GNSS".

1.4 С момента разработки этих резолюций появились и другие аспекты, требующие правового рассмотрения, включая возвращение космических объектов в атмосферу, влияющих на услуги международной аэронавигации и производство полетов в верхнем воздушном пространстве.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 ИКАО, государствами и отраслью были подготовлены различные документы, которые были представлены на таких многосторонних площадках, как Аэронавигационная конференция и Ассамблея ИКАО, а также разработаны резолюции, направленные на рассмотрение аспектов, упомянутых в этих документах, в рамках рабочих групп ИКАО, например групп экспертов, комитетов и комиссий.

2.2 Одним из аспектов, общих для этих различных документов, являются правовые требования, касающиеся глобальных спутниковых систем и служб, поддерживающих аэронавигационное обслуживание в международном масштабе. Это связано с тем, что услуги, предоставляемые авиационной отрасли с помощью спутниковых технологий, не обязательно находятся в ведении или собственности отдельных государств.

2.3 В Чикагской конвенции признается, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией. Кроме того, в Конвенции признается ответственность Договаривающихся государств за предоставление аэронавигационных средств и стандартных систем. Чикагскую конвенцию дополняют Приложения к ней, в которых содержатся Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) для международной гражданской авиации, призванные обеспечивать безопасность полетов, эффективность и непрерывность работы авиации во всем мире.

2.4 В резолюции A32-19 Ассамблеи *"Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS"* установлены принципы, которые должны соблюдаться при внедрении и эксплуатации GNSS, включая приоритетность обеспечения безопасности полетов; доступ к обслуживанию GNSS на недискриминационной основе; государственный суверенитет; обязательство государства, предоставляющего обслуживание, обеспечивать надежность обслуживания; а также сотрудничество и взаимную помощь при глобальном планировании.

2.5 В резолюции Ассамблеи A32-20 *"Разработка и создание надлежащей долгосрочной правовой основы для управления внедрением GNSS"* также подчеркивается сложность правовых аспектов, которые необходимо учитывать при внедрении CNS/ATM, включая GNSS, и важность разработки инструктивного материала по созданию и внедрению глобальной правовой основы для CNS/ATM, и особенно GNSS.

2.6 Это было сделано для укрепления взаимного доверия между государствами в отношении систем CNS/ATM и для поддержки внедрения систем CNS/ATM Договаривающимися государствами.

2.7 По мере развития системы ОрВД потребуются постоянный мониторинг операционной обстановки в авиации для выявления потенциальных рисков, включая вспомогательные меры по их снижению, связанные с внедрением ATM/CNS, и особенно GNSS. Это одна из причин, обуславливающих необходимость регулярной доработки нормативно-правовой базы для устранения любых потенциальных рисков в процессе развития систем ОрВД. Характер рисков и их возможных последствий, связанных с внедрением ATM/CNS в 1998 году, возможно, существенно изменился и требует дополнительного изучения в целях их должного учета в соответствующих SARPS ИКАО и правилах аэронавигационного обслуживания (PANS).

2.8 Эти потенциальные последствия включают увеличение числа случаев возвращения космических объектов в атмосферу, влияющих на международную аэронавигацию, как было описано Южной Африкой в документе AN-Conf/14-WP/204 на 14-й Аэронавигационной конференции. В связи с ожидаемым ростом спутниковой группировки в космосе для поддержания сетей обслуживания, которая, как ожидается, увеличится с 10 000 до 100 000 в ближайшие пару лет, управление стыковками активных орбитальных спутников и других космических объектов, включая стыковки с авиационными средствами, будет представлять собой непростую задачу. Оно потребует соответствующей нормативно-правовой базы, обеспечивающей защиту интересов государств в соответствии со статьями 1 и 28 Чикагской конвенции.

2.9 Кроме того, производство полетов в верхнем воздушном пространстве (НАО) приводит к появлению беспрецедентных юридических задач, которые требуют тщательного рассмотрения. Эти задачи включают определение применимого законодательства для полетов с выходом в космическое пространство или пребыванием в нем в течение значительного времени, определение правового статуса аппаратов, которые совмещают черты летательных аппаратов и космических объектов, а также определение материальной ответственности и страхование третьих сторон в связи с потенциально более высокими рисками, связанными с НАО. Кроме того, для решения этих сложных юридических вопросов необходима координация работы авиационных и космических ведомств, исследовательских организаций и отрасли.

3. **ВЫВОД**

3.1 Юридические аспекты, связанные с внедрением ATM/CNS и GNSS для рассмотрения ИКАО и государствами-членами, обширны и будут оставаться предметом рассмотрения Юридического комитета по мере развития систем OpВД.

3.2 Юридическому комитету необходимо рассмотреть матрицу рисков, связанных с правовыми аспектами, и разработать соответствующие SARPS/PANS для руководства деятельностью по выработке скоординированного подхода авиационных и космических ведомств, исследовательских органов и отрасли в соответствии с резолюциями Ассамблеи A32-19 и A32-20.

— КОНЕЦ —