



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 36 повестки дня. Доклад о ходе разработки правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая GNSS

РАЗРАБОТКА ДОГОВОРНОЙ ОСНОВЫ, СПОСОБСТВУЮЩЕЙ СОЗДАНИЮ ДОЛГОСРОЧНЫХ ПРАВОВЫХ РАМОК ДЛЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМ GNSS

(Представлено 41 Договаривающимся государством² – членом Европейской конференции гражданской авиации)

АННОТАЦИЯ

В настоящее время процесс разработки технических и эксплуатационных аспектов систем GNSS значительно продвинулся. Пришло время создать надлежащие правовые и институционные рамки для GNSS. В настоящем документе предлагается комплексная договорная основа как шаг вперед к заключению в более длительной перспективе соответствующей конвенции. Документ разработан и согласован ЕВРОКОНТРОЛем в координации с Европейской комиссией.

Действия Ассамблеи приводятся в п. 8.

¹ Тексты на английском, испанском, русском и французском языках представлены ЕКГА.

² Австрия*, Азербайджан, Албания, Армения, Бельгия*, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия*, Германия*, Греция*, Дания*, Исландия, Испания*, Ирландия*, Италия*, Кипр*, Латвия*, Литва*, Люксембург*, бывшая югославская Республика Македония, Мальта*, Молдова, Монако, Нидерланды*, Норвегия, Польша*, Португалия*, Румыния, Сербия и Черногория, Словакия*, Словения*, Соединенное Королевство*, Турция, Украина, Финляндия*, Франция*, Хорватия, Чешская Республика*, Швеция*, Швейцария и Эстония*.

* В вышеуказанном перечне государства – члены Европейского Союза помечены звездочкой.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Во исполнение резолюции Ассамблеи А32-30 была создана Исследовательская группа Секретариата для выработки предложений по созданию правовых рамок для GNSS. Указанная группа представила 33-й Ассамблеи доклад о том, что некоторые ее члены считают, что существующий правовой режим способен решать проблемы, связанные с предстоящим применением систем GNSS, в то время как другие полагают, что для долгосрочного решения связанных с GNSS правовых и институционных проблем необходимо принять глобальный международно-правовой документ. В целях обеспечения реалистического средства достижения такого решения был рассмотрен промежуточный вариант, а именно: разработка договорной основы на краткосрочную и среднесрочную перспективу.

1.2 33-я сессия Ассамблеи поручила указанной Исследовательской группе подготовить окончательный вариант концепции «договорной основы» в качестве промежуточных рамок, а последующая работа должна включать рассмотрение вопроса о заключении международной конвенции. В марте 2004 года Исследовательская группа Секретариата представила Совету заключительный доклад о проведенных Группой обсуждениях и результатах своей работы (С-WP/12197).

1.3 В указанном докладе подчеркивается, что в отношении концепции договорной основы, а также необходимости своевременной подготовки международной конвенции среди экспертов-юристов сохраняются различные точки зрения. Цель данного документа заключается в том, чтобы разъяснить необходимость в срочной разработке комплексной договорной основы. Кроме того, в нем отмечается растущая поддержка идеи заключения конвенции.

2. НЕОБХОДИМОСТЬ СОЗДАНИЯ КОМПЛЕКСНОЙ ОСНОВЫ

2.1 Существующий режим в отношении спутниковых систем CNS/ATM не обеспечивает удовлетворительного решения юридических проблем, которые ставит развивающаяся технология. В то время как Приложения к Чикагской конвенции (главным образом Приложение 10) изменялись по мере развития технологических и эксплуатационных процессов, правовые и институционные проблемы, возникающие в результате такого развития, в основном оставались застывшими во времени.

2.2 Необходимость создания комплексной основы обусловлена появлением глобальных навигационных систем, в которых задействовано множество сторон и партнеров. В частности, государства хотят понять влияние этих условий на их обязанности в рамках статьи 28 Чикагской конвенции, уточнить возникающие проблемы юридической ответственности и методы, с помощью которых они могли бы удостовериться в безопасности и надежности системы или систем. В глобальном контексте они полагают, что опора на внутренние законы и правила недостаточно прочна и эффективна, чтобы отвечать требованиям таких систем.

2.3 Ключевой проблемой, требующей решения, является достижение ясности и правовой определенности. Возможности решения связанных с GNSS юридических проблем, обеспечиваемые существующим режимом на уровне государства, зачастую недостаточны для полного удовлетворения выявленных новых требований. Поэтому для глобальной эксплуатационной среды могут потребоваться глобальные решения посредством международных

правовых документов. И помимо соответствующих требований закона важное значение имеет создание атмосферы доверия, способствующей развитию глобальной поддержки использованию таких систем.

3. СУЩЕСТВУЮЩИЕ И ОЖИДАЕМЫЕ СИСТЕМЫ

3.1 Дополнительно к GPS и ГЛОНАСС разрабатывается еще ряд проектов, призванных усовершенствовать аэронавигационное обслуживание и дополнить действующие системы. Разработка программ «WAAS», «EGNOS» и «ГАЛИЛЕО»³ подчеркивает глобальный характер GNSS и необходимость дальнейшего сотрудничества и обеспечения взаимодополняемости в этой области.

3.2 В частности, программа разработки спутниковой навигационной системы «ГАЛИЛЕО» является первой крупной программой, к осуществлению которой привлечены такие крупные организации, как Европейский союз и Европейское космическое агентство, совместно сотрудничающие в технической, экономической, политической, юридической и институциональной областях. Наряду с открытым обслуживанием, аналогичным гражданской службе GPS, система «ГАЛИЛЕО» обеспечивает новые возможности для совершенствования и гарантирования обслуживания, тем самым создавая условия для выполнения обязательств, предусмотренных в рамках критических важных видов применения системы, при обеспечении безопасности людей или в случаях коммерческого применения. Необходимо, чтобы предоставляемое системой «ГАЛИЛЕО» обслуживание было полностью совместимо на уровне пользователя с другими видами обслуживания GNSS без каких-либо общих отказов между системами. Такое комбинированное использование системы «ГАЛИЛЕО» и других систем GNSS обеспечит высокие результаты в отношении надежности, доступности, зоны действия и других важных навигационных характеристик.

3.3 В целях обеспечения максимальной выгоды для пользователей система «ГАЛИЛЕО», как глобальная гражданская система, должна быть объектом целого ряда международных соглашений о сотрудничестве.

3.4 Европа уже приступила к созданию институциональных механизмов, обеспечивающих взаимодействие с другими навигационными системами; подписано техническое соглашение с Соединенными Штатами Америки (GPS). В Европе заключен ряд других двусторонних и региональных соглашений о развитии научно-технического сотрудничества.

3.5 Развертывание и коммерческая эксплуатация «ГАЛИЛЕО» будут доверены владельцу концессии. Для обеспечения надлежащей защиты и представительства важнейших общественных интересов постановлением Европейского совета создается структура, которая называется «Европейский надзорный полномочный орган по GNSS» и предназначена для управления Европейской программой спутниковой радионавигации⁴.

³ «ГАЛИЛЕО» является всемирной системой, которая обеспечит взаимодополняемость с существующей системой GPS. «ГАЛИЛЕО» будет основана на использовании созвездия из 30 спутников и наземных станций.

⁴ На заседании Совета Европейского союза, состоявшемся 11 июня 2004 г., Совет принял постановление ЕС об учреждении Европейского надзорного полномочного органа по GNSS.

3.6 Как подчеркивается в представленном Нидерландами от имени Европейского сообщества и его государств-членов документе A35-WP/155, EC/22 по вопросу о важности распределения связанных с GNSS расходов, предлагаемая в этом документе договорная основа поддерживается Европейской комиссией. Европейская комиссия стремится к налаживанию и структуризации обслуживания с помощью системы «ГАЛИЛЕО» таким образом, чтобы указанные договорные рамки связывали всех различных партнеров, участвующих в предоставлении аэронавигационного обслуживания на базе GNSS.

4. ДОГОВОРНАЯ ОСНОВА

4.1 Договорная основа, предназначенная для GNSS, должна обеспечить единую структуру, способную удовлетворять требованиям договоренностей между различными партнерами, заключенных в рамках как публичного права, так и частного права. Она должна быть комплексной по охвату, предусматривать полный диапазон проблем, затрагивающих интересы этих партнеров. Предлагаемая государствами-членами ЕКГА договорная основа приводится в **Добавлении В**. Она не нова. Ее уже представляли на обсуждение 33-й сессии Ассамблеи, которая предложила завершить ее разработку в качестве промежуточного этапа на пути к подготовке возможной конвенции.

4.2 Она базируется на двухуровневом подходе. Один уровень обеспечивает соглашение регламентирующего характера, предназначенное для решения вопросов публичного права, включая сертификацию, ответственность и сферу юрисдикции. Другим уровнем являются заключаемые между различными партнерами частные договоренности, в рамках которых они обладают очень высокой степенью автономии, регулируемой определенными обязательными элементами, устанавливаемыми вышеупомянутым регламентирующим соглашением. Основной целью указанных обязательных элементов, помимо прочего, является обеспечение соответствия требованиям SARPS в отношении непрерывности, доступности, целостности, точности, надежности, признания (строгой) ответственности, обязательного страхования риска, обращения к арбитражу, отказа от суверенного иммунитета. Гармонизация этих важных частей договоров поможет создать рамки, в которых роль и обязанности всех заинтересованных партнеров будут всем понятны и будут определены соответствующие взаимоотношения.

4.3 Поэтому двумя главными элементами этой договорной основы являются регулируемые частным правом контракты, заключаемые между сторонами, задействованными в цепи внедрения, эксплуатации, предоставления и использования сигналов и систем GNSS, и регулируемое публичным правом соглашение между соответствующими государствами, обеспечивающее согласованность этих контрактов, с тем чтобы они содержали одни и те же важные положения, касающиеся безопасности полетов, сертификации, ответственности и т.д. Таким образом обеспечивается необходимое разграничение элементов этой договорной основы, относящихся к сфере публичного и частного права.

4.4 Договорная основа, предлагаемая государствами-членами ЕКГА в данном документе, не представляет собой конвенцию о GNSS. Хотя эта основа включает обязывающие элементы, в то же время она обеспечивает гибкие и легко создаваемые рамки, охватывающие все связанные с GNSS юридические и институционные элементы на региональном уровне, и обеспечивает гармонизацию договорных отношений между заинтересованными сторонами, внося в них ясность и правовую определенность. Одновременно, применение такой договорной основы позволит накопить опыт и соответствующие знания и представляет собой первый шаг, который

может привести к разработке точного и рассчитанного на долгосрочную перспективу глобального документа международного права под эгидой ИКАО.

5. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА О МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ

5.1 Частью мандата Исследовательской группы Секретариата было рассмотрение вопроса о международной конвенции в контексте разработки долгосрочных правовых рамок для систем CNS/ATM. В докладе Секретариата делается вывод о преждевременности подготовки международной конвенции. Однако документы, представленные на недавней Аэронавигационной конференции⁵ соответственно африканскими государствами, АСЕКНА, Европейским сообществом и Японией, свидетельствуют о том, что существенное число государств, участвующих в Ассамблее, поддерживают идею разработки международной конвенции. С этой целью европейские члены Исследовательской группы представили на рассмотрение первый вариант проекта конвенции. В **добавлении С** приводится перечень основных элементов, которые должны содержаться в такой конвенции.

5.2 Задача заключается в подготовке специальной конвенции, содержащей только необходимые общие элементы, обеспечивающие предоставление обслуживания GNSS в надлежащих правовых и институциональных рамках. В частности, конвенция должна охватывать вопросы юридической ответственности, включая проблему ответственности третьей стороны, которую невозможно решить надлежащим образом с помощью механизма договорных рамок. Предполагается, что указанная Конвенция явится наиболее эффективным методом решения проблем всех сторон, которых затронет такая глобальная система в долгосрочной перспективе.

5.3 Как и в случае других аналогичных документов, разработанных ИКАО, подобный документ мог бы быть подготовлен и рассмотрен в разумные сроки и мог бы вступить в силу после получения относительно небольшого числа ратификаций, поскольку предполагается, что это число будет «расти» в ходе его применения. Указанная конвенция предполагает, что ИКАО будет играть важную роль, в частности, в отношении обеспечения глобальной координации.

6. ВЫВОДЫ

6.1 Как было указано выше, в пользу конвенции последовательно выступают те, кто считает, что «статус кво» не обеспечивает надлежащего решения правовых и институциональных аспектов системы GNSS в рамках новой службы CNS. И что является наиболее важным, подавляющему большинству государств, другим поставщикам обслуживания GNSS и пользователям обслуживания GNSS потребуется правовая определенность в отношении того, кто несет ответственность за тот или иной конкретный аспект системы и каковы будут в конечном итоге ответственность и бремя доказательств. Разработка конвенции ни в коем мере не умаляет преимуществ договорной основы как промежуточного решения. Эффективные промежуточные договоренности, охватывающие все основные проблемы, смогут надлежащим образом компенсировать тот факт, что конвенция будет заключена лишь через несколько лет. Действительно, эффективная и легко создаваемая договорная основа, которая упорядочивает

⁵ 11-я Аэронавигационная конференция: документ WP/143, представленный 54 африканскими государствами, и документ WP/153, представленный 41-м государством-членом ЕКГА/ЕВРОКОНТРОЛЯ.

договорные отношения между заинтересованными сторонами в процессе внедрения систем GNSS и в тоже время реагирует на изменения в спутниковой системе CNS/ATM, могла бы облегчить разработку конвенции и ускорить ее принятие.

7. РЕКОМЕНДАЦИИ

7.1 В свете вышеизложенного предлагается, чтобы Генеральная Ассамблея ИКАО предприняла дальнейшие шаги по созданию договорной основы, изложенной в данном документе, и одновременно продолжила работу над конвенцией на базе содержащихся в этом документе предложений.

8. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

8.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять проект резолюции Ассамблеи, изложенный в **добавлении А** к настоящему документу;
 - b) принять к сведению общую договорную основу, изложенную в **добавлении В** к настоящему документу; и
 - c) принять к сведению элементы конвенции о GNSS, изложенные в **добавлении С** к настоящему документу.
-

ДОБАВЛЕНИЕ А

ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ

СОЗДАНИЕ ДОГОВОРНОЙ ОСНОВЫ ДЛЯ ПОСЛЕДУЮЩЕЙ ВЫРАБОТКИ ДОЛГОСРОЧНОГО РЕШЕНИЯ ИНСТИТУЦИОННЫХ АСПЕКТОВ GNSS

Принимая во внимание, что глобальная навигационная спутниковая система (GNSS), являющаяся важным элементом разработанных ИКАО систем CNS/ATM, предназначена для предоставления критически важного с точки зрения безопасности полетов обслуживания в сфере навигации воздушных судов с всемирной зоной действия;

Принимая во внимание, что GNSS должна быть совместима с международным правом, включая Конвенцию о международной гражданской авиации от 1944 года (в дальнейшем именуемая Чикагской конвенцией), Приложения к ней и соответствующие правила, применимые к деятельности в космическом пространстве;

Принимая во внимание, что в своей резолюции A32-19 Ассамблея приняла Хартию прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS, и определила основополагающие принципы, подлежащие применению при внедрении систем GNSS;

Принимая во внимание, что в своей резолюции A32-20 Ассамблея поручила Совету и Секретариату создать Исследовательскую группу Секретариата для обеспечения выполнения рекомендаций, сформулированных Всемирной конференцией в Рио-де-Жанейро и Группой юридических и технических экспертов по GNSS (LTEP), особенно рекомендаций, касающихся институционных вопросов и вопросов ответственности, а также рассмотреть возможность разработки рассчитанных на более длительный срок рамок регулирования эксплуатации систем GNSS;

Принимая во внимание, что на 33-й сессии Ассамблеи было принято решение о проведении дополнительной работы по правовым аспектам систем CNS/ATM, с тем чтобы подготовить окончательную концепцию договорной основы для CNS/ATM в качестве промежуточных рамок и обеспечить пути ее реализации, включая рассмотрение вопроса о целесообразности заключения международной конвенции;

Принимая во внимание, что технико-эксплуатационная деятельность, направленная на внедрение GNSS, далеко продвинута и что назрела необходимость в установлении надлежащих юридических и институционных рамок для обеспечения такого внедрения; и

Принимая во внимание, что глобальный характер применения GNSS для авиационных целей требует выработки глобального решения и предпринятия конкретных действий, отражающих срочную необходимость для государств усовершенствовать свои правовые и институционные рамки;

Ассамблея:

1. *Вновь подтверждает* срочную необходимость принятия конкретных инициатив по разработке надлежащих правовых и институциональных рамок для GNSS;
2. *Вновь подтверждает* необходимость разработки краткосрочных и долгосрочных правовых и институциональных рамок для эффективного внедрения систем GNSS, а именно: договорной основы с последующей разработкой международной конвенции; и
3. *Поручает* Совету и Генеральному секретарю предпринять в рамках их соответствующей компетенции необходимые меры к тому, чтобы:
 - a) апробировать и принять разработанную на базе структуры и комплексной модели, предложенных в добавлении В к документу A35-WP/125, договорную основу, которая явилась бы шагом на пути решения долгосрочной задачи по разработке глобального международно-правового документа;
 - b) подготовить проект специальной конвенции, охватывающей правовые и институциональные аспекты GNSS, с учетом элементов, содержащихся в добавлении С к документу A35-WP/125; и
 - c) обеспечить, в частности, активную роль ИКАО в разработке и реализации подходов, изложенных в пунктах a) и b) выше.

ДОБАВЛЕНИЕ В

РАМОЧНОЕ СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВАМИ О ВНЕДРЕНИИ, ПРЕДОСТАВЛЕНИИ, ЭКСПЛУАТАЦИИ И ИСПОЛЬЗОВАНИИ ГЛОБАЛЬНОЙ НАВИГАЦИОННОЙ СПУТНИКОВОЙ СИСТЕМЫ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ АЭРОНАВИГАЦИИ

1. ЦЕЛИ

1.1 Целью настоящего соглашения является установление правовых рамок для внедрения, предоставления, эксплуатации и использования GNSS в целях аэронавигации над территорией Договаривающихся сторон, а также регулирования отношений между юридическими и физическими лицами, связанными с таким использованием GNSS.

1.2 Настоящее соглашение преследует цель обеспечить техническую и эксплуатационную доступность, непрерывность, эксплуатационную готовность, целостность, точность и надежность обслуживания GNSS во всем мире. Договаривающиеся стороны подтверждают готовность действовать в соответствии с нормами международного права и принципами, регламентирующими GNSS, в частности Чикагской конвенцией, Приложениями к ней, Хартией прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS, и соответствующими нормами, применимыми к деятельности в космическом пространстве.

1.3 Настоящее соглашение рассматривает условия, при которых обслуживание GNSS, включая сигнал в пространстве, может безопасно использоваться для целей аэронавигации над территорией Договаривающихся сторон. Оно призвано также уточнить обязательства Договаривающихся сторон.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2.1 Для целей настоящего соглашения приведенные ниже термины имеют следующее значение:

Местная система функционального дополнения Система GNSS, цель которой заключается в улучшении характеристик точности, надежности, непрерывности и целостности основного сигнала GNSS в данной местности

Обслуживание GNSS Дополнительное обслуживание для обеспечения аэронавигации, основанное на сигналах, излучаемых системой GNSS

Орган GNSS Государственный или частный орган/организация или государственное предприятие с участием частного капитала, созданные с целью или уполномоченные управлять посредством договорных механизмов отношениями между эксплуатантами систем GNSS и поставщиками обслуживания GNSS, участвующими в эксплуатации системы GNSS для целей аэронавигации

Пользователь GNSS	Воздушное судно, которое использует сигналы GNSS или обслуживание GNSS для целей аэронавигации
Поставщик обслуживания GNSS	Организация, занимающаяся деятельностью по предоставлению обслуживания GNSS для целей аэронавигации
Региональная система функционального дополнения	Система GNSS, цель которой заключается в улучшении характеристик точности, надежности, непрерывности и целостности основного сигнала в данном регионе
Сигнал GNSS	Сигнал, излучаемый элементом, составляющим часть системы GNSS
Система GNSS	Инфраструктура, включающая спутники и другие средства космического и/или наземного базирования, способная обеспечивать аэронавигацию с использованием сигналов в пространстве
Система основного сигнала	Система GNSS, цель которой заключается в генерировании основного сигнала в пространстве
Сертификация	Процесс, результатом которого является официальное удостоверение того, что конкретная система, ее элемент или вид обслуживания отвечают установленным требованиям
Ущерб	Смерть, телесные повреждения, ущерб имуществу [...]
Эксплуатант системы GNSS	Орган/организация, занимающиеся эксплуатацией и/или техническим обслуживанием системы GNSS или ее элементов
Элемент системы GNSS	Любой индивидуальный компонент системы GNSS

3. СФЕРА ДЕЙСТВИЯ

3.1 Положения настоящего соглашения применяются к Договаривающимся сторонам, внедряющим, предоставляющим, эксплуатирующим и/или использующим GNSS для целей аэронавигации.

3.2 Настоящее соглашение регламентирует создание органа GNSS или передачу существующему органу полномочий на выполнение этой функции. Оно рассматривает, в частности, отношения органа с эксплуатантами системы GNSS и поставщиками обслуживания GNSS, осуществляющими деятельность с территории Договаривающегося государства или имеющими зарегистрированное учреждение на территории Договаривающегося государства.

3.3 В тех случаях, когда Договаривающиеся стороны согласились взять на себя ответственность за предоставление аэронавигационного обслуживания над районами открытого моря, настоящее соглашение применяется также к осуществлению этих обязанностей над соответствующими районами открытого моря.

4. СУВЕРЕНИТЕТ

4.1 Настоящее Соглашение никоим образом не затрагивает полный и исключительный суверенитет Договаривающихся сторон над воздушным пространством над их территорией.

4.2 Договаривающиеся стороны признают, что внедрение, предоставление, эксплуатация и использование GNSS не являются посягательством на полномочия или компетенцию государства в сферах управления воздушной навигацией и принятия и обеспечения соблюдения правил безопасности полетов и не ограничивают таких полномочий или компетенции. Не затрагиваются также полномочия государств в области координации и контроля связи и функционального дополнения спутникового аэронавигационного обслуживания, если это необходимо.

5. ОБЯЗАННОСТИ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ СТОРОН

5.1 Договаривающиеся стороны определяют в соответствии с положениями настоящего соглашения условия, при которых система GNSS или ее элемент могут использоваться для целей аэронавигации над их территорией.

5.2 Договаривающиеся стороны могут уполномочить любые государственные, частные организации или государственные организации с участием частного капитала, в том числе иностранные, предоставлять сигналы или обслуживание GNSS для обеспечения воздушной навигации над их территорией при условии, что эти органы/организации действуют в соответствии с требованиями, изложенными в настоящем соглашении.

5.3 Каждое Договаривающееся государство обязано обеспечивать, чтобы сигналы и обслуживание GNSS предоставлялись и использовались над его территорией в соответствии с применимыми положениями Чикагской конвенции.

5.4 Договаривающиеся стороны определяют надлежащие процессы:

- a) для обеспечения того, чтобы организации, занимающиеся внедрением, предоставлением, эксплуатацией и использованием системы GNSS или ее элементов, соблюдали требования настоящего соглашения; и
- b) для обеспечения того, чтобы деятельность, осуществляемая органом GNSS, созданным или уполномоченным в соответствии со статьей 6 настоящего соглашения, отвечала требованиям настоящего соглашения.

6. ОРГАН GNSS

6.1 В соответствии с настоящим соглашением создается орган, именуемый органом GNSS. Он состоит из администратора и обеспечивающего его работу секретариата. Договаривающиеся стороны могут уполномочить уже существующие организацию или орган на выполнение функций органа GNSS, описанных в настоящем соглашении.

6.2 Орган GNSS является юридическим лицом. Он обладает на территории Договаривающихся сторон такой правоспособностью, которая может быть необходимой для осуществления его функций.

6.3 На орган GNSS возлагается ответственность за оказание содействия и [управление] [установление] посредством договорных механизмов отношений между различными эксплуатантами систем GNSS и поставщиками обслуживания GNSS, относящихся к сфере действия настоящего соглашения.

6.4 По решению Договаривающихся сторон органу GNSS может быть поручено, наряду с прочим, выполнение следующих задач:

- a) определение технических требований к сигналу и обслуживанию GNSS;
- b) подготовка, согласование, реализация договорных соглашений и соглашений по обслуживанию между органом GNSS, эксплуатантами системы GNSS и поставщиками обслуживания GNSS в соответствии со статьей 8 настоящего соглашения;
- c) определение процессов распределения обязанностей между сторонами GNSS;
- d) распоряжение компенсационным фондом GNSS, если такой создается в соответствии со статьей 9.2 настоящего соглашения; и
- e) определение применимых требований к покрытию рисков.

6.5 Финансовые и институциональные последствия создания органа GNSS рассматриваются Договаривающимися сторонами.

7. РОЛЬ ИКАО

7.1 Договаривающиеся стороны признают ведущую роль ИКАО в координации глобального внедрения GNSS, и в частности, в следующих областях:

- a) установление SARPS;
- b) сбор, обработка, управление и рассылка соответствующей аэронавигационной информации, относящейся к системам и службам GNSS, которые подпадают под действие настоящего соглашения;
- c) координация деятельности органа GNSS или органа/организации, уполномоченных выполнять свои задачи совместно с задачами других органов, созданных в рамках аналогичных соглашений и/или с аналогичными функциями в других регионах; и
- d) контроль за соблюдением эксплуатантами систем GNSS и/или поставщиками обслуживания GNSS применимых технических, эксплуатационных и правовых требований, включая условия соответствующих договорных механизмов.

8. ДОГОВОРНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

8.1 Договоры, упомянутые в статьях 6.3 и 6.4 настоящего соглашения, заключаются в соответствии с требованиями настоящей статьи и условиями настоящего соглашения.

8.2 Договаривающиеся стороны обязуются обеспечивать, чтобы договоры, заключаемые во исполнение настоящего соглашения, содержали следующие обязательные элементы:

- a) соблюдение SARPS;
- b) соблюдение положений Хартии в отношении непрерывности, эксплуатационной готовности, целостности, точности и надежности;
- c) ответственность основана на принципе наличия вины;
- d) обязательное покрытие рисков;
- e) обязательное положение об арбитражном разбирательстве; и
- f) признание того, что государственные организации/органы подчиняются тем же правилам, что и частные стороны.

9. ПОКРЫТИЕ РИСКОВ

9.1 Договаривающиеся стороны обеспечивают наличие у эксплуатантов системы и поставщиков обслуживания GNSS адекватного страхования или другого покрытия рисков для возмещения убытков или ущерба, которые могут быть причинены вследствие неисполнения ими своих функций.

9.2 Договаривающиеся стороны могут учредить специальный фонд для компенсации любых убытков или ущерба, которые могут быть причинены в результате неисполнения эксплуатантами системы или поставщиками обслуживания своих функций, в объеме дефицита при возмещении органом/организацией, которые несут ответственность.

10. РАССЛЕДОВАНИЕ ИНЦИДЕНТОВ/АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

10.1 Расследования инцидентов или происшествий при воздушной навигации, связанных с возможностью неисправности, отказа или ненадлежащего использования GNSS, проводятся в соответствии с положениями Приложения 13 к Чикагской конвенции. В этой связи эксплуатанты системы обеспечивают запись сигналов в качестве доказательств.

11. СЕРТИФИКАЦИЯ

11.1 Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы системы и элементы GNSS, включая бортовое оборудование, а также виды обслуживания GNSS сертифицировались перед вводом в эксплуатацию.

11.2 Договаривающиеся стороны и их регламентирующие органы через посредство установленной системы управления безопасностью полетов обеспечивают безопасность GNSS для использования. ИКАО осуществляет контроль за целостностью национальных систем управления безопасностью полетов [через посредство Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов].

12. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

12.1 В случае убытков или ущерба, причиненных в результате неисправности, отказа или ненадлежащего использования GNSS, каждое связанное с этим юридическое или физическое лицо несет ответственность в той мере, в какой оно способствовало причинению убытков или ущерба.

12.2 Ответственность Сторон регламентируется режимом материальной ответственности, обычно применяемым к их деятельности, в соответствии с применимыми существующими нормами международного и национального права.

12.3 Договаривающиеся государства и другие публично-правовые стороны подчиняются решениям органов арбитража и руководствуются теми же правилами, что и частные партнеры.

12.4 В том случае, если убытки или ущерб можно отнести на счет отказа, неисправности или ненадлежащего использования GNSS, но невозможно четко увязать с конкретным ответчиком, ответчики, вовлеченные в ту последовательность событий, результатом которой явилось причинение убытков или ущерба, объявляются солидарно ответственными за всю сумму убытков или ущерба.

13. АРБИТРАЖНОЕ РАЗБИРАТЕЛЬСТВО

13.1 Все требования в обеспечение ответственности объединяются и передаются на арбитражное разбирательство в соответствии правилами арбитража, установленными настоящим соглашением и изложенными в приложении [X]. Объединенные требования включают требования к соответствующим органу GNSS, эксплуатантам системы GNSS, поставщикам обслуживания GNSS, эксплуатантам воздушных судов, авиаперевозчикам, поставщикам аэронавигационного обслуживания, изготовителям оборудования и регламентирующим органам.

13.2 Ничто в настоящем соглашении не ущемляет прав любого лица по Варшавской/Монреальской конвенциям.

13.3 Решения суда арбитража являются окончательными и обязательными для Сторон в арбитражном разбирательстве.

14. РЕГИСТРАЦИЯ В ИКАО

14.1 Настоящее соглашение регистрируется в Совете ИКАО в соответствии с положениями статьи 83 Чикагской конвенции.

15. ИЗМЕНЕНИЕ

15.1 Любое предлагаемое изменение настоящего соглашения подлежит утверждению [двумя третями] его Договаривающихся сторон.

16. ВСТУПЛЕНИЕ ДРУГИХ СТОРОН

16.1 Настоящее соглашение открыто для вступления других Сторон [...].

17. ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ

17.1 Действие настоящего Соглашения может быть прекращено [...].
Последствия для органа GNSS, созданного в соответствии с настоящим соглашением.

18. ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

18.1 Настоящее соглашение вступает в силу с даты его подписания.

ДОБАВЛЕНИЕ С

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОТНОСИТЕЛЬНО ОСНОВНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ

Преамбула

Преамбула содержит ссылку на соответствующую правовую основу конвенции, в частности Чикагскую конвенцию и Приложения к ней, и напоминает о необходимости того, чтобы GNSS была совместима с ними и другими нормами международного права, применимыми к деятельности в космическом пространстве. Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS, которая была принята 32-й сессией Ассамблеи ИКАО (1998), устанавливает некоторые основополагающие принципы, которые необходимо зафиксировать в международной конвенции для того, чтобы они приобрели обязательную силу.

Определения

Учитывая правовые последствия GNSS, необходимо определить некоторые термины для целей конвенции. Потребуется определить на современном терминологическом уровне такие понятия, как "обслуживание GNSS", "поставщик обслуживания GNSS", "система GNSS", "эксплуатант системы GNSS", "пользователь GNSS", "поставщик основного сигнала", "региональная система функционального дополнения" и "локальная система функционального дополнения".

Сфера действия

Конвенция должна применяться к деятельности с использованием оборудования, технологии и систем спутникового и наземного базирования.

Безопасность воздушной навигации

Безопасность воздушной навигации должна быть основополагающим принципом при внедрении и эксплуатации систем GNSS и предоставлении и использовании обслуживания GNSS. Недопустимы ситуации, в которых коммерческие соображения берут верх над требованиями безопасности полетов. Следует включить положение о соблюдении этого принципа в случае войны и в чрезвычайных ситуациях.

Универсальный доступ

Каждое воздушное судно, зарегистрированное на территории договаривающихся сторон, должно иметь доступ на недискриминационной основе и на единообразных условиях к использованию региональных систем функционального дополнения для аэронавигационных целей в пределах зоны действия таких систем. В этой статье следует также предложить средства обеспечения универсальности.

Суверенитет государств

Внедрение и эксплуатация систем GNSS и предоставление и использование обслуживания GNSS не должны ущемлять или ограничивать полномочий или ответственности государств в сфере управления аэронавигацией, а также принятия и обеспечения соблюдения правил безопасности полетов. В этой статье следует предусмотреть возможность делегирования полномочий по предоставлению обслуживания другим подходящим для этого сторонам, если государство пожелает сделать это.

Технические требования к характеристикам элементов GNSS

Сторона, предоставляющая обслуживание GNSS, должна обеспечивать, чтобы это обслуживание отвечало требованиям к характеристикам систем в отношении точности, целостности, непрерывности, эксплуатационной готовности, включая эффективные договоренности о сведении к минимуму эксплуатационных последствий неисправностей или отказов системы.

Договаривающиеся стороны должны обеспечивать, чтобы системы соответствовали по крайней мере требованиям SARPS ИКАО, включая, в частности, требования Приложения 10, которые должны носить обязательный характер.

Следует также включить в конвенцию для придания этому требованию юридической силы положение о необходимости записи сигналов GNSS и хранения таких записей для использования в качестве доказательств при расследовании авиационных происшествий. Включения такого требования в Приложение 10 может быть недостаточно.

Единообразия

Договаривающиеся стороны осуществляют сотрудничество в целях обеспечения единообразия в предоставлении и эксплуатации систем GNSS. Это может потребовать обеспечения интероперабельности систем в интересах глобальной безопасности полетов.

Сборы

Необходимо предусмотреть возможность установления сборов за обслуживание, предоставляемое некоторыми (будущими) системами. В этом случае механизм взимания сборов должен обеспечивать разумное распределение затрат между авиационными пользователями, а также между авиационными пользователями как группой и другими пользователями системы. При этом необходимо учитывать результаты работы Группы экспертов ANSEP.

Сотрудничество и взаимная помощь и роль ИКАО

В целях содействия глобальному планированию и эффективному внедрению GNSS во всем мире договаривающиеся стороны должны в своей деятельности надлежащим образом учитывать интересы других сторон. Важную роль в этой связи может играть ИКАО, обеспечивая:

- координацию с региональными или другими органами, которые занимаются управлением, оказанием содействия или иными аспектами координации отношений между эксплуатантами системы или поставщиками обслуживания;

- контроль в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов соответствия эксплуатантов системы и поставщиков обслуживания GNSS применимым техническим стандартам, эксплуатационным и правовым требованиям;
- содействие оказанию помощи государствам по техническим, финансовым, управленческим, правовым и кооперативным аспектам GNSS.

Сертификация

Системы, виды обслуживания GNSS и их элементы, включая бортовое оборудование и наземные средства, должны сертифицироваться на соответствие применимым техническим требованиям до ввода в эксплуатацию, а требования к подготовке кадров и выдаче свидетельств должны соответствовать SARPS ИКАО.

Незаконное вмешательство

Следует предусмотреть меры по предотвращению и защите от актов незаконного вмешательства.

Ответственность

Следует установить объективную ответственность до определенного оговоренного предельного уровня, а при превышении этого уровня – ответственность на основе принципа наличия вины, как это сделано в Монреальской конвенции 1999 года, за убытки или ущерб, причиненные в результате отказа, неисправности или ненадлежащего использования системы или обслуживания GNSS. В том случае, если убытки или ущерб причинены более чем одной системой или видом обслуживания, их поставщики должны нести солидарную ответственность в объеме установленной вины. Альтернативным решением может быть режим ответственности на основе принципа наличия вины, но с переложением бремени доказывания.

Форс-мажор

Можно включить положение об отсутствии ответственности в ситуациях, выходящих за рамки контроля одной из сторон, например в случае воздействия непреодолимой силы, войны и т. д.

Иммунитет суверена

Следует предусмотреть условия, при которых невозможны ссылки на иммунитет суверена, с тем чтобы не допустить ситуаций, в которых стороны не смогут требовать возмещения в суде из-за действия этой нормы.

Право регресса и возмещение ущерба

Конвенция должна позволять любому юридическому или физическому лицу, которое признано ответственным за убытки или ущерб, предъявить регрессный иск к любому другому физическому или юридическому лицу.

Компетентный суд/арбитраж

Для GNSS характерны ситуации, в которых множество сторон могут предъявлять разнообразные требования в различных судах. В конвенции можно было бы предложить единую юрисдикцию для устранения сложностей, связанных с предъявлением требований.

В качестве альтернативы принципу единой юрисдикции и для того, чтобы избежать использования иммунитета от юрисдикции иностранных судов, можно предусмотреть механизмы арбитражного разбирательства с использованием действующего регламента ЮНСИТРАЛ или правил Постоянного арбитражного суда в Гааге.

Применимое право

В конвенции можно предусмотреть, что компетентный суд или арбитражный трибунал используют режим ответственности, применимый в соответствии с действующими нормами международного и национального права.

Исковая давность

В конвенции можно предусмотреть, что право на судебный иск будет утрачено, если иск не возбужден в течение установленного количества лет с даты действия или события, причинившего ущерб, компенсация которого испрашивается.

Обязательное покрытие рисков

Договаривающиеся стороны должны обеспечить, чтобы их эксплуатанты систем и поставщики обслуживания имели адекватное страхование или другие средства покрытия рисков в связи с их ответственностью. В связи с тем, что связанное с GNSS авиационное происшествие может иметь значительные последствия в части ответственности, следует рассмотреть возможность создания специального фонда для компенсации любого дефицита возмещения от лиц, признанных ответственными.

Совместное предоставление обслуживания GNSS

Конвенция не должна препятствовать совместному предоставлению обслуживания с использованием GNSS двумя или более договаривающимися сторонами.

Прочие положения

Конвенция должна содержать стандартные процедурные положения о внесении поправок, урегулировании споров, вступлении в силу и денонсации.