



A37-WP/383

P/48

5/10/10

## АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

### ДОКЛАД ЮРИДИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ПО ОБЩЕМУ РАЗДЕЛУ И ПУНКТАМ 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61 И 62 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Юридической комиссии)

Прилагаемый доклад по общему разделу и пунктам 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61 и 62 повестки дня утвержден Юридической комиссией. Резолюции 59/1, 60/1 и 61/1 рекомендуются для принятия пленарным заседанием.

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

## ДОКЛАД ЮРИДИЧЕСКОЙ КОМИССИИ АССАМБЛЕЕ

### Общий раздел

1. С 28 сентября по 8 октября 2010 года Юридическая комиссия провела три заседания. Председателем Комиссии на пленарном заседании был избран г-н Л. Мабасо (Южная Африка).
2. На своем 1-м заседании Комиссия избрала г-на С. Эйда (Ливан) и г-на С. Клегга (Новая Зеландия) соответственно первым и вторым заместителями председателя.
3. Все три заседания Комиссии были открытыми.
4. В одном или нескольких заседаниях Комиссии приняли участие представители 105 Договаривающихся государств и 9 делегаций-наблюдателей.
5. Обязанности секретаря Комиссии выполнял директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям г-н Д. Вибо. Г-н Дж. В. Аугустин, заместитель директора, исполнял обязанности его заместителя. Помощниками секретаря были г-н Б. Верхаген, старший сотрудник Управления по правовым вопросам и внешним сношениям, г-да Дж. Хуан и А. Джейкоб, сотрудники Юридического управления, и г-жа М. Уайнштейн, сотрудник Юридического управления.

### Повестка дня и организация работы

6. Были рассмотрены пункты 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61 и 62 повестки дня, переданные Комиссии пленарным заседанием и изложенные ниже:

Пункт 55. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2007, 2008 и 2009 годы

Пункт 56. Бюджеты на 2011, 2012 и 2013 годы

Пункт 57. Международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования)

Пункт 58. Доклад о ходе работы по пункту "Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками"

Пункт 59. Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права

Пункт 60. Программа работы Организации в юридической области

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

Пункт 62. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Юридической комиссией

6.1 Рабочие документы и другие материалы, рассмотренные Комиссией, перечислены по пунктам повестки дня в добавлении в 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 55 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2007, 2008 и 2009 годы**

55.1 Комиссия **приняла к сведению** главу о Правовом регулировании годовых докладов Совета Ассамблее за 2007 (Dос 9898), 2008 (Dос 9916) и 2009 (Dос 9921) годы, а также дополнительный доклад за первую половину 2010 года (Dос 9921, Дополнение), которые были переданы Комиссии пленарным заседанием.

-----

**Пункт 56 повестки дня. Бюджеты на 2011, 2012 и 2013 годы**

56.1 Комиссия **приняла к сведению** бюджет на правовые вопросы и внешние сношения на 2011, 2012 и 2013 годы, приведенный на с. 105 Проекта бюджета Организации, предложенного в документе A37-WP/43.

-----

**Пункт 57 повестки дня. Международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования)**

57.1 Этот пункт был рассмотрен на основе представленного Советом документа A37-WP/44, в котором приводится доклад о проделанной после 36-й сессии Ассамблеи работе, связанной с контролем Совета за функционированием Контролирующего органа Международного регистра. Кроме того, в нем упоминается о двух докладах, представленных Советом в 2008 и 2010 годах Сторонам кейптаунских документов относительно выполнения им функций в качестве Контролирующего органа и о назначении/переназначении 12 членов Комиссии экспертов Контролирующего органа Международного регистра (КЭКОМП) в 2009 году, а также об утверждении нововведений в Регистр, которые были рекомендованы КЭКОМП в 2007, 2008 и 2009 гг. и нашли отражение в качестве поправок к *Правилам и процедурам Международного регистра*, и приводится информация о решении повторно назначить Регистратора еще на второй пятилетний срок, начинающийся 1 марта 2011 года. Секретарь сообщил, что в п. 2.4 рабочего документа необходимо внести исправление, так как по состоянию на 1 сентября 2010 года Кейптаунская конвенция и Кейптаунский протокол насчитывали 33 Стороны.

57.2 Одна делегация заявила о своей решительной поддержке Кейптаунской конвенции и Кейптаунского протокола и отметила, что правительство ее страны принимало активное участие в разработке этих двух документов, а также обратила внимание на важную роль регистрации и поисковых услуг, выполняемых Международным регистром. Эта делегация заявила, что ее, однако, беспокоят два вопроса. Во-первых, она считала, что важно обеспечить выполнение функций регистрации и поиска в Регистре на всех официальных языках ИКАО, чтобы добиться максимально эффективного использования Регистра его участниками. Во-вторых, она считала, что Регистратор до сих пор еще не отвечает требованиям Кейптаунской конвенции и Кейптаунского протокола в том, что касается страхового обеспечения или финансовых гарантий, хотя покрытие увеличено до 70 млн долл. США. Эта делегация считала, что это все равно еще далеко от предусматриваемого Протоколом уровня, составляющего 200 млн долл. США. Эта делегация, страна которой готовится вскоре ратифицировать кейптаунские документы, настоятельно предложила Ассамблее принять к сведению ее позицию в отношении страхования и использования языков.

57.3 Секретарь сообщил о том, что документы, утверждаемые Советом в качестве Контролирующего органа, такие как Правила и Процедуры, выпускаются на всех официальных языках ИКАО; однако Регистр продолжает функционировать только на английском языке в связи с определенными техническими проблемами. Секретарь также сообщил, что Секретариат проводит консультации со Специальной группой по возобновлению контракта Регистратора по вопросу о страховании и другим вопросам. Эта Специальная группа состоит из нескольких членов КЭКОМП.

57.4 Другая делегация, один из экспертов которой является членом КЭКОМП и Специальной группы, отметил, что на страховое обеспечение влияют суммы, предлагаемые на рынке страхования. Его делегация также отметила, что Регистратор может получить выгоды от дополнительной защиты, обеспечиваемой снижением вычитаемой суммы при страховании, если учесть, что после начала функционирования Регистратора против него не возбуждалось каких-либо исков.

57.5 Подводя итоги обсуждения, председатель сделал вывод, что Комиссия **приняла к сведению** содержащуюся в документе A37-WP/44 обновленную информацию, а также высказанные участниками заседания замечания.

-----

**Пункт 58 повестки дня. Доклад о ходе работы по пункту "Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками"**

58.1 Этот пункт был рассмотрен на основе документа A37-WP/31 Revised, представленного Советом, и документа A37-WP/118, представленного Канадой, Сингапуром, Соединенным Королевством и Южной Африкой.

58.2 В документе A37-WP/31 Revised Ассамблее был представлен доклад о ходе работы, проделанной по этому вопросу после предыдущей сессии Ассамблеи. В частности, представлена информация о принятии в 2009 году на Дипломатической конференции текстов следующих двух конвенций:

- a) *Конвенция о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов* (которую обычно называют "Конвенция о возмещении ущерба, причиненного в результате незаконного вмешательства") (Дос 9920);
- b) *Конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам* (которую обычно называют "Конвенция об общих рисках") (Дос 9919).

58.3 В добавлении к этому документу приводятся наиболее важные положения каждой конвенции и указывается, что к настоящему времени эти две конвенции подписали соответственно семь и девять государств. В документе также приводится информация о проводимой Подготовительной комиссией работе по учреждению международного фонда, что делается в соответствии с резолюцией № 2, принятой на Дипломатической конференции. Дополнительно к адресованной Ассамблее просьбе о принятии этой информации к сведению в этом документе государствам настоятельно предлагается ратифицировать эти две конвенции в соответствии с решением, которое было принято Советом в ходе его 190-й сессии.

58.4 Одна из делегаций заявила о том, что она скептически относится к тому, чтобы настоятельно предлагать государствам ратифицировать эти конвенции. По мнению этой делегации, в конвенциях есть серьезные недостатки, в частности в Конвенции о возмещении ущерба, причиненного в результате незаконного вмешательства. Эта делегация заявила, что учреждение предлагаемого фонда не будет эффективным и, скорее всего, это вообще невозможно осуществить, и, кроме того, она считала, что концепция незыблемого предела не обеспечивает повышения уровня защиты жертв. Учитывая, что к настоящему времени лишь небольшое количество стран подписали эти конвенции, а также тот высокий порог, который установлен для вступления этих конвенций в силу, эта делегация выразила свои сомнения, что эти конвенции когда-либо вступят в силу, и поэтому считала невозможным для себя согласиться с предложением о том, чтобы настоятельно рекомендовать государствам ратифицировать эти конвенции. С этим мнением согласилась еще одна делегация.

58.5 В документе A37-WP/118, который был представлен делегацией Канады от имени других соавторов, Ассамблее было предложено рассмотреть информацию о проводимой Подготовительной комиссией работе по учреждению международного фонда гражданской авиации для возмещения ущерба. Заявив о том, что мнение, высказанное ранее двумя делегациями, представляет лишь мнение меньшинства, делегация Канады заявила, что она

стремится найти прагматические решения трудных проблем. Делегация Канады заявила, что, действуя в духе подхода, рассчитанного на далекую перспективу, Подготовительная комиссия выполнила задачу по определению решений, которые должны быть приняты Конференцией сторон (КС) Конвенции о возмещении ущерба, причиненного в результате незаконного вмешательства. С этой целью Подготовительная комиссия уже разработала Правила процедуры для Конференции сторон и активно занимается решением более сложных вопросов, связанных с подготовкой правил функционирования международного фонда и разработкой структуры такого фонда. Кроме того, в настоящее время предпринимаются усилия по разработке руководящих принципов возмещения ущерба, решению вопроса о первоначальных взносах в фонд и подготовке руководящих принципов внесения инвестиций и организации финансового управления, а также общих руководящих принципов оказания помощи в тех случаях, когда происшествия происходят в государствах, не являющихся Сторонами. Эта делегация также сообщила, что Подготовительная комиссия подготовила важную записку, в которой приводится описание основных юридических вариантов быстрой реализации в предварительном порядке преимуществ конвенций в случае возникновения кризисной обстановки до вступления в силу конвенции. Эта делегация сделала вывод, что в этом случае лучше всего пригласить заинтересованные государства, располагающие экспертами, которые имеют необходимые знания, принять участие в работе Подготовительной комиссии в качестве наблюдателей.

58.6 Несколько делегаций в своих выступлениях обращали внимание на то, что необходимо оказать помощь в работе Подготовительной комиссии. Эти делегации также заявляли о том, что они согласны с тем, что необходимо предпринять действия, которые предложены в обоих рабочих документах. Одна из этих делегаций отметила, что она разделяет обеспокоенность делегации, которая выразила скептицизм, но хотела бы напомнить, что Конвенцию о возмещении ущерба, причиненного в результате незаконного вмешательства, и относящийся к ней фонд следует рассматривать в контексте решения проблем строгой и неограниченной ответственности, с которыми сталкиваются авиакомпании, а также огромных сумм требуемого возмещения, которые невозможно покрыть за счет имеющегося страхования. Конвенция и фонд, когда он будет создан, призваны достигнуть баланса между интересами жертв и потребностями авиакомпаний.

58.7 Подводя итоги обсуждения, председатель сделал вывод о том, что в рабочих документах не поднято каких-либо новых вопросов. Несмотря на такие сомнения государств, которые уже звучали на Дипломатической конференции, председатель заявил, что этот процесс необходимо продвигать вперед. Соответственно, Комиссия должна принять к сведению достигнутый прогресс и настоятельно предложить государствам вместе с экспертами, обладающими соответствующей квалификацией, присоединиться к работе Подготовительной комиссии и содействовать вступлению в силу этих конвенций.

-----

**Пункт 59 повестки дня. Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права**

59.1 Секретарь представил устный доклад о Дипломатической конференции по авиационной безопасности, которая проходила в Пекине (Китай) с 30 августа по 10 сентября 2010 года. В Конференции приняли участие 76 государств и 4 международных организации. Конференция приняла *Конвенцию о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекинская конвенция) и *Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекинский протокол). Эти договоры криминализуют, в частности, акты использования гражданских воздушных судов в качестве оружия, а также использования опасных материалов для нападений на воздушные суда или другие объекты на земле. Предусмотрено наказание за незаконную перевозку биологического, химического и ядерного оружия и связанных с ним материалов. Более того, особо оговорена уголовная ответственность руководителей и организаторов правонарушений, подпадающих под действие этих документов. Угроза совершения преступления, предусмотренного договорами, может также повлечь за собой уголовную ответственность, если обстоятельства свидетельствуют о том, что такая угроза носит реальный характер. Для вступления в силу каждого из этих двух документов требуется 22 документа о ратификации. По состоянию на 1 октября 2010 года Конвенцию подписали 20 государств, а Протокол – 21 государство.

59.2 В дополнении к документу A37-WP/290, представленному Австралией, Аргентиной, Канадой, Китаем, Мексикой, Нигерией, Соединенным Королевством, Соединенными Штатами Америки, Угандой, Францией, Чешской Республикой и Южной Африкой, содержится проект резолюции Ассамблеи, настоятельно рекомендующий всем государствам – членам ИКАО подписать и ратифицировать Пекинскую конвенцию и Пекинский протокол.

59.3 Одна делегация, которую поддержали еще три делегации, подчеркнув необходимость расширения и укрепления правовых рамок криминализации незаконных актов, направленных против международной гражданской авиации, выразила сожаление в связи с тем, что пекинские документы были приняты не на основе консенсуса, а голосованием. В частности, так называемая статья об исключении военной деятельности вызвала разногласия среди государств, и этот факт может отразиться на принятии документов. Было подчеркнуто, что государствам следует дать возможность сделать оговорку в отношении этой статьи.

59.4 Большинство выступивших делегатов высказали мнение о том, что два новых договорных документа расширяют и усиливают глобальные рамки борьбы с актами терроризма против гражданской авиации. Их всеобщее принятие является значительным шагом вперед в деле сотрудничества в предотвращении незаконных актов, направленных против гражданской авиации.

59.5 Один наблюдатель сослался на сделанное им во время Дипломатической конференции заявление о том, что к уголовно наказуемым деяниям, предусмотренным пекинскими документами, не должны относиться правомочные действия авиакомпаний и их служащих при выполнении их обычной работы.

59.6 Подводя итоги дискуссии, председатель особо отметил широкий консенсус в вопросе о том, что правовые рамки авиационной безопасности требуют усиления в контексте новых и возникающих угроз. Новые договорные документы не препятствуют государствам

высказывать оговорки по конкретному положению при подписании, ратификации или присоединении. После этого Комиссия **согласилась** рекомендовать пленарному заседанию принятие приводимой ниже резолюции.

**Резолюция 59/1. Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года**

*Ассамблея,*

*ссылаясь* на свою резолюцию A36-26 (добавление С) относительно ратификации документов, которые были разработаны и приняты под эгидой Организации,

*признавая* важность расширения и укрепления глобального режима авиационной безопасности в свете новых и возникающих угроз,

1. *настоятельно рекомендует* всем государствам поддерживать и поощрять всеобщее принятие *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекинская конвенция 2010 года) и *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекинский протокол 2010 года);

2. *настоятельно рекомендует* всем государствам как можно скорее подписать и ратифицировать Пекинскую конвенцию и Пекинский протокол 2010 года;

3. *предлагает* Генеральному секретарю оказывать соответствующее содействие в процессе ратификации по запросу государства-члена.

-----

**Пункт 60 повестки дня. Программа работы Организации в юридической области**

60.1 Комиссия рассмотрела данный вопрос на основе документов A37-WP/33, представленного Советом, A37-WP/77 с добавлением № 1, добавлением № 2 и добавлением № 3, представленного Аргентиной, Бразилией, Германией, Канадой, Нигерией, Сингапуром, Соединенными Штатами Америки, Танзанией, Южной Африкой и Японией, A37-WP/80, представленного Соединенными Штатами Америки, A37-WP/229, представленного Колумбией, A37-WP/233, представленного Республикой Корея, и A37-WP/281 Revised с исправлением № 1, представленного Группой членов семей жертв авиакатастроф, Фондом безопасности полетов и Латиноамериканской ассоциацией воздушного и космического права (АЛАДА).

60.2 В документе A37-WP/33 для сведения Ассамблеи представлена информация о текущей работе Секретариата в юридической области и дается обзор событий и соответствующих решений, принимавшихся Советом после предыдущей сессии Ассамблеи в отношении пунктов программы работы Юридического комитета, включая приоритизацию пунктов. Одна делегация и один наблюдатель с удовлетворением отметили возобновление работы Исследовательской группы Секретариата по недисциплинированным пассажирам, отметив, в частности, необходимость рассмотрения аспектов юрисдикции государства места посадки в отношении серьезных правонарушений, совершенных недисциплинированными пассажирами.

60.3 В документе A37-WP/77 содержится предложение о принятии резолюции, настоятельно рекомендующей всем государствам как можно скорее ратифицировать Монреальскую конвенцию 1999 года, а Генеральному секретарю ИКАО поручается оказывать соответствующее содействие в процессе ратификации при наличии просьбы от государства. Представляя этот документ, делегация Соединенных Штатов Америки сослалась на те преимущества, которые Конвенция приносит пассажирам, особо подчеркнув необходимость стремиться к всеобщему принятию Конвенции, учитывая путаницу, создаваемую в настоящее время существованием параллельных правовых режимов.

60.4 Представляя от имени соавторов документ A37-WP/281, представитель Группы членов семей жертв авиакатастроф также остановился на необходимости содействия ратификации Монреальской конвенции 1999 года, отметив неприемлемость ситуации, когда в отношении потерпевших в одном и том же авиационном происшествии могут применяться разные нормы компенсации.

60.5 В ходе рассмотрения двух вышеупомянутых рабочих документов многие делегации, в том числе одна делегация, выступавшая от имени государств – членов Европейского союза и других членов ЕКГА, а также один наблюдатель поддержали мысль о необходимости более активно призывать государства к ратификации Монреальской конвенции 1999 года. Несколько делегаций считали целесообразным призывать к всеобщему принятию. Ряд делегаций отметили, что нынешняя ситуация является неудовлетворительной, так как зачастую трудно определить, какой из режимов ответственности применим в конкретном случае. Отвечая на замечание одной делегации о том, что резолюция в отношении Монреальской конвенции уже имеется, одна делегация заметила, что предлагаемая резолюция несколько шире по сфере применения, так как в ней содержится призыв ко всеобщему принятию. В результате Комиссия **согласилась** предложить Ассамблее принять предлагаемую резолюцию, приведенную ниже.

**Резолюция 60/1. Поддержка Монреальской конвенции 1999 года**

*Ассамблея,*

*ссылаясь* на свою резолюцию A36-26 (добавление С) относительно ратификации документов, которые были разработаны и приняты под эгидой Организации,

*признавая* важность достижения всеобщего режима, регулирующего ответственность авиакомпаний перед пассажирами и грузоотправителями на международных рейсах,

*признавая* желательность равноправной, справедливой и удобной системы, которая предусматривает полную компенсацию потерь,

1. *настоятельно призывает* все государства поддерживать и поощрять всеобщее принятие Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, совершенной в Монреале 28 мая 1999 года (Монреальская конвенция 1999 года);

2. *настоятельно призывает* все государства, которые еще не сделали этого, как можно скорее стать участниками Монреальской конвенции 1999 года;

3. *порукает* Генеральному секретарю предоставить соответствующее содействие в осуществлении процесса ратификации, если поступит такая просьба от государства.

60.6 Документ A37-WP/80 содержит предложение включить вопрос "Рассмотрение инструктивного материала о конфликте интересов" в программу работы Юридического комитета. Разъясняя это предложение, делегация Соединенных Штатов Америки высказала мнение о желательности принятия в рамках сектора достаточно последовательных норм, устанавливающих и поддерживающих четкое разграничение между полномочными органами гражданской авиации и той деятельностью, которую они регулируют. В качестве примера приводилась ситуация, когда в одном государстве генеральный директор гражданской авиации (ГДГА) должен полностью отказаться от любых финансовых интересов в отрасли, тогда как в другой стране ГДГА может сохранить должность пилота авиакомпании, и из-за отсутствия инструктивных указаний на этот счет такие вопросы регулируются широким диапазоном национальных законов. Эта делегация предложила рассматривать ситуации с конфликтом интересов в трех различных областях: 1) финансовые интересы в регулируемых структурах; 2) переход лиц на работу из государственных учреждений в отрасль и наоборот; и 3) практика назначения или прикомандирования персонала для выполнения контрольных функций от имени ведомства гражданской авиации. Поэтому Юридическому комитету следует изучить данный вопрос более глубоко и выработать по мере необходимости и целесообразности рекомендации о принятии ИКАО инструктивного материала, если в нем есть потребность.

60.7 Две делегации считали существующий инструктивный материал ИКАО достаточным и не видели необходимости в дополнительных действиях со стороны Юридического комитета. Одна из этих делегаций обратила внимание Комиссии на существующий материал части А Руководства по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Дос 9735). Также было отмечено, что дополнительный инструктивный материал содержится в части 3 документа Дос 8335 "Руководство по процедурам

*эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора*". Еще одна делегация, не возражая против целей внесенного предложения, указала, что данный вопрос следовало бы вначале рассмотреть в Аэронавигационной комиссии. Большое количество делегаций, выступивших по данному вопросу, положительно оценили это предложение. Вместе с тем, некоторые из этих делегаций указали на необходимость ограничения рамок исследования разработкой потенциального инструктивного материала, так как это не тот вопрос, который следует рассматривать в Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО или в конвенции. Одна из этих делегаций предложила разослать вопросник для определения круга элементов, которые предстоит изучить.

60.8 Подводя итоги обсуждения данного вопроса, председатель отметил, что предложение о проведении исследования получило широкую поддержку. После этого Комиссия **согласилась** включить в программу работы Юридического комитета вопрос "Рассмотрение инструктивного материала о конфликте интересов".

60.9 Одна делегация устно предложила добавить в программу работы вопрос о выработке типового законодательства для оказания государствам помощи в выполнении SARPS по безопасности полетов и авиационной безопасности. Одна делегация поддержала это предложение, и еще несколько делегатов положительно оценили его. Одна делегация предложила рассматривать его в более широких рамках исследования правовых вопросов, связанных с осуществлением государственной программы по безопасности полетов. Разделяя мнение о том, что для некоторых государств законодательное оформление выполнения SARPS по-прежнему сопряжено с трудностями, несколько делегаций указали на то, что данное предложение не было представлено заблаговременно, в связи с чем они не могут его рассматривать на данном этапе.

60.10 Далее Комиссия рассмотрела документ A37-WP/229, представленный Колумбией. Этот рабочий документ содержит предложение о согласовании между эксплуатантами аэропортов, авиационными полномочными органами и другими сторонами критериев, регулирующих распределение ответственности за ущерб, причиненный в результате столкновения с дикими животными. Большинство делегаций, выступивших по данному вопросу, не видели пробелов в праве, которые требовалось бы устранить, так как Монреальская конвенция 1999 года и документы об ответственности перед третьими лицами, в частности Конвенция 2009 года об общих рисках, предусматривают возможность регрессных исков. Кроме того, страховой рынок предоставляет достаточную защиту по таким рискам.

60.11 Комиссия с удовлетворением **приняла к сведению** предложение Республики Корея о проведении в 2012 году регионального юридического семинара для рассмотрения правовых вопросов, представляющих интерес для государств Азиатско-Тихоокеанского региона, которое содержится в документе A37-WP/233.

60.12 С учетом добавления нового пункта, посвященного конфликту интересов, Комиссия **подтвердила** программу работы Юридического комитета, приведенную в п. 3.4 документа A37-WP/33.

**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. Председатель заметил, что это предложение не было поддержано, отметив при этом, что Венесуэла вполне может поставить данный вопрос в рамках другого форума в соответствии с установленным порядком.

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

**Резолюция 61/1. 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 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 6 мес после даты распространения такого проекта, как предусмотрено в пп. 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 протоколы, вводящие статьи 3 *bis* и 83 *bis* и изменяющие статьи 50 а) (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, 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;

*порушает* 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 Асада 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
    - 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 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,

*принимая во внимание*, что необходимо учитывать региональные инициативы по выработке мер для рассмотрения любых юридических или институционных 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 институционных 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).

---

**Пункт 62 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Юридической комиссией**

62.1 Комиссия **приняла к сведению** документ A37-WP/95 (информационный документ).

-----