



A35-WP/322

P/60

5/10/04

## **35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ**

### **ДОКЛАД ЮРИДИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ПО ОБЩЕМУ РАЗДЕЛУ ЕЕ ДОКЛАДА И ПО ПУНКТАМ 7, 8, 33, 34, 35, 36, 37 И 38 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

(Представлен председателем Юридической комиссии)

Прилагаемый доклад по общему разделу доклада и по пунктам 7, 8, 33, 34, 35, 36, 37 и 38 повестки дня утвержден Юридической комиссией. Резолюции 36/1 и 37/1 рекомендуются для принятия пленарным заседанием.

*Примечание. После изъятия настоящего титульного листа данный документ следует поместить в соответствующее место в папку доклада.*

## ДОКЛАД ЮРИДИЧЕСКОЙ КОМИССИИ АССАМБЛЕЕ

### Общие положения

1. С 30 сентября по 4 октября 2004 года Юридическая комиссия провела три заседания. Председателем Комиссии на пленарном заседании был избран г-н Х. Челлин (Швеция).
2. На своем 1-м заседании Комиссия избрала г-жу С.Х. Тан (Сингапур) первым заместителем председателя и г-на Х. Саласара (Колумбия) вторым заместителем председателя.
3. Все три заседания Комиссии были открытыми. По рекомендации Исполнительного комитета было решено отказаться от ведения протоколов Юридической комиссии на 35-й сессии Ассамблеи.
4. В одном или нескольких заседаниях Комиссии приняли участие представители 78 Договаривающихся государств и 7 наблюдателей.
5. Обязанности секретаря Комиссии выполнял директор Юридического управления г-н Л. Вибо. Г-н С.А. Эспинола, главный сотрудник Юридического управления, исполнял обязанности его заместителя, а г-н Дж.В. Аугустин, старший сотрудник Юридического управления, был его помощником. Помощь секретарю оказывали также сотрудники Юридического управления гг. Б. Верхеген, Дж. Хуан и А. Джейкоб.

### Повестка дня и организация работы

6. Были рассмотрены пункты 7, 8, 33, 34, 35, 36, 37 и 38 повестки дня, переданные Комиссии пленарным заседанием и изложенные ниже.

- |           |   |
|-----------|---|
| Пункт 7.  | Годовые доклады Совета Ассамблее за 2001, 2002 и 2003 годы.                             |
| Пункт 8.  | Бюджет по программам на 2005, 2006 и 2007 годы.   |
| Пункт 33. | Международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования). |
| Пункт 34. | Доклад о ходе работы по модернизации Римской конвенции 1952 года.                       |
| Пункт 35. | Помощь в области авиационного страхования от военных рисков.                            |
| Пункт 36. | Доклад о ходе разработки правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая GNSS. |
| Пункт 37. | Программа работы Организации в юридической области.                                     |
| Пункт 38. | Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию.                     |

6.1 Рабочие документы и другие материалы, рассмотренные Комиссией, перечислены по пунктам повестки дня в добавлении к настоящему докладу.

6.2 Информация о действиях Комиссии приводится ниже отдельно по каждому пункту. Материал излагается в последовательности, соответствующей порядку рассмотрения Комиссией пунктов повестки дня.

**Пункт 7 повестки дня.      Годовые доклады Совета Ассамблее за 2001, 2002 и 2003 годы**

7:1            Комиссия *приняла к сведению* главу VI (Конституционные и юридические вопросы) годовых докладов Совета Ассамблее за 2001 (Dос 9786), 2002 (Dос 9814) и 2003 (Dос 9826) годы, а также дополнение за первую половину 2004 года (Dос 9826, дополнение), которые были переданы ей пленарным заседанием.

**Пункт 8 повестки дня. Бюджет по программам на 2005, 2006 и 2007 годы**

8:1 Комиссия *приняла к сведению* бюджет по программам, содержащийся в части IV документа WP/20 AD/2, исправлениях № 1 и 2 и добавлении № 1.

**Пункт 33 повестки дня. Международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования)**

33:1 Комиссия обсудила данный вопрос на основе документа WP/16, содержащего доклад о ходе работы по вопросу о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования), который был представлен Советом, и документа WP/117, представленного Латиноамериканской ассоциацией воздушного и космического права (АЛАДА).

33:2 Делегация Ирландии выразила удовлетворение достигнутым прогрессом в контрактных переговорах между фирмой "Авиарето" и ИКАО и во внедрении Международного регистра и заявила, что ее правительство весьма поддерживает создание Регистра на своей территории. Ирландия уже подготавливает необходимое законодательство с целью ратификации Кейптаунской конвенции и Протокола в ближайшем будущем.

33:3 Одна делегация напомнила, что ее государство уже стало участником Конвенции и Протокола и призвала другие государства сделать то же самое. Пять других делегаций также призвали государства ратифицировать Конвенцию и Протокол. Одна делегация-наблюдатель сообщила, что совместно с другой организацией-наблюдателем она подготовила документ по данному вопросу для представления Юридической комиссии, однако этот документ еще не распространен. В этом документе государства призываются ратифицировать Конвенцию и Протокол.

33:4 Другая делегация-наблюдатель считала, что Конвенция и Протокол могут вызвать правовые трудности в юрисдикциях Латинской Америки, несмотря на то, что при принятии решения в отношении ратификации кейптаунских документов могут преобладать соображения экономического характера. Положения Конвенции и Протокола о возможности присоединения/выхода помогут государствам преодолеть такие правовые трудности.

33:5 Одна делегация напомнила об активном участии ее государства в работе, приведшей к принятию кейптаунских документов, и в нынешней работе Подготовительной комиссии по Международному регистру. Ее государство оказало помощь в организации двух семинаров, первый из которых касался проектов конвенции и протокола (в консультации с ИКАО и УНИДРУА), а второй – ратификации Конвенции и Протокола (организован УНИДРУА в консультации с ИКАО). Материалы этих семинаров могут быть предоставлены для оказания помощи другим государствам, если они того пожелают. Две делегации выразили признательность за предоставление таких материалов другим государствам.

33:6 Одна делегация напомнила, что ее государство в 1988 году ввело концепцию международных гарантий в отношении подвижного оборудования и с тех пор поддерживает реализацию этой концепции посредством международного договорного права, учитывая выгоды, которые могут быть получены из этого как для развивающихся, так и развитых государств. Ее государство подписало Конвенцию и Протокол и вводит законодательство с целью применения кейптаунских документов. Эта делегация приняла к сведению прогресс, достигнутый ИКАО и Подготовительной комиссией по Международному регистру в их работе по созданию Регистра. Эта делегация далее отметила, что осталось еще два вопроса, требующих решения в соответствии с Конвенцией и Протоколом. Совету необходимо принять официальное решение о принятии на себя функций Контролирующего органа; кроме того, в целях обеспечения доверия к

Международному регистру необходимо, чтобы указанные действия проводились в соответствии с Конвенцией, Протоколом и резолюцией № 2 Кейптаунской дипломатической конференции, особенно в вопросах страхования, ответственности и участия государств в порядке надзора. Институциональная роль Контролирующего органа ослабляться не будет.

33:7 Одна делегация одобрила проделанную ИКАО и УНИДРУА работу в контексте кейптаунских документов и сообщила, что ее государство предприняло необходимые шаги по их ратификации. Эти документы являются результатом сотрудничества между государствами и отраслью и будут содействовать предоставлению кредитов по более низким ценам, что будет также способствовать повышению безопасности полетов и авиационной безопасности в сфере международной гражданской авиации. Эта делегация сообщила, что ее государство готово оказать помощь в отношении ратификации Конвенции и Протокола другим государством, если они того пожелают.

33:8 Подводя итоги дискуссии, председатель отметил экономические выгоды, создаваемые кейптаунскими документами, широкую поддержку этих документов, призыв к государствам как можно скорее ратифицировать эти документы, а также уверенность Комиссии в том, что нормы и принципы этих документов будут реализованы Международным регистром, который начнет работать в феврале 2005 года. Он также отметил готовность некоторых государств предоставить информацию, которая поможет другим государствам в процессе ратификации.

33:9 В результате дискуссии Комиссия *приняла к сведению* рабочие документы, упомянутые в п. 33:1.

**Пункт 34 повестки дня. Доклад о ходе работы по модернизации Римской конвенции 1952 года**

34:1 Этот пункт повестки дня рассматривался на основе следующих документов: WP/18, представленного Советом, WP/135, представленного Турцией, WP/266, представленного Грецией и WP/118, представленного Латиноамериканской ассоциацией воздушного и космического права (ALADA).

34:2 В документе WP/18 для сведения Ассамблеи был представлен доклад о прогрессе после ее 33-й сессии в работе по модернизации Римской конвенции 1952 года. Указывалось, что подготовленное Секретариатом исследование по этому вопросу было рассмотрено Советом, который 5 июня 2002 года учредил Исследовательскую группу Секретариата для оказания Секретариату содействия в будущей работе. Секретариат при содействии этой Группы подготовил проект конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам. Этот проект конвенции рассматривался на 32-й сессии Юридического комитета. По итогам рассмотрения Комитет сделал вывод о том, что по некоторым направлениям необходима дальнейшая работа. 31 мая 2004 года Совет принял решение учредить специальную группу по модернизации Римской конвенции для продолжения этой работы.

34:3 В документе WP/135 отмечалось, что на 32-й сессии Юридического комитета не был достигнут консенсус по ключевым областям проекта конвенции, в частности относительно масштабов ответственности авиакомпаний и возможности страхования рисков. В документе WP/135 была изложена позиция Турции по ряду вопросов, которые затрагиваются в проекте конвенции, и было выдвинуто предложение о том, что из-за отсутствия консенсуса по ряду ключевых вопросов Секретариат может счесть необходимым разослать вопросник, включающий различные варианты конвенции, и предложить государствам высказать свои точки зрения, прежде всего в отношении возможности ратифицировать новую конвенцию в рамках определенного ряда параметров. Ответы на вопросник дадут Секретариату более полную базу данных относительно возможности ратификации новой конвенции и, в случае необходимости, позволят разработать новый проект текста.

34:4 Греция представила документ WP/226, в котором указывалось, что в статье 1 h) проекта конвенции следует сделать ссылку на статью 101 *Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву* (1982).

34:5 В документе WP/118 ALADA представила для информации Ассамблее свою позицию в отношении текущей работы по модернизации Римской конвенции 1952 года, выразив обеспокоенность, прежде всего, вопросами режима ответственности, определенного в проекте конвенции, и страхования, которое, по ее мнению, несовместимо с интересами третьих лиц.

34:6 Ряд делегаций выразили поддержку идущего процесса модернизации Римской конвенции 1952 года и уверенность в том, что, учрежденная Советом специальная группа сможет решить остающиеся вопросы. Эти делегации также подчеркивали необходимость безотлагательного завершения этой задачи.

34:7 Одна из делегаций высказала мнение о том, что важно поощрять страховые компании к пересмотру их позиции относительно страхования от военных рисков с учетом работы, которая проделана ИКАО и авиационным сообществом по вопросам ответственности и



безопасности; если компании пересмотрят свою позицию таким образом, это облегчит задачу модернизации Римской конвенции.

34:8 Еще одна делегация указала на то, что в тексте новой конвенции необходимо урегулировать проблему ответственности за риски, связанные с актами войны, в дополнение к рискам, связанным с актами незаконного вмешательства.

34:9 Еще одна делегация высказала пожелание относительно расширения работы, с тем чтобы учесть стороны помимо авиакомпаний, которые страдают от трудной ситуации со страхованием.

34:10 Одна из делегаций подчеркнула, что крайне важно выработать глобальный документ, который будет охватывать ответственность как в связи с рисками, связанными с безопасностью, так и в связи с рисками, вызванными актами незаконного вмешательства, даже в том случае, если эти аспекты породят различные проблемы и потребуют разных решений. Важно иметь всеобъемлющий режим при рассмотрении вопроса о компенсации третьим сторонам ущерба, причиненного воздушными судами во время полета. Эта делегация заявила, что результаты проводимой работы должны быть справедливыми, эффективными и реалистичными: должна предусматриваться достаточная компенсация жертвам, но при этом необходимо учитывать также и потребности авиакомпаний, с тем чтобы не создавать препон на пути международных операций, а система ответственности не должна быть оторвана от реалий международных рынков страхования.

34:11 Одна делегация выступила против предложения в документе WP/266; по ее мнению, ссылка на статью 101 *Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву* (1982) не нужна и такая ссылка может затруднить государствам, не являющимся участниками этой Конвенции, ратификацию будущего документа ИКАО.

34:12 Еще одна делегация указала, что новая конвенция должна обеспечить должное соотношение интересов авиакомпаний и интересов третьих сторон, причем должны быть приняты во внимание внутренние рейсы.

34:13 Один наблюдатель высказал мнение о том, что хотя пересмотр Римской конвенции набрал темпы из-за тех трудностей, с которыми столкнулись авиакомпании, другие стороны, связанные с авиацией, также столкнулись с проблемами при получении страховки ответственности перед третьей стороной. Пересмотр Римской конвенции является частью долгосрочного решения этих проблем. Наблюдатель призвал ИКАО быстро продолжать работу.

34:14 Подводя итог дискуссии по этому пункту повестки дня, председатель заявил, что были сделаны замечания по ряду конкретных моментов. Процесс модернизации Римской конвенции получил решительную поддержку, и некоторые делегации подчеркивали необходимость безотлагательной работы в этой связи. Кроме того, некоторые делегации выразили уверенность в том, что, учрежденная Советом специальная группа, быстро и удовлетворительно решит остающиеся проблемы.

**Пункт 35 повестки дня. Помощь в области авиационного страхования от военных рисков**

35:1 Этот пункт повестки дня рассматривался на основе следующих документов: WP/17, который был представлен Советом, WP/126, который был представлен Международным союзом авиационного страхования (МАС), WP/87, который был представлен Европейским сообществом (ЕС), WP/97, который был представлен Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и WP/280, который был представлен Соединенным Королевством.

35:2 В документе WP/17 был представлен доклад о реализации действий, предпринятых в соответствии с резолюцией А33-20, в частности о разработке международного резервного механизма обеспечения неаннулируемого авиационного страхования ответственности от военных рисков перед третьими сторонами по линии некоммерческого специализированного страхового органа при многосторонней поддержке правительств на начальном этапе (Globaltime). Условием создания и функционирования Globaltime является получение заявлений от Договаривающихся государств, на долю которых приходится 51% от общей суммы взносов в ИКАО, об их намерении принять участие в программе. Отмечалось, что пока что этот порог не достигнут. Еще одним условием является новый сбой коммерческого рынка страхования, установленный Советом ИКАО. До выполнения этих двух условий Globaltime находится в резервном режиме. Ряд делегаций выразили признательность за работу, проделанную в связи с Globaltime, а одна делегация подчеркнула ее смягчающее воздействие на рынки. Однако признавалось при этом, что Globaltime предоставляет решение только на кратко- и среднесрочную перспективу, что не привлекало достаточного количества участников. В этой связи одна из делегаций выразила опасение, что Globaltime может побудить участников коммерческого рынка аннулировать такое страховое покрытие, которое может оказаться недостаточно интересным с деловой точки зрения.

35:3 В документе WP/126 содержится информация о различных видах авиационного страхования и об изменениях рынка после 11 сентября 2001 года, разъясняются концепции страховой приемлемости и накопления с уделением особого внимания существующим исключениям из объема страховой защиты, а также новым видам полного исключения, которые предлагаются отдельными авиационными страховщиками. В документе WP/87 изложены те изменения, которые произошли в европейских странах в связи с новыми правилами, которые вступают в силу с 30 апреля 2005 года в отношении требований о минимальном обязательном страховании, которые будут применяться ко всем эксплуатантам, выполняющим рейсы в любое из государств Европейского Союза, а также внутри него, из него и над его территорией. В документе WP/97 указаны предполагаемые новые исключения в отношении всех претензий о выплате страхового возмещения в связи с враждебным использованием "грязных бомб", электромагнитных импульсных устройств или биохимических материалов. Государствам было убедительно предложено предоставить правительственные гарантии, обеспечивающие покрытие убытков за такой ущерб, а также приступить к разработке проекта режима лимита страхования ответственности в случаях убытков, нанесенных в результате военных действий и актов терроризма.

35:4 В документе WP/280 были представлены рекомендации Ассамблее по решению проблемы нестабильности на коммерческом рынке страхования от военных рисков, которая ставит под угрозу непрерывную работу авиакомпаний и других поставщиков связанного обслуживания. В частности рекомендовалось, чтобы работа Юридического комитета в связи с модернизацией Римской конвенции продолжалась как можно скорее, а также чтобы в случае необходимости был рассмотрен вопрос о продолжении работы в этой области на основе двух документов, один из

которых будет охватывать новые риски, вызванные войной и терроризмом, а другой – "классические" риски перед третьей стороной. Это предложение нашло поддержку ряда делегаций. Некоторые делегации отметили, что необходимо также признать и тревожное положение всех других участников авиационной отрасли, а не только авиакомпаний. Одна делегация далее предложила не ограничивать возможности одним или двумя документами. Еще одна делегация отметила, что хотя в рамки реформы ответственности могут входить как "нормальные" риски, так и риски, связанные с терроризмом, этим последним следует уделить неотложное и даже приоритетное внимание.

35:5 Продолжая обсуждение этой тематики, одна из делегаций, выразив в принципе поддержку цели, упомянутой в документе WP/280, высказала, тем не менее, сомнения в связи с предложенными методами – главным образом в отношении подхода, предусматривающего два документа. По мнению этой делегации, нужно, чтобы этот вопрос рассматривала Специальная группа по модернизации Римской конвенции 1952 года с учетом того, что необходимо быстро создать общую систему, охватывающую не только традиционные риски, но и риски, связанные с терроризмом. Эту мысль поддержала еще одна делегация, у которой возникли сомнения, что разделение этого вопроса ускорит решение стоящих проблем, и выразила обеспокоенность в отношении подхода к "новым" рискам, по которым страховщики объявили полные исключения. Более того, эта делегация заявила, что ответственность по отношению к пассажирам уже охвачена Монреальской конвенцией 1999 года. После этого выступили несколько делегаций, обратившие внимание на необходимость глобального решения этого вопроса, при котором развивающиеся и менее развитые государства будут участвовать в решении связанных трудностей своих правительственных органов и авиационной отрасли.

35:6 Подводя итоги дискуссии по этому пункту повестки дня, председатель отметил, что рекомендации в документе WP/280 получили поддержку ряда делегаций, однако ряд делегаций настаивали на том, чтобы передать все варианты на рассмотрение Специальной группы. По итогам обсуждения он сделал вывод о том, что Юридическая комиссия хотела бы подчеркнуть вновь, что ИКАО следует незамедлительно продолжить работу по модернизации Римской конвенции, с тем чтобы решить эту проблему, оставив на рассмотрение специальной группы, которая занимается этим пунктом повестки дня, выработку деталей относительно оптимального подхода.

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

36:1 Данный пункт рассматривался на основе документов WP/75, представленного Секретариатом, WP/125, представленного 41 членом Европейской конференции гражданской авиации, WP/179, представленного 21 государством – членом Латиноамериканской комиссии гражданской авиации, WP/215, представленного Международной ассоциацией воздушного транспорта, и WP/216, представленного Соединенными Штатами Америки.

36:2 Комиссия отметила расхождение мнений, высказанных в вышеупомянутых рабочих документах, в которых предлагалось рассмотреть возможность заключения международной конвенции, принять договорные рамки в качестве шага к достижению долгосрочной цели – разработке глобального документа международного права, а также приостановить работу над новыми "долгосрочными правовыми рамками" до следующей очередной сессии Ассамблеи. Принимая во внимание важность этого вопроса, являющегося пунктом № 1 в общей программе работы Юридического комитета, и в целях достижения консенсуса председатель после широких консультаций предложил Комиссии следующий проект резолюции:

**"ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ A35/XXX****ПРАКТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К РАССМОТРЕНИЮ ПРАВОВЫХ  
И ИНСТИТУЦИОННЫХ АСПЕКТОВ СИСТЕМ СВЯЗИ,  
НАВИГАЦИИ, НАБЛЮДЕНИЯ/ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО  
ДВИЖЕНИЯ (CNS/ATM)**

*Ассамблея,*

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

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

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

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

1. *вновь подтверждает* достигнутый консенсус в отношении того, что внедрение систем CNS/ATM полностью соответствует Чикагской конвенции и что для такого внедрения не требуется изменять Чикагскую конвенцию;

2. *предлагает* Договаривающимся государствам изучить возможность использования региональных организаций для создания необходимых механизмов рассмотрения любых юридических или институциональных проблем, которые могут препятствовать внедрению CNS/ATM в конкретных регионах, обеспечивая в то же время соответствие таких механизмов Чикагской конвенции;

3. *выступает* за более широкое оказание технического содействия при внедрении систем CNS/ATM по линии ИКАО, региональных организаций и отраслевых структур;

4. *предлагает* Договаривающимся государствам рассмотреть возможность использования дополнительных источников финансирования, как на многосторонней основе, так и через третьи стороны, для оказания содействия государствам и региональным группам при внедрении систем CNS/ATM;

5. *порукает* Генеральному секретарю следить и, при необходимости, оказывать содействие при разработке добровольных договорных рамок, в частности на основе структуры и модели, предложенных членами Европейской конференции гражданской авиации;

6. *предлагает* государствам-членам передавать региональные инициативы в Совет; и

7. *порукает* Совету регистрировать такие региональные инициативы, анализировать их и как можно скорее предавать гласности (в соответствии со статьями 54, 55 и 83 Чикагской конвенции)."

36:3 Большинство делегаций приветствовали инициативу председателя и поддержали предложенный им проект резолюции по существу.

36:4 По итогам состоявшейся дискуссии председатель предложил дополнить проект резолюции следующим первым пунктом постановляющей части: "*признает* важность пункта № 1 в общей программе работы Юридического комитета "Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS)" и относящихся к нему резолюций или решений Ассамблеи и Совета". Было подчеркнуто, что любые региональные инициативы не должны подменять деятельность ИКАО по пункту № 1 общей программы работы Юридического комитета. Комиссия согласилась с этим предложением.

36:5 Комиссия обсудила вопрос о целесообразности включения определения "соответствующих" перед фразой "региональных организаций" в п. 2. Тем не менее из-за отсутствия согласия этого сделано не было. Участники также решили добавить фразу "и нормам

международного публичного права" в конце пункта 2 с целью проиллюстрировать возможную применимость документов космического права или других международно-правовых документов.

36:6 Одна делегация задала вопрос относительно того, не будет ли п. 4 проекта резолюции неверно истолкован как допускающий возможность введения определенных сборов с авиаперевозчиков, которые в свою очередь могут получать финансовую поддержку от Договаривающихся государств. Эта делегация предложила включить положение о том, что любые сборы должны устанавливаться в соответствии с правилами ИКАО. Председатель разъяснил, что применимость правил ИКАО уже упоминается в п. 2 проекта. После дальнейшей дискуссии было решено изменить текст п. 4 следующим образом: "*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".

36:7 Остановившись на п. 5, Комиссия решила исключить слово "добровольных" и добавить после слов "договорных рамок" фразу "к которым стороны могут присоединиться". По просьбе некоторых региональных организаций в конце этого пункта была добавлена фраза "и другими региональными комиссиями гражданской авиации, а также норм международного права".

36:8 Значительное количество делегаций высказались в поддержку предложения, содержащегося в документе WP/179. Согласившись с проектом резолюции, предложенным председателем, эти делегации, тем не менее, продолжали подчеркивать необходимость выработки под эгидой ИКАО имеющего обязательную силу международного документа в качестве долгосрочного подхода.

36:9 Комиссия решила рекомендовать приводимую ниже резолюцию для принятия Ассамблеей:

### **РЕЗОЛЮЦИЯ, РАЗРАБОТАННАЯ ЮРИДИЧЕСКОЙ КОМИССИЕЙ И РЕКОМЕНДОВАННАЯ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ АССАМБЛЕЕЙ**

#### **Резолюция 36/1**

#### **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 группировки навигационных спутников, сделали возможным достигнутый до настоящего времени технический прогресс,

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

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

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

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

3. *предлагает* Договаривающимся государствам также изучить возможность использования региональных организаций для создания необходимых механизмов рассмотрения любых юридических или институциональных проблем, которые могут препятствовать внедрению CNS/ATM в конкретных регионах, обеспечивая в то же время соответствие таких механизмов Чикагской конвенции и норм международного публичного права;

4. *выступает за* более широкое оказание технического содействия при внедрении систем CNS/ATM по линии ИКАО, региональных организаций и отраслевых структур;

5. *предлагает* Договаривающимся государствам, другим многосторонним учреждениям и частным финансовым организациям рассмотреть возможность использования дополнительных источников финансирования для оказания содействия государствам и региональным группам при внедрении систем CNS/ATM;

6. *порукает* Генеральному секретарю следить и, при необходимости, оказывать содействие в разработке договорных рамок, к которым стороны могут присоединиться, в частности на основе структуры и модели, предложенных членами Европейской конференции гражданской авиации и другими региональными комиссиями гражданской авиации, а также норм международного права;

7. *предлагает* Договаривающимся государствам передавать региональные инициативы в Совет; и

8. *порушает* Совету регистрировать такие региональные инициативы, анализировать их и как можно скорее предавать гласности (в соответствии со статьями 54, 55 и 83 Чикагской Конвенции).



**Пункт 37 повестки дня. Программа работы Организации в юридической области**

37:1 Комиссия рассматривала этот пункт повестки дня на основании следующих документов: WP/84, который был представлен Советом, WP/173, который был представлен Республикой Корея, WP/238, который был представлен Колумбией, WP/71, который был представлен ИАТА WP/62, который был представлен Советом, и WP/279, который был представлен Канадой и Соединенным Королевством.

37:2 В документе WP/84 изложены программа работы Юридического управления, юридические вопросы в Совете, программа работы Юридического комитета и план юридических совещаний на период 2005–2007 гг. В этом рабочем документе были перечислены темы, включенные в программу работы Юридического комитета в порядке их приоритетности, и была представлена информация о прогрессе по отдельным пунктам программы работы.

37:3 В документе WP/173, который был представлен Республикой Корея, содержится предложение Кореи провести у себя региональный семинар по юридическим вопросам в 2006 году на условиях совместного спонсорства с Юридическим управлением ИКАО. Предлагаемый региональный семинар был предназначен для тех государств, в которых аккредитовано Азиатское и Тихоокеанское бюро. Комиссия приняла к сведению это предложение.

37:4 Колумбия представила документ WP/238, в котором было предложено далее рассмотреть желательность проведения дополнительного исследования по теме "удержания", "ареста" и других "предупредительных мер" в контексте приведения в исполнение судебных решений, вытекающих из ответственности за аэронавигационную деятельность. Эта делегация учитывала бюджетные ограничения, с которыми столкнулась Организация, и отметила, что помимо отдельного исследования этот вопрос можно включить в работу по модернизации Римской конвенции. Комиссия приняла к сведению это предложение.

37:5 Документ WP/71 был представлен ИАТА. Отмечался значительный прогресс, достигнутый ИКАО в результате разработки типового законодательства и руководящих материалов по вопросу о недисциплинированных пассажирах. Несмотря на это, в свете постоянно увеличивающегося числа происшествий ИАТА выразила мнение о том, что необходима дальнейшая скоординированная работа на глобальном уровне через ИКАО, включая также рассмотрение Исследовательской группой Секретариата ИКАО по вопросу о недисциплинированных пассажирах возможных необходимых поправок к существующим конвенциям и протоколам. Это предложение было принято Комиссией к сведению.

37:6 Две делегации выразили пожелание связать вопрос о страховании от военных рисков с пунктом, который касается модернизации Римской конвенции. Говоря о теме недисциплинированных пассажиров, одна из этих делегаций заявила, что будущая работа в этой области должна также учитывать пробелы, которые были выявлены в документе WP/88 (План действий ИКАО по повышению авиационной безопасности – проект 12 "Правовые вопросы"). Одна делегация предложила повысить приоритетность модернизации Римской конвенции и сделать ее вопросом № 1 программы работы.

37:7 Подводя итоги обсуждения данного пункта повестки дня, председатель заявил, что Комиссия приняла к сведению различные предложения, содержащиеся в рабочих документах. В свете предыдущего обсуждения по пункту 36 повестки дня и принятого проекта резолюции,

связанного с этим вопросом, он рекомендовал сохранить тему, касающуюся рассмотрения вопроса о создании правовых рамок GNSS, в программе работы с наивысшей приоритетностью, а приоритетность модернизации Римской конвенции повысить с № 3 до № 2. Поскольку предшествующие обсуждения по вопросу о модернизации Римской конвенции содержали обширные ссылки на вопрос о страховании от военных рисков, не было сочтено необходимым официально изменять формулировку этого пункта программы работы. Предполагалось, что планирование юридических совещаний на период 2005–2007 годов по мере необходимости будет соответствующим образом пересматриваться на протяжении всего этого периода, с тем чтобы идти в ногу с прогрессом работы по различным пунктам программы работы и их приоритетностью.

37:8 Исходя из этого была утверждена следующая программа работы Юридического комитета:

- 1) рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS);
- 2) рассмотрение вопроса о модернизации *Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности*, подписанной в Риме 7 октября 1952 года;
- 3) акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права;
- 4) международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования);
- 5) рассмотрение вопроса о ратификации документов международного воздушного права; и
- 6) *Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву*: последствия, если таковые имеются, для применения Чикагской конвенции, Приложений к ней и других международных документов по воздушному праву.

37:9 Затем Комиссия рассмотрела документы WP/62 и WP/279.

37:10 В документе WP/62 упоминается о дискуссиях в различных форумах ИКАО по вопросу о применимости статьи IV *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* в случае изменения ее технического приложения. Основной вопрос заключается в том, должны ли существующие взрывчатые вещества, не отвечающие более требованиям поправки, уничтожаться или иным образом обезвреживаться в соответствии со статьей IV после того, как такая поправка вступит в силу. В документе WP/62 предлагается проект резолюции Ассамблеи, призывающей Договаривающиеся государства применять статью IV таким образом, чтобы все такие взрывчатые вещества подпадали под действие пп. 2 и 3 статьи IV Конвенции.

37:11 В документе WP/279 предлагаются поправки к проекту резолюции, приводимому в добавлении к документу WP/62. Основное предложение в этом рабочем документе предусматривает ограничение применимости резолюции только одной конкретной поправкой, связанной с увеличением уровня концентрации маркирующей добавки DMNB.

37:12 Из-за нехватки времени председатель предложил создать неофициальную рабочую группу под руководством делегации Соединенного Королевства, в которую вошли бы все заинтересованные делегации, и Комиссия согласилась с этим предложением.

37:13 Делегация Соединенного Королевства доложила Комиссии о том, что в дискуссиях в неофициальной рабочей группе приняли участие делегации Канады, Франции, Японии, Соединенного Королевства и Соединенных Штатов Америки. В качестве компромисса эта группа предложила, чтобы проект резолюции применялся главным образом к предлагаемой поправке, касающейся DMNB, но также применялся к любым будущим изменениям технического приложения, если любое Договаривающееся государство не уведомит все другие Договаривающиеся государства и Совет о том, что оно не согласно с таким применением.

37:14 Комиссия *одобрила* предложение неофициальной рабочей группы и *согласилась рекомендовать* для принятия Ассамблеей следующую резолюцию:

### **РЕЗОЛЮЦИЯ, РАЗРАБОТАННАЯ ЮРИДИЧЕСКОЙ КОМИССИЕЙ И РЕКОМЕНДОВАННАЯ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ АССАМБЛЕЕЙ**

#### **Резолюция 37/1**

#### **Применение статьи IV Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения**

*Ассамблея,*

*признавая* важность Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения для предупреждения незаконных актов против гражданской авиации;

*отмечая* последнее предложение Международной технической комиссии по взрывчатым веществам об изменении технического приложения к Конвенции в целях увеличения требуемой минимальной концентрации маркирующей добавки 2,3-диметил-2,3-динитробутана (DMNB) с 0,1 до 1,0% по массе;

*отмечая* целесообразность сохранения единообразного режима для системы обнаружения взрывчатых веществ, в частности после внесения поправки в техническое приложение; и

*принимая во внимание* утвержденную Советом рекомендацию Юридического комитета о том, что статья IV Конвенции должна применяться *mutatis mutandis* к взрывчатым веществам, которые не маркированы в соответствии с измененным техническим приложением;

*настоятельно призывает* Договаривающиеся государства ИКАО, являющиеся участниками Конвенции, применять статью IV Конвенции в своих взаимоотношениях следующим образом:

1. В отношении взрывчатых веществ, которые на момент изготовления отвечали требованиям, изложенным в части 2 технического приложения, но более не отвечают требованиям части 2 в связи с вышеупомянутым изменением технического приложения, а именно с увеличением минимальной концентрации маркирующей добавки DMNB с 0,1 до 1,0% по массе, с момента вступления в силу этого изменения применяются положения пп. 2 и 3 статьи IV.

2. Соответственно, после вступления в силу такой поправки к части 2 технического приложения каждое государство-участник, не высказавшее прямых возражений относительно поправки, предпринимает необходимые меры для обеспечения того, чтобы:

- a) все имеющиеся на его территории запасы взрывчатых веществ, упомянутых в предыдущем абзаце, были уничтожены или использованы в целях, не противоречащих целям настоящей Конвенции, маркированы или лишены взрывчатых свойств в течение трех лет после вступления поправки в силу, если эти взрывчатые вещества не находятся во владении его полномочных органов, осуществляющих военные или полицейские функции; и
- b) все находящиеся во владении его полномочных органов, осуществляющих военные или полицейские функции, запасы упомянутых в подпункте a) взрывчатых веществ, которые не включены в качестве составной части в должным образом санкционированные военные устройства, были уничтожены или использованы в целях не противоречащих целям настоящей Конвенции, маркированы или лишены взрывчатых свойств в течение 15 лет после вступления поправки в силу.

3. Вышеупомянутый пункт применяется к любому государству-участнику, которое снимает свое возражение в отношении поправки, с той даты, с которой оно заявляет о своем согласии быть связанным ее условиями.

4. Вышеупомянутые пункты применяются *mutatis mutandis* к любым будущим поправкам к техническому приложению, если какое-либо Договаривающееся государство не уведомит все другие Договаривающиеся государства и Совет о том, что оно не согласно с таким применением. Такое уведомление представляется в течение 90-дневного периода, упомянутого в п. 3 статьи VII Конвенции.

---

**Пункт 38 повестки дня. Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию**

38:1 Комиссия рассмотрела данный пункт на основе добавления D документа WP/33, в котором не рекомендуется аннулировать ни одну из резолюций, содержащихся в части V (Юридические вопросы).

38:2 Секретарь разъяснил, что данный пункт повестки дня является стандартным. Помимо документа WP/33, других рабочих документов по данному пункту не представлено, так как после внимательного изучения был сделан вывод о том, что никакие резолюции в юридической области не требуют сведения воедино или аннулирования.

38:3 Комиссия *приняла к сведению* данную информацию.

– КОНЕЦ –