



A37-WP/328
LE/15
30/9/10
Addendum/Corrigendum No 1
1/10/10

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ
ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 61 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Проект текста по пункту 61 повестки дня заменить прилагаемым текстом.

Пункт 61 повестки дня. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области

61.1 Юридическая комиссия рассмотрела этот пункт на основе документа A37-WP/3 Revised, представленного Советом, и документа A37-WP/243, представленного Боливарианской Республикой Венесуэла.

61.2 В документе A37-WP/3 Revised приводится предложение в отношении обновленной, с редакционной точки зрения, резолюции, заменяющей существующее сводное заявление в резолюции A36-26. Секретарь Комиссии заявил, что в документе в основном идет речь о редакционных поправках и не затрагиваются каких-либо вопросов политического характера, а это соответствует принципам, регламентирующим выполнение этой задачи. Как отметила одна делегация, при этом понимается, что необходимо будет также включить в 8-е положение добавления С, которое начинается со слов "Настоятельно призывает все Договаривающиеся государства", короткие названия недавно принятых Пекинских документов по авиационной безопасности.

61.3 В документе A37-WP/243 приводится предложение о внесении поправки в Типовое законодательство в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов, приведенное в добавлении Е сводного заявления. Предложение заключается в том, чтобы включить в разделы 1, 2 и 3 типового законодательства примечание с целью учесть существующее национальное законодательство в Венесуэле, в котором проводится различие между проступками и правонарушениями. Кроме того, предлагается включить дополнительный текст в раздел 4, касающийся юрисдикции.

61.4 Комиссия **согласилась** рекомендовать пленарному заседанию принять предлагаемую ниже резолюцию.

A37- : 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 резолюцию A36-26.

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 создана 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 А36-26 (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 поправки, вводящие статьи 3 *bis*, 83 *bis*, 50(a) (1990), и 56 (1989) к 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, Кейптаунские документы 2001 года, две Монреальские конвенции от 2 мая 2009 года, Пекинскую конвенцию и Пекинский протокол 2010 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 гражданского 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
 - a) пункт очередной посадки такого воздушного судна находится в (*название государства*);
 - b) 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 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. *порукает* Совету регистрировать такие региональные инициативы, анализировать их и как можно скорее предавать гласности (в соответствии со статьями 54, 55 и 83 Чикагской конвенции).