

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ****ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

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

**ПРЕДЛАГАЕМОЕ СВЕДЕНИЕ ВОЕДИНО РЕЗОЛЮЦИЙ
В ЮРИДИЧЕСКОЙ ОБЛАСТИ**

(Представлено Советом)

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ

В настоящем документе представляется доклад о резолюциях Ассамблеи в юридической области, подлежащих сведению воедино или аннулированию, и предлагается обновленная резолюция о сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в юридической области. Помимо резолюции A31-15 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области", в части V документа Дос 9848 содержится пять резолюций. Решено, что ни одну из этих резолюций не следует объявлять утратившей силу и что сведение резолюций воедино по существу произвести невозможно, так как они касаются довольно разных вопросов. Однако, за исключением резолюций A32-19 "Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS", A32-20 "Разработка и развитие соответствующих долгосрочных правовых рамок для управления внедрением GNSS", A33-20 "Скоординированный подход при оказании помощи в области авиационного страхования от военных рисков", все остальные резолюции объединены в сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в юридической области. В это заявление внесены необходимые редакционные изменения.

Действия Ассамблеи: Ассамблее предлагается рассмотреть и принять предлагаемую резолюцию, содержащуюся в дополнении А.

<i>Стратегические цели:</i>	Данный документ связан со стратегической целью F, поскольку в нем поощряется ратификация государствами документов воздушного права, а также со вспомогательной стратегией реализации 3 в части, касающейся обеспечения эффективности и актуальности документов ИКАО
<i>Финансовые последствия:</i>	Дополнительных ресурсов не требуется
<i>Справочный материал:</i>	Дос 9848, Действующие резолюции Ассамблеи

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На 7-м и 8-м заседаниях своей 142-й сессии Совет рассмотрел документ C-WP/9978 "Существенный пересмотр всех действующих резолюций Ассамблеи" и "поручил Генеральному секретарю подготовить, насколько это возможно, проекты сводных резолюций в области воздушного транспорта и по юридическим вопросам, не влекущие за собой изменение политики, на основе соответственно частей III и IV документа Дос 9602 [Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 1992 года)] для рассмотрения Авиатранспортным комитетом (часть III) и Советом в ходе 143-й сессии". Что касается резолюций в юридической области, то на 22-м заседании своей 143-й сессии Совет рассмотрел итоговый документ (C-WP/10035) и согласился рекомендовать 31-й сессии Ассамблеи принять предложение о сведении воедино действующих резолюций. Впоследствии Ассамблея приняла резолюцию A31-15 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области". В настоящем документе представляется обновленное сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области.

2. ПРЕДЛАГАЕМАЯ СВОДНАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ

2.1 В части V "Юридические вопросы" документа Дос 9848 "Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2004 года)" содержится шесть резолюций; кроме того, в части V имеются ссылки на восемь других резолюций, содержащихся в других частях документа. Эти шесть резолюций указаны ниже:

- 1) A31-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области.
- 2) A32-19. Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS.
- 3) A32-20. Разработка и развитие соответствующих долгосрочных юридических рамок для управления внедрением GNSS.
- 4) A33-4. Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные/нарушающие порядок пассажиры).
- 5) A33-20. Скоординированный подход при оказании помощи в области авиационного страхования от военных рисков.
- 6) A35-3. Практический подход к рассмотрению правовых и институционных аспектов систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM).

Рассмотрение этих резолюций показало, что ни одну из них не следует объявлять утратившей силу. Поскольку эти резолюции в целом не охватывают одного и того же вопроса одинаковым образом и фактически не дублируют друг друга, в сущности речь не идет о сведении воедино отдельных резолюций. Однако для удобства пользования данные резолюции, за исключением нижеуказанных, объединяются в "Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в юридической области".

2.2 Резолюция A32-19 "Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS", как свидетельствует ее название, является хартией, что означает наличие особого статуса. Если данную резолюцию включить в общее сводное заявление, то ее отличительный характер, как таковой, будет несколько принижен; в этой связи резолюцию A32-19 рекомендуется сохранить в качестве отдельной резолюции. На 9-м заседании своей 180-й сессии, состоявшемся 5 марта 2007 года, Совет также решил, что резолюции A32-20 "Разработка и развитие соответствующих долгосрочных правовых рамок для управления внедрением GNSS" и A33-20 "Скоординированный подход при оказании помощи в области авиационного страхования от военных рисков" должны сохранить свой индивидуальный характер.

2.3 Кроме того, сведение воедино включает некоторые редакционные уточнения, однако в соответствии с принципами, определяющими выполнение данной задачи, никакого изменения политики при этом не предусматривается.

3. **ВЫВОД**

3.1 В дополнениях к настоящему документу представлено предложение о сведении воедино резолюций в сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в юридической области в виде чистового (дополнение А) и сравнительного (дополнение В) вариантов; на полях сравнительного текста указывается источник конкретного положения или обоснование изменения.

ДОПОЛНЕНИЕ А

A36- : 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 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 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 Е

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

— — — — —

ДОПОЛНЕНИЕ В

A31-1536- : 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 3136-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, и 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.

Источник

A31-15, добавление А

ДОБАВЛЕНИЕ В

Источник

Процедура утверждения проектов конвенций по международному воздушному праву

A31-15, добавление В

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

Источник

Ратификация международных документов ИКАО

A31-15, добавление С

Ассамблея,

ссылаясь на свою резолюцию A27-3 **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),

подчеркнуть, что заключительные пункты, относящиеся к текстам на арабском и китайском языках, еще не вступили в силу

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 ~~этих~~ еще не действующих поправок,

признавая необходимость ускорить ратификацию и вступление в силу документов воздушного права, разработанных и принятых под эгидой Организации,

содействовать ратификации даже уже вступивших в силу документов

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 ~~статьи 3 bis и 83 bis~~, заключительные ~~положения, статью 56 (1989), а также статью 50 а) (1990)~~] пункты, относящиеся к текстам на арабском и китайском языках];

только эти заключительные пункты еще не вступили в силу

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;

подчеркнуть важность этих поправок и вновь внести их сразу после вышестоящего пункта

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, в возможно кратчайшие сроки ратифицировать другие документы международного воздушного права, в частности ~~Монреальские протоколы № 3 и 4 1975 года об изменении "Варшавской системы"~~; Монреальскую конвенцию 1999 года и Кейптаунские документы 2001 года;

С принятием Монреальского протокола 1999 года акцент делается теперь на ратификацию Монреальского протокола 1999 года, а не двух Монреальских протоколов 1975 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

Источник

Преподавание воздушного права

A31-15, добавление D

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.

Письма государствам ТС 9/1.600-06/40 и ТС 9/1.600-06/44 от 26 и 28 апреля 2006 года соответственно, в которых сообщается о создании Фонда и содержится призыв делать взносы

ДОБАВЛЕНИЕ Е**Источник****~~A33-4~~: Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные/нарушающие порядок пассажиры)**

A33-4

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, ~~содержащиеся в добавлении к настоящей резолюции;~~

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.

ДОБАВЛЕНИЕ

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:
 - а) нападение, запугивание или угроза, физическая или словесная, в отношении другого лица;
 - б) умышленное повреждение или уничтожение имущества;
 - с) 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

тант 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

Источник

A35-3: Практический подход к рассмотрению правовых и институциональных аспектов систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)

A35-3

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 институционных 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 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 №4 ~~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).