



A36-WP/341
P/49
25/9/07

36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДОКЛАДА ЮРИДИЧЕСКОЙ КОМИССИИ И ДОКЛАД ПО ПУНКТАМ 7, 8, 45, 46, 47 И 48 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Юридической комиссии)

Прилагаемый материал общего раздела доклада и доклад по пунктам 7, 8, 45, 46, 47 и 48 повестки дня утверждены пленарным заседанием. Резолюция 48/1 рекомендуется для принятия на пленарном заседании.

Примечание. После изъятия данного титульного листа настоящий документ следует поместить в соответствующее место в папку доклада.

ДОКЛАД ЮРИДИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

Общие положения

1. С 18 по 28 сентября 2007 года Юридическая комиссия провела три заседания. Председателем Комиссии на пленарном заседании была избрана г-жа С.Х. Тан (Сингапур).
2. На своем первом заседании Комиссия избрала г-на С.М. Гайя (Нигерия) и г-на А.Э. Мутти (Аргентина) соответственно первым и вторым заместителями председателя.
3. Все три заседания Комиссии были открытыми. По рекомендации Исполнительного комитета Ассамблея решила отказаться от ведения протоколов Юридической комиссии на 36-й сессии Ассамблеи.
4. В одном или нескольких заседаниях Комиссии приняли участие представители 79 Договаривающихся государств и 6 наблюдателей.
5. Обязанности секретаря Комиссии выполнял директор Юридического управления г-н Д. Вибо. Г-н С.А. Эспинола, главный сотрудник Юридического управления, исполнял обязанности его заместителя. Помощниками секретаря были г-н Дж.В. Аугустин, старший сотрудник Юридического управления, г-да Б. Верхеген, Дж. Хуан и А. Джейкоб, сотрудники Юридического управления, и г-жа М. Уайнстейн, юридический консультант.

Повестка дня и организация работы

6. Были рассмотрены пункты 7, 8, 45, 46, 47 и 48 повестки дня, переданные Комиссии пленарным заседанием и изложенные ниже:

- | | |
|------------------------|---|
| Пункт 7 повестки дня. | Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2004, 2005 и 2006 годы |
| Пункт 8 повестки дня. | Бюджет по программам на 2008, 2009 и 2010 годы |
| Пункт 45 повестки дня. | Доклад о ходе работы по вопросу о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками |
| Пункт 46 повестки дня. | Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права |
| Пункт 47 повестки дня. | Программа работы Организации в юридической области |
| Пункт 48 повестки дня. | 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 Ассамблеи за 2004, 2005 и 2006 годы

7.1 На рассмотрение Комиссии были вынесены глава 6 (Конституционные и юридические вопросы) годовых докладов Совета Ассамблеи за 2004 (Дос 9851), 2005 (Дос 9862) и 2006 (Дос 9876) годы, а также дополнение за первую половину 2007 года (Дос 9876, дополнение), которые были переданы ей пленарным заседанием.

7.2 Остановившись на дополнении (Дос 9876), одна делегация выразила поддержку принятых в 2001 году *Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования* и Протокола по авиационному оборудованию (вступили в силу 1 марта 2006 года). Это государство подписало Конвенцию и Протокол и сотрудничает с провинциальными властями в деле обеспечения надлежащего соблюдения упомянутых документов, принятых в Кейптауне. Эта делегация с удовлетворением отметила, что Совет ИКАО взял на себя роль Контролирующего органа Международного регистра, и также выразила удовлетворение в связи с весьма позитивным отношением Регистратора к необходимости создания удобной в обращении системы, которая будет содействовать успешной реализации положений. Также с удовлетворением был отмечен факт выпуска правил и процедур Регистра на всех языках ИКАО.

7.3 Вместе с тем, та же делегация выразила обеспокоенность в связи с двумя вопросами. Во-первых, она считает чрезвычайно важным, чтобы вышеупомянутые правила и процедуры предусматривали использование всех языков ИКАО в Регистре, что сделает его более доступным. Во-вторых, по ее мнению, Регистратор до сих пор не может обеспечить выполнение требований Кейптаунских Конвенции и Протокола ни в отношении страхового покрытия, ни в отношении финансовых гарантий, хотя его уровень была увеличен до 35 млн долл. США. Эта делегация считает, что такой объем значительно уступает требуемому Протоколом уровню, оцениваемому в 200 млн долл. США, и что всем надлежит соблюдать принципы правового регулирования. Поэтому эта делегация, заявляя о последовательной поддержке в деле выполнения документов Кейптаунской системы, хотела бы видеть более существенный прогресс в вопросах языков и страхования.

7.4 Еще одна делегация, поддержав выступление предыдущего оратора, подчеркнула необходимость оказания помощи развивающимся государствам в обеспечении доступа к Регистру. Она также задала вопрос о том, участвует ли ИКАО в разработке дополнительных протоколов к Кейптаунской конвенции, то есть по железнодорожному подвижному составу и космическим объектам. Секретарь разъяснил, что Кейптаунские документы разрабатывались и принимались под совместной эгидой ИКАО и УНИДРУА, однако упомянутые дополнительные протоколы разрабатываются под эгидой УНИДРУА без участия ИКАО. Он также сообщил, что на состоявшейся недавно Дипломатической конференции был принят протокол по железнодорожному подвижному составу.

7.5 Подводя итоги дискуссии, председатель заявил, что Комиссия *приняла к сведению* главу 6 годовых докладов за 2004, 2005 и 2006 годы (включая дополнение к ним) и что изложенные выше замечания найдут отражение в докладе.

Пункт 8 повестки дня. Бюджет по программам на 2008, 2009 и 2010 годы

8.1 Комиссия рассмотрела раздел "Правовое регулирование" бюджета по программам на 2008, 2009 и 2010 годы, представленного в документе A36-WP/23. Напомнив, что Совет ИКАО согласился взять на себя роль Контролирующего органа Международного регистра, созданного в соответствии с Кейптаунскими Конвенцией и Протоколом, на основе принципа возмещения затрат, одна делегация задала вопрос относительно отсутствия информации о предполагаемых расходах и поступлениях ИКАО в этой связи. Был упомянут принцип транспарентности.

8.2 Заместитель секретаря разъяснил, что включение информации такого типа в бюджет Регулярной программы обычно не практикуется, однако бухгалтерский учет ведется, и соответствующие данные будут представляться государствам – участникам Кейптаунских документов в периодических докладах Контролирующего органа. Указанная делегация отметила, что такие вопросы интересуют Договаривающиеся государства ИКАО, и поэтому, не призывая к изменению представленного проекта бюджета, она считала бы полезным включать данные о предполагаемых затратах и поступлениях в будущие бюджеты.

8.3 Подводя итоги дискуссии, председатель заявила, что Комиссия **приняла к сведению** бюджет по программам, а изложенные выше замечания найдут отражение в докладе.

Пункт 45 повестки дня. Доклад о ходе работы по вопросу о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками

45.1 Данный пункт был рассмотрен на основе следующих документов: A36-WP/11, представленного Советом, A36-WP/233, представленного Сингапуром и Швецией, и A36-WP/74, представленного Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА).

45.2 В документе A36-WP/11 в порядке информации Ассамблее был предложен доклад о ходе работы после 35-й сессии по вопросу о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками. В нем говорится, что Специальная группа, созданная Советом в 2004 году, провела шесть совещаний и разработала тексты следующих двух проектов конвенций:

- a) конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам, в случае незаконного вмешательства (обычно именуемой "конвенция о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства"); и
- b) конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам (обычно именуемой "конвенция об общих рисках").

45.3 В документе охарактеризованы наиболее важные положения каждого проекта конвенции и сообщается о достигнутом на 6-м совещании Специальной группы общем согласии относительно того, что Группа завершила свою работу и решила рекомендовать Совету созвать сессию Юридического комитета для продолжения работы над текстами проектов двух конвенций.

45.4 В документе A36-WP/233 рассказывается об основных направлениях работы Специальной группы Совета, в частности по проекту конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства. Подчеркивается, что в этом документе предлагается отступление от режима ответственности Монреальской конвенции 1999 года и что ограничений по отдельным искам не будет, а вводятся общие пределы ответственности авиаперевозчика. Документ содержит информацию о дополнительном механизме возмещения (ДМВ), который предлагается создать в рамках конвенции, и подчеркивается тот факт, что конвенция предлагает комплексный подход, распространяющийся на всю отрасль воздушного транспорта. Отмечается, что эти важные моменты получили поддержку подавляющего большинства участников 6-го совещания Специальной группы, причем такое же большинство участников согласилось с тем, что текст этого проекта конвенции достаточно подготовлен для рассмотрения Юридическим комитетом. В заключение авторы документа предложили Ассамблее, наряду с прочим, просить Совет продолжать работу над проектами конвенций о возмещении ущерба третьим лицам, а текст, посвященный незаконному вмешательству, внести в повестку дня очередной сессии Юридического комитета и провести следующую сессию как можно раньше в 2008 году.

45.5 Документ A36-WP/74 посвящен только проекту конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства. В нем предлагается, чтобы в окончательном тексте предусматривались безусловные пределы ответственности эксплуатанта, а также: освобождение

от ответственности и/или обеспечение иной защиты неэксплуатантов; положение о том, что договорной предел ответственности и использование средств ДМВ являются исключительными мерами, гарантирующими окончательный характер претензий; ограничение возможности подачи исков о возмещении судами государства, на территории которого был причинен физический ущерб; ограничение выплат за ущерб, производимых эксплуатантами и фондами, среднегодовыми суммами; и основные принципы использования средств ДМВ, включая снижение пороговых показателей в тех случаях, когда страхование отсутствует или исчерпано.

45.6 Многие делегации и один наблюдатель поддержали содержащееся в документе A36-WP/233 предложение о проведении сессии Юридического комитета для продолжения работы Специальной группы над проектами конвенций, отметив, что эти тексты достаточно подготовлены; указывалось на достигнутую сбалансированность в вопросах защиты интересов потерпевших и отрасли. Некоторые из этих делегаций считали, что отдельные моменты в проектах документов еще не решены, однако выразили уверенность в том, что это будет сделано в ходе дальнейшего их рассмотрения. Еще несколько делегаций отметили, что предлагаемые тексты, в особенности проект конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства, представляют значительный прогресс по сравнению с вариантом, рассматривавшимся на последней сессии Юридического комитета.

45.7 Остановившись на тексте конвенции об общих рисках, один наблюдатель отметил необходимость корректировки масштабов ответственности эксплуатанта и принятия решения о пределах ответственности на первом уровне. Что касается второго проекта конвенции, этот наблюдатель не поддерживает предложения о непревышении пределов ответственности, считая, что пределы должны превышать в случае незаконных актов.

45.8 Одна делегация высказала мнение о том, что предлагаемый проект конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства не смогут ратифицировать многие государства. Во-первых, ухудшится режим защиты потерпевших, а на первый план выйдут соображения защиты авиакомпаний. Во-вторых, система финансирования представляется фактически неосуществимой, а модель финансирования не отвечает требованиям справедливости и транспарентности, поскольку не обеспечивает увязывания взносов с риском ущерба; полеты авиации общего назначения, деловые перевозки, выполняемые частными компаниями, и перегоночные или испытательные рейсы не включены в систему финансирования, хотя авиация общего назначения будет пользоваться механизмами защиты, предлагаемыми конвенцией. Кроме того, проект предоставляет чрезмерно высокую степень защиты авиакомпаниям в том случае, если они обладают действующим сертификатом соответствия требованиям авиационной безопасности. Эта делегация также не поддерживает положения об исключительных мерах правовой защиты, в соответствии с которыми претензии будут предъявляться только эксплуатанту, кроме случаев преднамеренного совершения актов незаконного вмешательства. Упомянутая делегация предложила временно приостановить работу над этим проектом конвенции или сосредоточиться на проекте конвенции по общим рискам, с тем чтобы дать ИКАО возможность сконцентрировать свои усилия и ресурсы на решении других задач.

45.9 Остановившись на тексте проекта конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства, одна делегация указала на необходимость выработки единой позиции по оптимальным формулам расчета уровня возмещения для обеспечения справедливого подхода в контексте региональных групп.

45.10 Еще одна делегация заявила, что в случае актов незаконного вмешательства эксплуатанты и аэропорты не должны нести ответственности: ответственность должны нести государства. Что касается проекта конвенции об общих рисках, необходимо уточнить определение термина "общие риски", проведя различие между ущербом, причиненным по вине эксплуатанта, и ущербом в результате стихийных бедствий, например ураганов.

45.11 Одна делегация считала, что в будущем работу следует сосредоточить на проекте конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства, поскольку существуют сомнения относительно возможности прогресса в работе над проектом конвенции об общих рисках, сославшись при этом на отсутствие информации о большой потребности в таком документе. Было также предложено предоставить государствам возможность выбирать только отдельные элементы конвенции о возмещении ущерба в случае незаконного вмешательства, придав этой конвенции модульную структуру. Кроме того, в Юридическом комитете этот текст следует рассматривать на той же сессии, что и проекты документов, обсуждавшиеся Комиссией по пункту 46 повестки дня "Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права". Следует выбрать подходящее место для проведения этой сессии Комитета, с тем чтобы пробудить интерес международного сообщества к работе ИКАО в этой области.

45.12 Одна делегация отметила трудности, возникающие при определении ценности человеческой жизни и соответственно установлении надлежащих уровней предела ответственности.

45.13 Указав на непрекращающуюся угрозу актов терроризма, одна делегация заявила, что государства должны работать над созданием эффективных правовых рамок, которые обеспечивали бы стабильность в деятельности авиационной отрасли и справедливое возмещение своим гражданам на родине и за рубежом. Необходимо защищать всех потерпевших, включая авиакомпании. Эта делегация пока не убеждена в необходимости или желательности принятия конвенции об общих рисках.

45.14 Подводя итоги дискуссии по данному пункту повестки дня, председатель заявила, что все выступившие делегации, за исключением одной, согласны с положительной оценкой результатов работы Специальной группы, хотя признается, что ряд вопросов остается нерешенным. Большинство делегатов считают, что результаты этой работы достаточно зрелые и могут быть переданы в Юридический комитет, в связи с чем можно сделать вывод, что это относится к обоим проектам конвенций. Тем не менее две делегации высказали оговорки в отношении текста по общим рискам, а более полное представление о том, следует ли этот материал передавать в Комитет, можно будет получить при рассмотрении Комиссией пункта 47 повестки дня "Программа работы Организации в юридической области".

Пункт 46 повестки дня. Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права

46.1 Данный пункт был рассмотрен на основе документа A36-WP/12, представленного Советом, в котором содержится доклад о ходе работы по рассмотрению новых и возникающих угроз гражданской авиации. В результате обзора, проведенного среди государств-членов, а также по итогам работы Секретариата, Исследовательской группы и Специального подкомитета Юридического комитета, было признано, что действующие конвенции по авиационной безопасности можно изменить в целях распространения их на некоторые новые и возникающие угрозы, включающие, в частности, использование гражданских воздушных судов в качестве оружия, использование гражданских воздушных судов для незаконного распространения биологических, химических и ядерных веществ и нападения на гражданскую авиацию с использованием таких веществ. Было также сочтено необходимым ввести некоторые общие положения из принятых в последнее время конвенций ООН по борьбе с терроризмом, в частности "положение об исключении военной деятельности", четко оговаривающее, что эти конвенции не распространяются на действия вооруженных сил во время вооруженного конфликта и на действия, предпринимаемые вооруженными силами государства в целях осуществления их официальных функций. Подкомитет предложил для этой цели два проекта протоколов. На совещании подкомитета в июле этого года некоторые делегации предложили включить положения, запрещающие преднамеренную и незаконную перевозку по воздуху особо опасных грузов и лиц, скрывающихся от правосудия. Подкомитет решил обратиться к Совету за указаниями по данному вопросу, а также относительно необходимости проведения еще одного совещания.

46.2 Дав высокую оценку проделанной до настоящего времени работе, одна делегация повторила уже высказанные ею в подкомитете оговорки относительно положения об исключении военной деятельности. Эта делегации, возможно, не возражала бы против исключения действий вооруженных сил во время вооруженного конфликта, что соответствует положениям статьи 89 Чикагской конвенции, однако не может согласиться с полным исключением военной деятельности даже в мирное время, поскольку, по ее мнению, такое исключение будет противоречить принципам, зафиксированным в преамбулах Гаагской и Монреальской конвенций, а также принципам и положениям Чикагской конвенции, в частности ее статье 44. Более того, это также вступит в противоречие с рядом резолюций ООН и ИКАО, в частности с резолюцией A35-9 ИКАО, осуждающей все акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, независимо от того, где, кем и с какой целью они совершаются. Она не убеждена в том, что такую оговорку об исключении военной деятельности следует внести лишь на том основании, что такое положение уже имеется в других конвенциях. Вызывает обеспокоенность тот факт, что в результате включения этого положения вооруженные офицеры, виновные в незаконном захвате гражданских воздушных судов или использовании воздушного судна на службе третьего государства в качестве оружия массового уничтожения, получают иммунитет от уголовного преследования.

46.3 Та же делегация остановилась на трудностях, которые могут возникнуть при попытке введения норм "международного гуманитарного права" в регламентирующие документы гражданской авиации. Поскольку последствия такой интеграции и принятия оговорки об исключении военной деятельности не рассматривались докладчиком подкомитета, она

предложила, чтобы исследование по данному вопросу было проведено докладчиком или Секретариатом ИКАО. Также было предложено, чтобы Юридическая комиссия рекомендовала Совету поручить Подкомитету или Юридическому комитету вновь рассмотреть вопрос об оговорке, касающейся исключения военной деятельности, в свете результатов такого исследования.

46.4 Три делегации выразили поддержку оговоркам и предложению, о которых говорится в пунктах 46.2 и 46.3, а одна делегация высказалась против. Две делегации подчеркнули необходимость последовательного применения государствами конвенций и резолюций Ассамблеи, касающихся актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, в целях судебного преследования и сурового наказания лиц, которые совершают, участвуют в совершении или поддерживают преступные акты, направленные против гражданской авиации, включая акты, направленные против воздушных судов, объектов аэропорта и пассажиров.

46.5 Отвечая на вопрос одной делегации, заместитель председателя подкомитета уточнил, что подкомитет рекомендовал внести положения об исключении военной деятельности при четком понимании того, что военная деятельность регулируется другими международными нормами, касающимися действий государств. Подкомитет отметил, что другие точки зрения по данному вопросу найдут отражение в его докладе, и ожидается, что такие точки зрения станут предметом дискуссии на будущих форумах. Заместитель председателя также разъяснил, что вопрос о простой перевозке некоторых запрещенных материалов, как отметил ряд делегатов, выходит за рамки мандата Подкомитета и по нему следует запросить дополнительные указания у Совета. Еще одна делегация, поддержав заявление заместителя председателя и содержание документа A36-WP/12, призвала продолжать работу по внесению поправок в конвенции без необоснованных задержек.

46.6 Подводя итоги дискуссии, председатель заявила, что Комиссия поблагодарила Секретариат, Исследовательскую группу и Подкомитет за проделанную работу и высказалась в поддержку перехода к следующему этапу. Были также приняты к сведению высказанные рядом делегаций серьезные оговорки, в частности в отношении положения об исключении военной деятельности, которые необходимо отразить в настоящем докладе и учесть Совету при рассмотрении доклада Подкомитета и решении вопроса о созыве еще одной сессии Подкомитета.

Пункт 47 повестки дня. Программа работы Организации в юридической области

47.1 Комиссия рассмотрела данный пункт повестки дня на основании следующих документов: A36-WP/8, представленного Советом; A36-WP/134, представленного Индией; A36-WP/140, представленного членами Европейской конференции гражданской авиации; A36-WP/230, представленного Колумбией; A36-WP/234, представленного Саудовской Аравией, и A36-WP/256, представленного Республикой Корея.

47.2 В документе A36-WP/8 приводится информации о программе работы Юридического управления, юридических вопросах, рассматриваемых в Совете, программе работы Юридического комитета и плане юридических совещаний на 2008–2010 годы. В рабочем документе перечислены пункты программы работы Юридического комитета в порядке их очередности и представлена информация о ходе выполнения отдельных пунктов программы работы.

47.3 В рабочем документе A36-WP/134, представленном Индией, содержится информация о различных спутниковых системах функционального дополнения, а также о разработке в Индии спутниковой системы GAGAN, которая, как ожидается, начнет эксплуатироваться в 2010 году. Ссылаясь на резолюцию A35-3, которая поручила Генеральному секретарю следить и, при необходимости, оказывать содействие в разработке договорных рамок, документ призывает сформулировать основные принципы для региональных правовых рамок.

47.4 ЕВРОКОНТРОЛЬ от имени членов ЕКГА представил рабочий документ A36-WP/140 с целью проинформировать Ассамблею о достигнутом прогрессе в области выполнения резолюции A35-3. Наблюдатель подчеркнул важность договорных рамок для рассмотрения юридических и организационных аспектов GNSS на региональном уровне и заявил о том, что разработанная на европейском уровне модель будет представлять собой гибкое и несложное для применения средство, которое позволит удовлетворить конкретные потребности различных регионов. Комиссию проинформировали о том, что договорные рамки ЕКГА получили признание в Европе и что скоро они будут представлены в ИКАО для детального рассмотрения или даже оценки. Этот наблюдатель отметил, что в договорных рамках будет рассмотрен исключительно важный вопрос об ответственности.

47.5 В представленном Колумбией документе A36-WP/230 предлагается учитывать региональные многонациональные органы в будущем рассмотрении правовых рамок для систем CNS/ATM, включая GNSS, и изменить с учетом этого формулировку пункта № 3 в программе работы.

47.6 Документ A36-WP/234, представленный Саудовской Аравией, предлагает государствам, еще не ратифицировавшим Кейптаунские Конвенцию и Протокол, сделать это в интересах как должников, так и кредиторов.

47.7 Документ A36-WP/256, представленный Республикой Корея, содержит предложение Кореи о проведении в 2009 году совместно с Юридическим управлением ИКАО еще

одного регионального юридического семинара. Предлагаемый региональный семинар будет предназначен для государств, при которых аккредитовано Азиатско-Тихоокеанское бюро ИКАО.

47.8 В связи с пунктом № 1 программы работы (Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками) одна делегация напомнила о состоявшейся ранее дискуссии при рассмотрении Комиссией пункта 45 повестки дня, в ходе которой две делегации высказали мнение о том, что проект конвенции об общих рисках, как представляется, был воспринят с меньшим интересом, чем проект конвенции о незаконном вмешательстве. Эта делегация выразила сомнение в целесообразности рассмотрения данного вопроса в контексте программы работы, т. к. комиссия предполагала передать результаты всей работы Специальной группы, т. е. оба проекта конвенций, для дальнейшего рассмотрения в Юридический комитет. В этой связи одна делегация указала на возможность дополнительного рассмотрения данного вопроса в том случае, если будет сочтено необходимым провести приоритизацию двух проектов конвенций. В этом контексте еще одна делегация заметила, что, учитывая ожидаемую большую нагрузку на Юридический комитет и стремление успешно выполнить порученную работу, Совету ИКАО следовало бы принять принципиальное решение относительно того, какие тексты следует рассмотреть Юридическому комитету. В ходе последовавшей дискуссии ряд делегаций высказали мнение о том, что оба проекта конвенций должны с одинаковым вниманием рассматриваться Юридическим комитетом без установления каких-либо приоритетов для того или иного документа. Подводя итоги состоявшейся дискуссии, председатель отметила, что большинство делегаций высказались за представление обоих проектов в Юридический комитет, указав при этом на то, что, как представляется, полного консенсуса по вопросам о приоритетах не достигнуто. По ее мнению, Совету следует внимательно рассмотреть вопрос об очередности пунктов в программе Юридического комитета с учетом имеющихся времени и ресурсов.

47.9 При обсуждении пункта № 3 общей программы работы Юридического комитета несколько делегаций поддержали предложение о включении региональных многонациональных органов, изложенное в документе A36-WP/230. Эти делегации указали на чрезвычайную важность разработки четких правил и руководящих принципов участия региональных органов во внедрении систем CNS/ATM. Одна делегация также подчеркнула необходимость определения четких глобальных рамок. Делегация Соединенных Штатов Америки заявила о том, что правительство этой страны вновь выступило с предложением предоставить глобальную систему определения местоположения (GPS) для использования гражданской авиацией. Эта делегация также заявила, что правительство проводит политику отказа от принципа избирательного доступа для различных категорий пользователей и что в аппаратных средствах нового поколения даже не предусмотрена функция избирательного доступа. Еще одна делегация со ссылкой на пп. 4 и 5 резолюции A35-3 подчеркнула важность оказания технической и финансовой помощи развивающимся странам.

47.10 Комиссия **согласилась** изменить пункт № 3 общей программы работы Юридического комитета, включив ссылку на региональные многонациональные органы в текст о разработке правовых рамок. В Комиссии была достигнута договоренность о том, что после разработки членами Европейской конференции гражданской авиации модели региональных правовых рамок такую модель можно будет разослать через ИКАО ее государствам-членам с целью использования этой информации заинтересованными государствами в качестве руководства при выработке собственных региональных правовых рамок.

47.11 По пункту № 4 Комиссия приняла к сведению документ A36-WP/234.

47.12 С учетом вышеизложенного программа работы Юридического комитета была сформулирована следующим образом:

- 1) возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками;
- 2) акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права;
- 3) рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS) и региональные многонациональные органы;
- 4) международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования);
- 5) рассмотрение вопроса о ратификации документов международного воздушного права;
- 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.

47.13 Комиссия также приняла к сведению с благодарностью предложение о проведении регионального семинара в документе A36-WP/256.

Пункт 48 повестки дня. Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию

48.1 Юридическая комиссия рассмотрела данный вопрос на основе документов A36-WP/6 и A36-WP/28. Секретарь напомнил Комиссии о том, что пленарное заседание, принимая решение по пункту 9 повестки дня "Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию, и их передача Исполнительному комитету и комиссиям", передало добавление D документа A36-WP/28 Юридической комиссии для рассмотрения по пункту 48 повестки дня. Целью документа A36-WP/28 является объявить утратившими силу некоторые резолюции Ассамблеи, которые уже выполнены. В добавлении D не рекомендуется аннулировать ни одну из действующих резолюций в части V (Юридические вопросы) документа Doc 9848 (Действующие резолюции Ассамблеи). Обновленное сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области было представлено отдельно в документе A36-WP/6. В соответствии с принципами, применявшимися в прошлом Ассамблеей, сведение воедино носит в основном редакционный характер и не связано с изменением принципиальных моментов в резолюциях. Было рекомендовано, чтобы три резолюции в части V сохранили свою самостоятельность и не включались в предлагаемое сводное заявление, а именно: резолюция A32-19 "Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS"; резолюция A32-20 "Разработка и развитие соответствующих долгосрочных юридических рамок для управления внедрением GNSS" и резолюция A33-20 "Скоординированный подход при оказании помощи в области авиационного страхования от военных рисков".

48.2 Одна делегация предложила по практическим соображениям и для удобства пользования внести в преамбулу сводного заявления перекрестную ссылку на эти три резолюции, которые не были включены. Председатель разъяснила, что в документе, который выйдет на смену документу Doc 9848, будет отдельный раздел, посвященный юридическим вопросам, в который войдет сводное заявление и те резолюции в юридической области, которые не включены в сводное заявление. Поэтому она не считает необходимым включать ссылку на эти резолюции в сводное заявление.

48.3 С учетом вышеизложенного Комиссия **согласилась** с тем, что в контексте добавления D документа A36-WP/28 ни одну из резолюций в юридической области не рекомендуется признать утратившей силу. Затем Комиссия **решила** рекомендовать пленарному заседанию принять предлагаемую резолюцию, которая приводится ниже:

Резолюция 48/1: 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 36-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 резолюции A7-6, A10-40, A16-36, A27-3, A31-15, A33-4 и A35-3.

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 не менее чем четыре месяца.

4. Такой проект конвенции рассматривается с целью его утверждения конференцией, которая может быть созвана совместно с сессией Ассамблеи. Открытие конференции состоится не ранее чем через шесть месяцев после даты распространения такого проекта, как предусмотрено в пунктах 2 и 3 выше. Совет может пригласить на такую конференцию любое государство, не являющееся членом Организации, 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 A31-15 (добавление С) относительно ратификации протоколов, касающихся изменения Чикагской конвенции, а также документов частного воздушного права и других документов, которые были разработаны и приняты под эгидой Организации,

отмечая с обеспокоенностью сохраняющиеся медленные темпы ратификации вышеупомянутых протоколов, касающихся изменения Чикагской конвенции, в частности тех из них, которые вводят в Чикагскую конвенцию статьи 3 *bis* и 83 *bis*, и заключительные пункты (относящиеся к текстам на арабском и китайском языках),

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 возможно кратчайшие 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];

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, ратифицировать протоколы, вводящие статьи 3 *bis* и 83 *bis* и изменяющие статьи 50(a) (1990) и 56 (1989) Чикагской конвенции;

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, в возможно кратчайшие сроки ратифицировать другие документы международного воздушного права, в частности Монреальскую конвенцию 1999 года и Кейптаунские документы 2001 года;

настоятельно призывает государства, ратифицировавшие указанные документы, представить Генеральному секретарю копии текстов и документов, которые они использовали в процессе ратификации и реализации положений таких документов, 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 большое значение для Организации и государств и что желательно способствовать распространению знаний в этом важном вопросе,

предлагает Совету предпринять все возможные действия с целью содействия преподаванию воздушного права в тех государствах, где оно еще не ведется,

настоятельно призывает принять надлежащие меры, которые будут способствовать достижению вышеуказанной цели и

призывает Договаривающиеся государства и заинтересованные стороны делать взносы в Фонд стипендий имени Ассада Котайта для выпускников и аспирантов учебных заведений.

ДОБАВЛЕНИЕ E

Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные/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 или нарушающими порядок пассажирами на борту воздушных судов, выполняющих международные рейсы,

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

поощряя принятие национальных правовых норм, позволяющих государствам осуществлять юрисдикцию в отношении преследования за преступные действия и правонарушения, совершенные в результате недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов, зарегистрированных в других государствах,

на этой основе:

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства как можно скорее принять национальные законы и положения для эффективного решения проблемы недисциплинированных или нарушающих порядок пассажиров, включив в них, по мере практической возможности, нижеуказанные положения;

призывает все Договаривающиеся государства преследовать в судебном порядке всех лиц, совершивших любое из правонарушений, содержащихся в принятых таким образом национальных законах и положениях, для чего они имеют юрисдикцию в соответствии с этими законами и положениями.

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

Раздел 1: Нападение и другие акты, создающие препятствия экипажу на борту гражданского воздушного судна

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

- 1) нападение, запугивание или угроза, физическая или словесная, в отношении члена экипажа, если в результате этих действий создаются препятствия для выполнения членом экипажа своих обязанностей или уменьшается способность члена экипажа выполнять эти обязанности;
- 2) отказ от выполнения законного указания командира воздушного судна или члена экипажа, сделанного от имени командира воздушного судна, с целью обеспечения безопасности воздушного судна или находящихся на борту любых лиц или собственности или с целью поддержания на борту порядка и дисциплины.

Раздел 2: Нападение и другие акты, создающие угрозу безопасности или нарушение должного порядка и дисциплины на борту гражданского воздушного судна

- 1) Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна акты физического насилия против какого-либо лица, сексуального посягательства или растления малолетних, совершает правонарушение.
- 2) Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, тем самым совершает правонарушение, если такие Действия создают угрозу безопасности воздушного судна или любого находящегося на борту лица или если такие действия нарушают должный порядок и дисциплину на борту воздушного судна:
 - a) нападение, запугивание или угроза, физическая или словесная, в отношении другого лица;
 - b) умышленное повреждение или уничтожение имущества;
 - c) употребление спиртных напитков или наркотических средств, ведущее к интоксикации.

Раздел 3: Прочие правонарушения, совершаемые на борту гражданского воздушного судна

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

- 1) курение в туалете или в других местах, которое может создавать угрозу безопасности воздушного судна;
- 2) повреждение устройства обнаружения дыма или другого устройства обеспечения безопасности, установленного на борту воздушного судна;
- 3) использование портативного электронного устройства, если такое использование запрещено.

Раздел 4: Юрисдикция

1. Юрисдикция (*название государства*) распространяется на любое правонарушение, указанное в разделах 1, 2 или 3 настоящего закона, если действие, составляющее правонарушение, имело место на борту:
 - 1) любого гражданского воздушного судна, зарегистрированного в (*название государства*); или
 - 2) любого гражданского воздушного судна, сданного в аренду с экипажем или без экипажа эксплуатанту, основное место коммерческой деятельности которого находится в (*название государства*), или, если эксплуатант не имеет основного места коммерческой деятельности, постоянное местожительство которого находится в (*название государства*); или
 - 3) любого гражданского воздушного судна, находящегося на территории или над территорией (*название государства*); или
 - 4) любого другого гражданского воздушного судна в полете за пределами (*название государства*), если
 - а) пункт очередной посадки такого воздушного судна находится в (*название государства*);
 - б) командир воздушного судна передал подозреваемого правонарушителя компетентным полномочным органам (*название государства*), обратился к этим органам с просьбой о возбуждении судебного преследования в отношении предполагаемого правонарушителя и подтвердил, что командир или эксплуатант не обратились или не обратятся с аналогичной просьбой к любому другому государству.
2. Термин "в полете", используемый в настоящем разделе, означает период с момента включения двигателей для взлета до момента окончания послепосадочного пробега.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Практический подход к рассмотрению правовых и институциональных аспектов систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что существующие правовые рамки для систем CNS/ATM, а именно Чикагская конвенция, Приложения к ней, резолюции Ассамблеи (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 № 3 в общей программе работы Юридического комитета "Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS) и региональные многонациональные органы" 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 нормам 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;

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

— КОНЕЦ —