



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ — 36-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 30 ноября – 3 декабря 2015 года)

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКИХ/ГОСУДАРСТВЕННЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ АВИАЦИИ

(Представлено Польшей, Болгарией, Чешской Республикой, Кипром, Грецией, Литвой, Румынией, Словакией, Словенией и Венгрией)

1. ПРОБЛЕМЫ И ТРУДНОСТИ, ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ РАЗДЕЛОВ А) И В) СТАТЬИ 3 ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ

1.1 Проблемы и трудности, возникающие при применении разделов а) и б) статьи 3, были описаны в 1993 году в исследовании Секретариата ИКАО по вопросу "Гражданские/государственные воздушные суда", которое затронуло следующие основные аспекты:

- а) применимый правовой режим;
- б) страховое обеспечение;
- с) применение гражданских или военных законов;
- д) воздушные суда, используемые международными организациями или в соответствии с Конвенцией Красного Креста.

В рамках исследования были рассмотрены ряд конкретных вопросов и два случая.

1.2 Отсутствие ясных и общепринятых международных норм сказывается на порядке и безопасности функционирования международной авиации.

1.3 Не сомневаясь в основных критериях определения статуса воздушных судов, изложенных в статье 3 б), авторы исследования отмечают, однако, возникающие трудности и неопределенности в отношении надлежащей классификации воздушных судов, используемых для необычных целей, и, в частности:

- а) когда воздушное судно не используется на военной, таможенной или полицейской службах, но используется на других правительственных службах;

- b) когда во всех других отношениях гражданское воздушное судно с гражданским экипажем используется в военных целях;
- c) когда воздушное судно зафрахтовано – полностью или частично – для перевозки военного, таможенного или полицейского персонала и/или груза и используется частично для перевозки лиц или груза за плату;
- d) когда воздушное судно, при прочих обстоятельствах рассматриваемое как государственное (возможно с военным экипажем), используется для перевозки пассажиров, груза или почты за плату.

1.4 С учетом рассмотрения актуальных проблем в исследовании определены возможные подходы к данному вопросу:

- a) внесение поправки в Конвенцию;
- b) принятие официального толкования ИКАО;
- c) возможные поправки к Приложениям к Конвенции и документам PANS-RAC.

1.5 В заключение с учетом неопределенности в отношении применения статьи 3 b) в исследовании Секретариата предлагается принять ее толкование и рассмотреть возможность внесения изменений в бланк типового плана полетов ИКАО, PANS-RAC и некоторые приложения.

1.6 Совет ИКАО принял к сведению исследование Секретариата и поручил Генеральному секретарю направить его Договаривающимся государствам и заинтересованным организациям для представления замечаний (в случае их возникновения) и вынести данный вопрос на рассмотрение Юридического комитета, не предложив, однако, включать его в план работы Комитета.

1.7 В течение последнего десятилетия определение гражданских/государственных воздушных судов периодически появлялось в других материалах ИКАО по некоторым конкретным вопросам, но без каких-либо попыток предложить решение проблем, касающихся различия между гражданскими и государственными воздушными судами и между гражданскими и государственными полетами. Документ Doc 4444, ATM/501 (15-е издание, 2007 год) содержит информацию о соответствующих индексах воздушных судов, включая HEAD (для воздушного судна, имеющего статус "глава государства") и STATE (для воздушного судна, занятого в военных, таможенных или полицейских операциях). Тем не менее правила определения статуса воздушного судна при выполнении полетов в необычных целях по-прежнему недостаточно ясны.

1.8 В 2012 году определение государственных воздушных судов и государственных полетов было также рассмотрено Советом на основе исследования, представленного секретарем Авиатранспортного комитета. В рамках исследования рассматривались только "проблемы возмещения затрат", но при этом было поддержано общее мнение о том, что в настоящее время нет необходимости проводить более детальное исследование в отношении этих определений.

1.9 Благодаря исследованию Секретариата 1993 года и последующим другим отдельным работам и документам ИКАО, Договаривающиеся государства уже имеют ценный базовый инструктивный материал, касающийся решения правовых (и практических) проблем, возникающих в связи с проведением различия между гражданскими и государственными

воздушными судами, в особенности между гражданскими и государственными полетами. Тем не менее некоторые важные вопросы, как представляется, остаются без ответа.

1.10 Определение гражданских/государственных воздушных судов является весьма важным не только в системе Чикагской конвенции. Оно может иметь также определенное значение в контексте Токийской/Гаагской/Монреальской/Пекинской системы авиационного уголовного права (разделение конвенций частного воздушного права), противостоящей государственному авиационному режиму в зависимости от национальных правил.

1.11 Принимая во внимание цели ИКАО и, в частности, статьи 44 (4) Чикагской конвенции, касающейся содействия обеспечению безопасности международной аэронавигации, необходимо отметить три (3) конкретные цели, относящиеся к гражданским/государственным воздушным судам или возможному необычному (смешанному) характеру воздушных судов или полетов, выполняемых при осуществлении международной аэронавигации:

- a) первая цель относится к определению гражданских/государственных воздушных судов;
- b) вторая цель относится к установлению более точных критериев определения гражданского, государственного или смешанного характера воздушных судов или полетов, осуществляемых в необычных целях;
- c) третья цель заключается в обеспечении признания международным авиационным сообществом соответствующих правил определения статуса воздушных судов для каждого полета или серии полетов (кто правомочен принимать такие решения, каким образом такое определение должно идентифицироваться и доводиться до сведения заинтересованных сторон, если правила планирования полетов являются неполными).

1.12 Другой ряд проблем относится к определению применимого гражданского/государственного (военного) закона, регулирующего аэронавигацию, правила воздушного движения, управление воздушным движением, техническую эксплуатацию воздушных судов, расследование авиационных происшествий, гражданскую ответственность и страхование. В национальных законодательствах и некоторых международных организациях (включая НАТО и Европейский союз) отмечается тенденция к применению правил и стандартов безопасности гражданской авиации при использовании военных воздушных судов для перевозки пассажиров, не являющихся военнослужащими. Аналогичный подход можно было бы принять в отношении полетов, выполняемых с двойной целью (государственная и гражданская).

2. **ВЫВОД**

2.1 Решение всех этих проблем потребует огромного объема работы по обновлению и дополнению соответствующих исследований Секретариата или других органов ИКАО в целях принятия надлежащих документов. В предыдущих исследованиях упоминались альтернативные действия, включающие внесение поправки в Конвенцию, принятие официального толкования ИКАО, внесение поправок в Приложения и другие документы ИКАО. Можно также рассмотреть вопрос о расширении полномочий ИКАО в сфере регулирования в отношении некоторых вопросов, представляющих общий интерес (для гражданских и военных органов). Учитывая важность вышеуказанных целей и ответственность ИКАО за содействие обеспечению

безопасности полетов международной авиации, Юридический комитет ИКАО может быть заинтересован в том, чтобы выразить свое мнение относительно дальнейших действий.

3. **ДЕЙСТВИЯ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА**

3.1 Юридическому комитету ИКАО предлагается выразить свое мнение относительно возможности достижения вышеизложенных целей без изменения Конвенции.

— КОНЕЦ —