



A40-WP/600  
LE/17  
28/9/19

**АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ**  
**ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА**  
**ПО**  
**ПУНКТАМ 39 И 40 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый материал по пунктам 39 и 40 повестки дня представляется для рассмотрения Юридической комиссией.

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

39:1 Комиссия рассмотрела этот пункт на основе документа A40-WP/9, представленного Советом, документа A40-WP/204, представленного Сингапуром при поддержке Австралии, Армении, Багамских Островов, Бельгии, Болгарии, Ботсваны, Вьетнама, Гамбии, Ганы, Индонезии, Канады, Катара, Китая, Кувейта, Лаосской Народно-Демократической Республики, Нигерии, Объединенных Арабских Эмиратов, Омана, Папуа – Новой Гвинеи, Польши, Российской Федерации, Саудовской Аравии, Северной Македонии, Соединенных Штатов Америки, Фиджи, Филиппин, Финляндии, Южной Африки и Японии, документа A40-WP/236, представленного Китайской Народной Республикой и документа A40-WP/335, представленного Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной федерацией работников транспорта (МФТ). Комиссия приняла к сведению информационные документы A40-WP/142, представленный Индией, и A40-WP/534, представленный Международной федерацией работников транспорта (МФТ).

39:2 В отношении документа A40-WP/9 Секретариат отметил, что данный рабочий документ был подготовлен, а резолюция Ассамблеи пересмотрена главным образом для того, чтобы отразить работу, проведенную Специальной группой по правовым аспектам проблемы недисциплинированных пассажиров в целях обновления циркуляра 288 *"Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров"* (циркуляр 288) после принятия *Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Монреальский протокол 2014 года). Рекомендации Специальной группы были приняты 37-й сессией Юридического комитета в сентябре 2018 года и Советом в ноябре 2018 года, при этом следует отметить, что обновленный инструктивный материал было рекомендовано опубликовать в виде руководства и впоследствии он был опубликован как *Руководство по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров* (документ 10117 ИКАО). Секретариат отметил, что циркуляр 288 по-прежнему действует, но он служит инструктивным материалом для тех государств, которые не ратифицировали Монреальский протокол 2014 года. В рабочем документе также содержится информация о состоянии дел с ратификацией Протоколов, вводящих статьи 3 *bis* и 83 *bis* Чикагской конвенции, а также о введении с 2017 года курса ИКАО по международному воздушному праву, который вначале предоставлялся только на английском языке, а в настоящее время переведен на испанский и французский языки. Секретариат принял к сведению решение Комиссии в рамках пункта 38 повестки дня изменить формулировку названия пункта по системам CNS/ATM в общей программе работы Юридического комитета (см. 38:12) и поэтому добавление F резолюции Ассамблеи необходимо обновить, с тем чтобы отразить нынешнее название и порядок очередности.

39:3 Рабочий документ и изменения к резолюции Ассамблеи, в особенности добавление E, получили широкую поддержку и при этом многие делегации выразили признательность Специальной группе за ее усилия и напряженную работу при подготовке Дос 10117. Отвечая на вопрос, Секретариат пояснил, что слово "гражданские" было исключено из добавления и типового законодательства, с тем чтобы привести их в соответствие с современной практикой и терминологией в договорах и документах ИКАО, и в силе остается то положение, согласно которому типовое законодательство не предназначено для применения к государственным воздушным судам в соответствии с п. 4 статьи 1 *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Токийская конвенция). Другая

делегация задала вопрос о том, почему из типового законодательства был исключен раздел "Юрисдикция", на что Секретариат ответил, что в этом более нет необходимости с учетом того, что Монреальский протокол 2014 года теперь заполнил юрисдикционные пробелы Токийской конвенции. Типовое законодательство, в частности, призвано предоставить инструктивный материал в областях, которые конкретно не указаны в Протоколе, например перечень правонарушений.

39:4 Одна делегация выразила свое несогласие с Монреальским протоколом 2014 года, утверждая, что в нем не содержится значимых мер для решения проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров и накладываются ограничения на способность сотрудников службы безопасности на борту (ССББ) предпринимать обоснованные превентивные меры при наличии угрозы безопасности воздушного судна или лицам на борту и что эта формулировка затрудняет для многих государств реализацию юрисдикции государства посадки над правонарушителями. Один наблюдатель подчеркнул, что повсеместная ратификация Протокола принесет значительные выгоды, а высказанная озабоченность может не относиться ко всем государствам. Другая делегация, выразив поддержку рабочему документу, отметила в особенности добавление D резолюции Ассамблеи и расширение масштабов преподавания воздушного права для нуждающихся в этом государств. Другая делегация предложила Юридической комиссии в рамках ее мандата рассмотреть результаты работы, содержащиеся в двух рабочих документах Экономической комиссии: A40-WP/182 и A40-WP/192; Секретариат разъяснил, что поднятые в этих документах вопросы возможно не предназначены для принятия договоров под эгидой ИКАО. Согласно процедуре, любой договор, принятый под эгидой ИКАО, вначале должен рассматриваться Юридическим комитетом, а затем направляться в Юридическую комиссию.

39:5 Различные делегации предложили несколько редакционных поправок, которые были приняты Комиссией.

39:6 Сингапур представил документ WP/204, содержащий информацию о Первом форуме консультантов по правовым аспектам деятельности гражданской авиации (CALAF 2019), организованном LEB и проведенном в Сингапуре в мае 2019 года. Многие делегации поблагодарили и поздравили LEB и Сингапур с успешным Форумом и признали важность и полезность проведения неформального мероприятия для обсуждения назревших вопросов, затрагивающих международную гражданскую авиацию. Делегации отметили, что регулярный созыв Форума позволит консультантам по правовым аспектам деятельности гражданской авиации путем обмена информацией постоянно обновлять и повышать свою квалификацию, возможности и способность эффективно выполнять свои обязанности и в связи с этим настоятельно призвали государства рассмотреть вопрос о проведении будущих сессий Форума. В этом контексте Гамбия пригласила участвовать в курсе по международному воздушному праву и практике, проведение которых она организует в феврале 2020 года.

39:7 Однако некоторые делегации выразили надежду на то, что Форуму будет предоставлена финансовая и лингвистическая поддержка, с тем чтобы добиться еще большего участия в нем. Несколько делегаций также предложили придать Форуму официальный статус путем включения его в иерархию юридических органов ИКАО. Например, Форум можно проводить между сессиями Юридического комитета в качестве подготовительного мероприятия для проведения Комитета. Некоторые делегации подчеркнули важность разработки рамок квалификационных требований для консультантов по правовым аспектам деятельности

гражданской авиации, с тем чтобы обеспечить последовательность и единообразие, а другие делегации также указали на необходимость наличия в администрациях гражданской авиации специальных штатных консультантов по правовым аспектам. Проект добавления к резолюции Ассамблеи, предложенный в документе WP/204, получил широкую поддержку. Комиссия согласилась с предложением одной делегации включить в указанное добавление важность соблюдения правовых норм в рамках мандата консультантов по правовым аспектам деятельности гражданской авиации.

39:8 Китай представил документ A40-WP/236, содержащий информацию о системе управления кредитом доверия в гражданской авиации Китая. Исходя из внутреннего законодательства, с тем чтобы повысить безопасность полетов и соблюдение правопорядка, Китай разработал соответствующие механизмы доверия, включая меры по наложению санкций за противозаконное поведение, которое угрожает безопасности и порядку в авиации. Эти меры применяются в отношении внутренних и иностранных предприятий, персонала и пассажиров как внутри страны, так и за рубежом. Поскольку эти административные меры по управлению доверием оказались эффективными, цель Китая заключается в том, чтобы поделиться своим опытом с другими полномочными органами гражданской авиации и заручиться поддержкой ИКАО и способствовать практике управления доверием.

39:9 Многие государства поблагодарили Китай за обмен его опытом и информацией. Некоторые делегации попросили разъяснений относительно применения мер доверия. Комиссия приняла к сведению рабочий документ и приветствовала содержащуюся в нем информацию, отметив в то же время, что от Китая потребуются дополнительная информация в ходе рассмотрения этого вопроса в будущем.

39:10 Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) представила документ A40-WP/335, призывающего ратифицировать Монреальский протокол 2014 года. Несколько делегаций выразили поддержку данному рабочему документу и Протоколу, сообщив при этом о прогрессе в деле ратификации указанного Протокола их государствами. Однако одна делегация заявила о своем несогласии с Монреальским протоколом 2014 года в силу причин, которые они представили в ходе своего выступления по документу A40-WP/9.

39:11 Комиссия затем согласилась рекомендовать пленарному заседанию принять следующую резолюцию:

#### **Резолюция 39/1. 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 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 А39-11.

## **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 создана 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 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 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, 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 Е

### **Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту 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 нарушающими порядок пассажирами на борту 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 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 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 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 вопрос 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;

*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 воздушных судов**

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

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

- (1) физическое нападение на члена экипажа или угроза совершить такое нападение;
- (2) запугивание или угроза 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, сделанного командиром воздушного судна или от его имени, в целях:
  - a) обеспечения безопасности воздушного судна или находящихся на борту лиц или собственности или
  - 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 воздушного судна**

- (1) Любое лицо, совершающее на борту 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 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 воздушного судна**

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

- (1) курение в туалете или в других местах, 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.

## **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 выдвижения 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 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 № 8 общей программы работы Юридического комитета "Изучение международных правовых вопросов, связанных с глобальными навигационными спутниковыми системами (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 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).

## ДОБАВЛЕНИЕ G

### **Повышение возможностей и эффективности государств в реализации договоров в области воздушного права и обновлении национальных законов и правил**

*Ассамблея:*

*Напоминая* о важной роли права (особенно воздушного права) в достижении ИКАО своих целей и задач и в эффективном реагировании со стороны ИКАО, государств-членов и авиационной отрасли на новые и возникающие возможности, проблемы и угрозы для развития международной гражданской авиации,

*признавая*, что государства-члены должны обеспечить разработку соответствующего законодательства и правил для реализации Чикагской конвенции, соответствующих документов в области воздушного права и положений ИКАО и их соответствующее применение,

*подтверждая* важную роль, которую консультанты по правовым аспектам деятельности гражданской авиации и специалисты-практики по воздушному праву играют в поддержке своих государств и организаций при реализации договоров в области воздушного права и в разработке и обновлении национальных законов и правил для приведения в исполнение национальной политики и нормативных требований,

*учитывая*, что консультантам по правовым аспектам необходимо постоянно обновлять и повышать свою квалификацию, способность и возможности для более эффективного выполнения своих обязанностей,

*приветствуя* инициативу проведения первого Форума консультантов по правовым аспектам деятельности гражданской авиации, организованного ИКАО и принятого Сингапуром в мае 2019 года, который дал возможность консультантам по правовым аспектам, в особенности работающим в организациях, осуществляющим регулирование в области гражданской авиации, поделиться и обменяться взглядами по актуальным вопросам, интересующим международное авиационное сообщество, и по усилению ими поддержки своих организацией и государств,

1. *рекомендует* государствам-членам, которые этого еще не сделали, создать должности специальных штатных консультантов по правовым аспектам в своих полномочных органах гражданской авиации;

2. *рекомендует* государствам-членам воспользоваться семинарами и практикумами ИКАО, курсом по международному воздушному праву и иными аналогичными мероприятиями для постоянной подготовки и развития своих консультантов по правовым аспектам и периодического проведения таких мероприятий в своих государствах и регионах;

3. *предлагает* государствам-членам поддержать инициативу проведения Форума консультантов по правовым аспектам деятельности гражданской авиации и рассмотреть проведение последующих мероприятий Форума, а также рекомендовать и содействовать своим

консультантам по правовым аспектам в том, чтобы они принимали участие в и способствовали работе Форума;

4. *просит* Генерального секретаря оказать помощь государствам-членам в достижении и поддержании должной квалификации консультантов по правовым аспектам деятельности гражданской авиации, в том числе посредством разработки квалификационной системы для усиления их роли;

5. *настоятельно призывает* государства-члены поддержать работу ИКАО в юридической области, поощряя активное участие своих консультантов по правовым аспектам в работе Юридического комитета, подкомитета, а также целевых групп, экспертных групп, рабочих групп и аналогичных органов, созданных для изучения вопросов воздушного права и выработки правовых решений.



**Пункт 40 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Юридической комиссией**

40:1 Делегация Китая представила документ A40-WP/235, в котором излагаются следующие четыре причины, в силу которых была разработана система адресного и тщательного контроля, осуществляемого Управлением гражданской авиации Китая (УГАК): (1) стремительное развитие авиатранспортной отрасли Китая, что обусловило возникновение недостатков в управлении соблюдением требований; (2) ограниченные ресурсы, являющиеся причиной ограниченных возможностей осуществления контроля, поскольку число и качество подготовки инспекторов не соответствуют темпам роста отрасли; (3) технические достижения, которые способствуют адресному и точному контролю и (4) необходимость сократить регулятивные расходы как для УГАК, так и для отрасли. Делегация разъяснила, что она будет приветствовать поддержку ИКАО на следующем этапе развития адресного и тщательного контроля в Китае. Одна делегация в своем выступлении выразила интерес в новом подходе к контролю, который применяется УГАК и отметила, что она хотела бы узнать, какие подходы применяют другие государства.

40:2 Международная федерация членов семей жертв авиационных катастроф (ACVF) представила документ A40-WP/434, в котором отмечается, что прошлый опыт семей жертв авиационных катастроф указывает на негативное воздействие, которое оказывают задержки в выплате страховых компенсаций на пострадавших и их семьи, и на необходимость улучшения положения дел в решении вопросов, касающихся пострадавших. ACVF таким образом напомнила о резолюциях ИКАО, касающихся выплаты компенсации пострадавшим, настоятельно призвала все заинтересованные стороны поддержать передовую практику страховщиков в отношении пострадавших, призвала Совет обеспечить включение в Универсальную программу ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) вопроса о реализации государствами передовой практики и призвала ИКАО провести в следующем году семинар по передовой практике государств в отношении со страховыми компаниями и эксплуатантами в части выплаты компенсаций пострадавшим.

40:3 Несколько делегаций выступили с поддержкой документа A40-WP/434 и, в частности, организации предложенного в документе семинара. Одна делегация высоко оценила документ и отметила важность затронутого в нем вопроса, однако указала на то, что в соответствии с рекомендациями ИКАО главной задачей УППКБП является безопасность полетов и поэтому реализация государственной передовой практики в части выплаты компенсаций пострадавшим не является подходящим для УППКБП вопросом. Другая делегация согласилась с этим мнением и также предложила по возможности включить вопрос передовой практики государств в отношении со страховыми компаниями и эксплуатантами в другие мероприятия.

40:4 Директор ЛЕВ выразил свою благодарность за документ ACVF и подтвердил поддержку Секретариата целей, касающихся полной компенсации пострадавшим. Он далее отметил, что будучи очевидцем ужасных последствий катастрофы сбитого на Украине рейса МЧ 17 Малазийских авиалиний, он лично разделяет чувства, выраженные в этом документе. Тем не менее он отметил, что компенсация пострадавшим не является исключительно правовым вопросом, а потребует многодисциплинарного подхода. Он также отметил, что в ЛЕВ отсутствует бюджет для организации семинара, посвященного только этому вопросу, и призвал государства, которые выразили поддержку документу, финансировать такое мероприятие. В качестве

альтернативы он предложил ACVF представить этот вопрос для рассмотрения на следующем Форуме консультантов по правовым аспектам деятельности гражданской авиации или на юридическом семинаре ИКАО, который должен быть проведен в Республике Корея в 2021 году.

40:5 Комиссия приняла к сведению документ A40-WP/235 и приветствовала представленную в нем информацию и рекомендовала Китаю поделиться информацией о будущем развитии событий. Комиссия также приняла к сведению документ A40-WP/434 и поручила Секретариату изучить возможность будущей работы по вопросам, поднятым в документе и в установленном порядке направить доклад Совету, учитывая при этом междисциплинарный подход. Комиссия далее поручила Секретариату рекомендовать ACVF представить эти вопросы для обсуждения на очередном Форуме консультантов по правовым аспектам деятельности гражданской авиации или на юридическом семинаре ИКАО в 2021 году в Корее.

-----