



LC/36

Международная организация гражданской авиации

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ

36-Я СЕССИЯ

Монреаль, 30 ноября – 3 декабря 2015 года

ДОКЛАД

1. Место проведения и продолжительность сессии

1.1 36-я сессия Юридического комитета проходила в Монреале с 30 ноября по 3 декабря 2015 года. Председатель Юридического комитета г-н Терри Олсон (Франция) председательствовал на сессии.

2. Выступления при открытии сессии

2.1 Совещание было открыто **председателем Юридического комитета. Первый вице-президент Совета** г-н Энглеберт Зоа Этунди приветствовал всех делегатов и наблюдателей от имени Совета, его Президента и Генерального секретаря. Он напомнил, что с самого начала своего существования ИКАО опиралась на данный Комитет для получения юридических консультаций относительно своей деятельности и для реализации целей согласно *Конвенции о международной гражданской авиации*. Хотя на нескольких предыдущих сессиях Юридического комитета основное внимание уделялось разработке одного или нескольких договоров международного воздушного права, от этой сессии не ожидается подготовки никакого нового протокола или конвенции. Однако это вовсе не означает, что работа текущей сессии имеет меньшее значение. Перед Комитетом стоит чрезвычайно сложная задача рассмотреть современные правовые проблемы в целях содействия повышению безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации.

2.3 Первый вице-президент напомнил, что в отношении актов или правонарушений, вызывающих обеспокоенность международного авиационного сообщества и не подпадающих под действие существующих документов воздушного права, не далее как в прошлом году был принят новый протокол, изменяющий *Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*. Комитет будет информирован о работе Целевой группы по правовым аспектам проблемы недисциплинированных пассажиров, направленной на обновление инструктивного материала в связи с новым протоколом.

2.4 Он отметил, что на рассмотрение Комитета вынесен вопрос о конфликте интересов и что общая цель работы по этому вопросу состоит в разработке правил или инструктивного материала ИКАО для оказания помощи государствам-членам в определении мер, подлежащих применению для выявления, недопущения, смягчения и/или контроля конфликта интересов в рамках их национальных систем. С этой целью Секретариатом ИКАО было проведено исследование, доклад о котором представлен на рассмотрение Комитета.

2.5 На своей последней сессии Комитет принял к сведению мнение о том, что при применении некоторыми государствами-членами статьи 83 *bis* могут возникнуть правовые проблемы. Для рассмотрения такой ситуации в 2014 году была создана Целевая группа по статье 83 *bis*, которая достигла значительного прогресса. Она помогает Секретариату в разработке руководства по обновлению инструктивного материала, касающегося статьи 83 *bis*, и дала Комитету рекомендации, в том числе о создании работающей на базе веб системы регистрации соглашений, заключенных в соответствии со статьей 83 *bis*.

2.6 Дистанционно пилотируемые воздушные суда (ДПВС), как новый компонент системы гражданской авиации, могут вызвать множество технических и эксплуатационных проблем, связанных с отсутствием пилота на борту воздушного судна. Секретариат провел предварительное исследование по вопросу ответственности в отношении ДПВС, которое представлено на рассмотрение Комитета.

2.7 Первый вице-президент выразил большие надежды на результаты работы Юридического комитета по этим и другим пунктам повестки дня, включая правовые рамки применительно к системам CNS/ATM, содействие ратификации документов международного воздушного права и определение статуса воздушного судна. Он выразил уверенность в том, что Юридический комитет выполнит все стоящие перед ним задачи. По окончании этого совещания Совет рассмотрит его результаты и примет решение относительно направления дальнейшей работы.

2.8 Председатель поблагодарил первого вице-президента за его ясное и краткое выступление. Затем он почтил память г-жи Хилмы Хитулы, которая скончалась 17 апреля 2015 года. Он напомнил, что г-жа Хитула была юристом-практиком и ведущим специалистом в нескольких официальных комитетах государственных компаний Намибии. Она была также старшим юристом в Директорате гражданской авиации Намибии. Она решительно отстаивала цели регулирования гражданской авиации в Намибии и была избрана четвертым заместителем председателя Юридического комитета на 35-й сессии. Ее душевные качества и высокий профессионализм были хорошо известны в ИКАО и других организациях. Юридический комитет почтил минутой молчания память г-жи Хитулы.

3. Повестка дня и организация работы

3.1 Комитет согласился с предварительной повесткой дня, содержащейся в документе LC/36-WP/1-1. Принятая повестка дня сессии приводится в **добавлении А** к настоящему докладу.

3.2 Рабочие документы, рассмотренные Комитетом, указаны в разбивке по пунктам повестки дня в **добавлении В** к настоящему докладу.

3.3 Действия, предпринятые Комитетом по каждому пункту повестки дня, излагаются в докладе отдельно. Материал представлен в порядке нумерации пунктов повестки дня, рассмотренных Комитетом.

4. Заседания

4.1 Комитет провел 6 заседаний, причем все заседания были открытыми.

4.2 Секретарем Комитета был директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям г-н Дж. В. Аугустин. Заместителями секретаря были старший сотрудник по правовым вопросам д-р Дж. Хуан, старший сотрудник по правовым вопросам и внешним сношениям г-н Б. Верхаген и старший сотрудник по правовым вопросам г-н А. Джейкоб. Функции помощников секретаря выполняли сотрудники по правовым вопросам г-н А. Ополот, г-н К. Петрас и г-жа М. Уайнстин, а также помощник по правовым вопросам г-жа Д. Брукс. Помощь Комитету оказывали и другие должностные лица Организации.

5. Представленность государств и международных организаций

5.1 В работе данной сессии Юридического комитета приняли участие 134 представителя и наблюдателя из 61 государства-члена и 9 международных организаций. Фамилии представителей и наблюдателей приводятся в **добавлении С** к настоящему докладу.

6. Протоколы заседаний

6.1 В соответствии с правилом 45 своих Правил процедуры Комитет решил, что подготавливать протоколы заседаний 36-й сессии нет необходимости.

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета**Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов по воздушному праву**

2:1 Этот пункт повестки дня обсуждался на основе документа LC/36-WP/2-1, представленного Секретариатом. В этом рабочем документе упоминается, что когда Дипломатическая конференция, проведенная под эгидой ИКАО, приняла 4 апреля 2014 года *Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Монреальский протокол 2014 года), она также приняла резолюцию, в которой настоятельно призвала Совет ИКАО поручить Генеральному секретарю обновить циркуляр 288 ИКАО (*Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров*) в целях включения более подробного перечня преступлений и других актов, а также внесения в циркуляр соответствующих изменений, обусловленных принятием Протокола. В соответствии с этой резолюцией была создана Целевая группа по правовым аспектам проблемы недисциплинированных пассажиров, которая провела свое первое совещание в сентябре 2015 года.

2:2 Председатель Целевой группы г-жа М. Полковска (Польша) представила Юридическому комитету доклад о ходе работы Целевой группы. Помимо прочего, Целевая группа решила оставить содержащийся в циркуляре перечень преступлений без изменений, поскольку перечень является достаточно полным и отражает происходящие ежедневно случаи недисциплинированного поведения. Целевая группа также создала три редакционные группы по различным частям нового инструктивного материала, возглавляемые соответственно Сингапуром, Кенией и Финляндией.

2:3 Многие делегации высоко оценили работу Целевой группы. Одна делегация отметила, что принятие Монреальского протокола 2014 года может иметь последствия для действующей резолюции Ассамблеи ИКАО, касающейся недисциплинированных пассажиров, и предложила внести в нее поправку. Данная делегация подчеркнула, что если Ассамблея не сможет обновить свою резолюцию на сессии 2016 года, то это следует сделать на следующей сессии Ассамблеи. Секретариат пояснил, что представление проекта резолюции по данному вопросу в 2016 году будет зависеть от завершения работы Целевой группы.

2:4 Одна делегация выразила просьбу о том, чтобы инструктивный материал учитывал тот факт, что Токийская конвенция 1963 года будет оставаться в силе для тех сторон, которые не ратифицировали Монреальский протокол 2014 года. Другая делегация отметила, что инструктивный материал должен охватывать не только акты, совершаемые на борту воздушного судна в полете, но и некоторые акты, совершаемые на земле, указав, что одним из примеров актов на земле является отказ пассажиров покинуть воздушное судно после посадки. Секретариат пояснил, что положения Монреальского протокола 2014 года применяются в тех случаях, когда внешняя дверь воздушного судна закрыта. Если дверь открыта, акты на борту воздушного судна подпадают под действие национального законодательства государства аэропорта, где совершает посадку воздушное судно.

2:5 Председатель подвел итоги обсуждения и Комитет согласился с ним, отметив, что Целевую группу следует поблагодарить за ее работу, и призвал завершить выполнение данной задачи.

Рассмотрение инструктивного материала о конфликте интересов

2:6 Секретариат представил документ LC/36-WP/2-2, содержащий доклад о результатах обзора конфликта интересов в гражданской авиации, ответы на который представили 43 государства. По результатам обзора было установлено, что большинство ответивших государств имеют ту или иную систему разрешения конфликтов интересов, которую они считают эффективной. Далее в документе делался вывод о том, что ввиду распространенности случаев конфликтов интересов в деятельности гражданской авиации государствам всем государствам полезно иметь такую систему. Было рекомендовано подготовить и представить резолюцию Ассамблеи, направленную на повышение уровня осведомленности о потенциальных конфликтах интересов в гражданской авиации и необходимости для государств принимать меры по предотвращению или смягчению связанных с такими конфликтами рисков для авиационной безопасности и безопасности полетов.

2:7 Соединенные Штаты Америки, представляя документ LC/36-WP/2-7, заявили, что его основная цель заключалась в том, чтобы информировать о заинтересованности продолжить деятельность, касающуюся конфликтов интересов. Ситуации, когда управления гражданской авиации (САА) имеют надзорный орган, в котором участвуют представители отрасли, или когда управления гражданской авиации делают публичные заявления о своей миссии поддержать или улучшить экономическую ситуацию национальных перевозчиков, приводились в пример как создающие потенциальные риски для независимого регулирования. Такие положения, как требования к раскрытию информации, и отводы решений регулирующего органа приводились в качестве примеров возможных мер по снижению риска. В этой связи Соединенные Штаты Америки выразили активную поддержку предложению подготовить резолюцию Ассамблеи на тему конфликтов интересов.

2:8 Внимание Комитета было обращено на дополнительные положения ИКАО по вопросу конфликтов интересов в виде Стандарта Приложения 19 "*Управление безопасностью полетов*", в частности п. 3.2, в котором наряду с п. 3.3 добавления 1 от государств требуется создавать и вводить систему контроля за обеспечением безопасности полетов, обеспечивающую предоставление персоналу, осуществляющему функции контроля за обеспечением безопасности полетов, инструктивного материала, в котором рассматриваются вопросы этики, умение вести себя и предупреждения фактических или предполагаемых конфликтов интересов при выполнении официальных обязанностей. Секретариат обратил внимание на результаты Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), показывающие, что с момента введения соответствующего вопроса протокола в 2012 году 9 из 16 прошедших проверку государств создали механизм, предупреждающий фактические или предполагаемые конфликты интересов в штате инспекторов.

2:9 Несколько делегаций выразили признательность Секретариату за великолепную работу по подготовке доклада, включая значительные усилия, направленные на проведение обзора. Одна делегация заявила, что обзор предоставил ценную возможность респондентам внимательно изучить и принять к сведению меры, которые находятся в распоряжении государства для урегулирования конфликтов интересов, и оценила его как полезное средство, позволяющее государствам, которые этого не сделали еще, представить свои ответы.

2:10 Все выступившие делегации поддержали предложение подготовить и представить резолюцию Ассамблеи, и многие делегации выразили желание содействовать подготовке или выступить соавторами такой резолюции. Одна делегация, поддержав предложение о резолюции Ассамблеи, подчеркнула необходимость учитывать уровень развития и ресурсов, имеющихся у государств, при разработке мер по предотвращению конфликтов интересов.

2:11 Одной делегацией была подчеркнута необходимость в ряде случаев учитывать баланс между конкретными обстоятельствами государств и рисками конфликтов интересов, как подчеркнуто в п. 4.4 рабочего документа Секретариата. При этом считалось важным занять реалистичный и прагматичный подход, признающий наличие ситуаций с конфликтами интересов, которые в отдельных случаях не могут быть автоматически урегулированы, но при этом должны предприниматься необходимые шаги по регулированию их с тем, чтобы избежать рисков для безопасности полетов и авиационной безопасности. Другая делегация обратила внимание Комитета на необходимость рассматривать организационный конфликт интересов в свете взаимоотношений между различными государственными учреждениями, ответственными соответственно за регулирование и предоставление обслуживания в сфере авиации.

2.12 Подводя итоги, председатель отметил, что в результате проведения обзора было получено большое число ответов и что государства при обсуждении этого вопроса в Комитете указали на сохраняющийся интерес к работе по данному вопросу. Далее было отмечено желание рассмотреть другие формы конфликтов интересов, такие как организационные конфликты интересов в договоренностях между различными общественными и частными учреждениями, участвующими в деятельности гражданской авиации. Кроме этого, следует рассмотреть конкретные обстоятельства государств при определении имеющихся в их распоряжении превентивных мер или мер по снижению риска конфликтов интересов. Были определены следующие шаги для продолжения работы по данному вопросу: (а) заинтересованные государства подготовят и представят Ассамблее резолюцию, призывающую государства разработать правовую систему и сотрудничать в деле обмена передовой практикой в сфере урегулирования конфликтов интересов, а Секретариат окажет необходимое содействие; и (b) государствам, которые этого еще не сделали, предлагается ответить на вопросник на тему конфликтов интересов, который по-прежнему доступен онлайн, и представить ИКАО дополнительную информацию, включая законодательные и регламентирующие тексты. В то же самое время Секретариат будет собирать информацию от государств, касающуюся их передовой практики, в частности: по i) разделению обязанностей и полномочий между регулирующими органами и государственными поставщиками обслуживания; ii) переходу сотрудников из регулирующих органов в регулируемые и наоборот; и iii) выполнению регламентирующих обязанностей прикомандированным или назначенным персоналом регулируемых учреждений. Секретариат также соберет информацию о правилах и инструктивном материале по данному вопросу, имеющихся в ИКАО.

Аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, и статья 83 bis

2:13 Затем Комитет перешел к рассмотрению документа LC/36-WP/2-3, представленного Секретариатом. В документе отмечалось, что на своей 35-й сессии Юридический комитет рекомендовал создать целевую группу; эта рекомендация была одобрена Советом. Соответственно в сентябре 2014 года была создана Целевая группа по статье 83 bis, в результате работы которой были подготовлены рекомендации по пересмотру циркуляра 295 ИКАО и определены варианты для рассмотрения ИКАО в качестве альтернатив существующей системе регистрации, возможно на основе Интернета.

2:14 Секретарь поблагодарил Ирландию и Соединенное Королевство, а также полномочные органы гражданской авиации Бермудских островов за содействие такой работе по статье 83 bis путем гостеприимной организации совещаний Целевой группы и также поблагодарил членов Целевой группы в целом за их напряженную работу и быстрое достижение результатов. Целевая группа представила рекомендации Секретариату, касающиеся публикации руководства в целях обновления циркуляра 295, основные особенности которых представлены в разделе 4 документа, а также пять рекомендаций Юридическому комитету, представленные в разделе 5.

Было указано, что сводный проект текста этого руководства должен быть готов в апреле 2016 года для рассмотрения членами Целевой группы и проведения другой экспертной оценки с целью представить руководство на утверждение Генеральному секретарю в конце лета 2016 года и возможной его публикации осенью 2016 года.

2:15 Рекомендации Комитету были представлены председателем Целевой группы, г-ном Дж. Течетом (делегация Канады). В отношении предлагаемой поправки к действующим правилам Совета, позволяющей ускорить регистрацию и публикацию соглашений, заключенных в соответствии со статьей 83 *bis*, в рамках интерактивной интернет-системы, он указал, что есть мнение, что Секретариат и Совет могут оценить эффективность распространения действия такой онлайн-системы регистрации на другие аэронавигационные соглашения и договоренности; это замечание было поддержано рядом делегаций. В отношении пятой рекомендации, призывающей к ратификации статьи 83 *bis* государствами, еще не являющимися ее сторонами, он с удовлетворением информировал Совет о том, что совсем недавно Чад ратифицировал Протокол. В заключение г-н Течет поблагодарил Секретариат ИКАО в составе сотрудников Управления по правовым вопросам и внешним сношениям (LEB), Аэронавигационного управления (ANB) и Авиатранспортного управления (ATB), и фактически всех членов Целевой группы за успешно проведенную работу и великолепный командный дух, которым она характеризовалась.

2:16 В ходе последующего обсуждения была выражена общая поддержка и признательность за работу, проведенную Целевой группой и ее полезные результаты, которые превзошли ожидания и еще раз продемонстрировали эффективное мультидисциплинарное сотрудничество, в том числе между различными управлениями ИКАО. Несколько делегаций высказали мнение о том, что новое руководство безусловно окажет помощь государствам в преодолении трудностей, связанных с внедрением статьи 83 *bis*, и одна из них обратила внимание на предложение подготовить шаблон краткого описания соглашения, заключенного в соответствии со статьей 83 *bis*, а также на важность главы о подготовке инспекторов. Одна делегация при поддержке других рекомендовала Секретариату организовать целевые практикумы и семинары или брифинги в ходе соответствующих совещаний на тему предлагаемого в рамках нового руководства инструктивного материала.

2:17 Делегации также в целом активно поддержали пять рекомендаций. Вторая рекомендация относительно интерактивной интернет-системы регистрации и публикации соглашений, заключенных в соответствии со статьей 83 *bis*, получила всеобщее одобрение, учитывая частые передачи воздушных судов, находящихся в лизинге, в современных условиях. Одна делегация указала на пользу проведения анализа затрат и выгод любой новой интернет-системы регистрации. Одна делегация предложила Секретариату рассмотреть возможность использования технологии Директории открытых ключей (ДОК), уже имеющуюся и используемую ИКАО для целей аутентификации. Со ссылкой на такие проекты ИКАО, как системы регистрации воздушных судов и сертификатов эксплуатантов, один наблюдатель предложил в обязательном порядке соединить посредством ИКАО особую интернет-систему регистрации соглашений, заключенных в соответствии со статьей 83 *bis*, с другими системами, обеспечив доступ к надежным данным регистрации и сертификатов эксплуатантов всех государств – членом ИКАО. Предложение наблюдателя было в принципе поддержано двумя делегациями в соответствии с правилом 31 а) Правил процедуры. Эти две делегации предложили провести дальнейшее исследование и представить дополнительную информацию по этой теме. Секретариат представил обновленную информацию об указанной базе данных регистрации воздушных судов, работа которой в настоящее время затрудняется тем, что многие государства еще не разрешили доступ к своим данным. В этой связи одна делегация внесла предложение, не относящееся непосредственно к данному вопросу, чтобы Секретариат рассмотрел в дальнейшем

возможность внести поправку в Приложение 7 к Чикагской конвенции, с тем чтобы предоставить государствам международные правила, определяющие порядок де-регистрации воздушного судна.

2:18 Несколько делегаций выразили особую поддержку третьей рекомендации, касающейся нового Стандарта в Приложении 6, требующего обязательного хранения на борту воздушного судна в бумажном или электронном формате подлинной заверенной копии краткого описания соглашения, заключенного на основании статьи 83 *bis*, в течение всего времени действия соглашения, аналогично сертификату эксплуатанта.

2:19 В отношении четвертой рекомендации одной делегации потребовалось дополнительное разъяснение вопроса, касающегося авиации общего назначения. Секретариат объяснил, что поскольку понятие государства эксплуатанта органично связано с выдачей сертификата эксплуатанта в сфере коммерческого воздушного транспорта, потребуется проанализировать части II и III Приложения 6 для определения оптимального порядка передачи ответственности за надзор за полетами авиации общего назначения, тем самым за передачами, предусмотренными статьей 83 *bis*. Говоря о той же рекомендации, одна делегация при поддержке другой предложила внести изменение в последнее предложение, с тем чтобы лучше отразить тот факт, что некоторые из действующих требований Приложения 6 не могут быть на практике применены к дистанционно пилотируемым воздушным судам.

2:20 Подводя итоги обсуждения, председатель заявил, что, по мнению подавляющего числа членов Комитета, данный пункт общей программы работы был рассмотрен профессионально и быстро, что позволило предложить реальное решение, поддержанное сообществом гражданской авиации. В заключение он отметил, что Комитет одобрил пять рекомендаций с изменениями, внесенными в первую и четвертую (*см. заключительный текст рекомендаций в добавлении E*), и что Секретариат готов либо на предстоящей 39-й сессии Ассамблеи, или в ходе других совещаний, в зависимости от ситуации, ознакомить государства с инструктивным материалом в новом руководстве после его публикации.

Изучение правовых вопросов, касающихся дистанционно пилотируемых воздушных судов

2:21 Секретариат представил документ LC/36-WP/2-4, к которому прилагался материал исследования, проведенного Секретариатом с целью удостовериться в адекватности и действенности существующих правовых рамок ответственности для интеграции дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС). В исследовании отмечается, что дистанционно пилотируемые воздушные суда (ДПВС) являются всего лишь одним из типов беспилотных воздушных судов, а все беспилотные воздушные суда (дистанционно пилотируемые, полностью автономные или их комбинации) подпадают под действие положений Чикагской конвенции и Приложений к ней. В исследовании делается общий вывод о том, что, хотя распространение ДПАС, по всей вероятности, выявит доказательную картину в части того, как международный режим ответственности будет применяться к полетам или эксплуатантам ДПАС, режим в его нынешнем состоянии юридически адекватен для того, чтобы применяться к техническим комплексам ДПАС.

2:22 После представления Секретариатом данного документа Секретариат сделал еще одну презентацию по технической работе ИКАО, связанной с ДПАС. После того, как был задан ряд вопросов и даны ответы по технической работе ИКАО в отношении ДПАС, был поднят вопрос о требованиях к страхованию. Поскольку в документе LC/36-WP/2-4 делается вывод о том, что существующие международные документы по вопросам ответственности применимы к ДПАС, секретарь указал Комитету конкретные положения договоров, касающиеся требований к

страхованию, а именно: статья 50 Монреальской конвенции 1999 года; статья 15 Римской конвенции 1952 года; статья 9 Монреальской конвенции об общих рисках 2009 года; и статья 7 Монреальской конвенции о возмещении ущерба в результате актов незаконного вмешательства 2009 года.

2:23 Исследование Секретариата было расценено как великолепное несколькими членами Комитета и в целом охарактеризовано, как тщательное и всестороннее. Однако один делегат, в частности, полагал, что в отношении режима ответственности еще существуют проблемы, заслуживающие дополнительного обсуждения, отметив, например, что Конвенции об общих рисках и о возмещении ущерба в результате актов незаконного вмешательства 2009 года дают определение "воздушного судна в полете", исходя из факта открытия или закрытия внешних дверей воздушного судна, и что такое определение может не охватывать все ДПАС. Тем не менее подавляющее большинство делегатов однозначно поддержали сделанный в докладе анализ и его выводы и выразили также признательность Секретариату за выполненные им презентации.

2:24 Несмотря на общую удовлетворенность Комитета работой Секретариата ряд делегаций отметили, что, помимо ответственности, необходимо рассмотреть и другие юридические аспекты эксплуатации ДПАС и в этой связи высказались за сохранение пункта "Изучение правовых вопросов, касающихся дистанционно пилотируемых воздушных судов" в программе работы Комитета. Одна делегация также заявила, что, хотя ее государство уже имеет всеобъемлющие национальные правила по ДПАС, в том числе подробные положения, касающиеся даже очень небольших летательных аппаратов, которые принято называть "дронами", оно по-прежнему интересуется мнениями других государств и выступает за разработку вопросника для сбора информации о национальных правилах других государств. Предложение о разработке вопросника было поддержано значительным числом других делегатов, некоторые из которых полагали, что он может использоваться в качестве средства определения конкретных международных правовых проблем, которые возникают в государствах в связи с интеграцией ДПАС. Одна делегация также подчеркнула важность обеспечения того, чтобы при проведении Комитетом дальнейшей работы по ДПАС учитывались технические разработки и потребности отрасли на основе координации с Группой экспертов по ДПАС.

2:25 Подводя итоги обсуждения пункта 2.4 повестки дня, председатель указал три основных вывода, сделанных Комитетом. Во-первых, Комитет единогласно полагает, что данный пункт должен остаться в его программе работы. Во-вторых, Комитет считает, что вопрос адекватности и действенности международного режима ответственности правильно рассмотрен в исследовании Секретариата, однако другие аспекты эксплуатации ДПАС международного характера, такие, например, как полеты над открытым морем, трансграничные полеты и изменения во владении/контроле ДПВС во время международного полета, требуют дальнейшего рассмотрения международных рамок. В-третьих, в Комитете была выражена широкая поддержка предложению о разработке вопросника для государств как средства сбора информации о национальном законодательстве в целях сравнения и как средства определения стоящих международных проблем (т. е. проблемы, которые не могут быть решены национальным законодательством). Председатель считал, что такой вопросник можно было бы разослать в следующем полугодии, и предложил государствам представить Секретариату рекомендации относительно формы и содержания вопросника.

Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS) и региональные многонациональные органы

2:26 Комитет принял к сведению представленный Секретариатом документ LC/36-WP/2-5, в котором отмечается, что крупных мероприятий по этому вопросу в ИКАО не проводилось и что Секретариат продолжает наблюдать за соответствующей деятельностью и, при необходимости, осуществлять надлежащий контроль.

Содействие ратификации документов международного воздушного права

2:27 Комитет принял к сведению представленный Секретариатом документ LC/36-WP/2-5, в котором содержится доклад о положении дел с ратификацией документов международного воздушного права, принятых под эгидой ИКАО, и постоянных усилиях, направленных на ускорение ратификации этих документов.

2:28 Затем Республика Корея представила документ LC/36-IP/2 *"Пересмотр Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях 1944 года (Соглашение о транзите)"*. В документе предлагается взглянуть по-новому на *Соглашение о транзите*, учитывая изменения за прошедшие 70 лет с точки зрения ограничений на суверенитет над воздушным пространством с учетом *Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (1982)* и *Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, 1967 года* ("Договор по космическому пространству"), а также политики в области воздушного транспорта, направленной на создание открытого неба, изменений в международной политике и проблем окружающей среды, требующих использования более коротких маршрутов. В заключение в документе отмечается, что ИКАО следует по-прежнему призывать к всеобщему присоединению к *Соглашению о транзите*, что было принято к сведению Комитетом.

Определение статуса воздушного судна – гражданские/ государственные воздушные суда

2:29 По пункту 2-7 повестки дня Польша представила документ LC/36-WP/2-6, в котором упоминается о проведенном в 1993 году Секретариатом ИКАО исследовании по вопросу "Гражданские/государственные воздушные суда" и отмечаются три конкретные цели, относящиеся к гражданским/государственным воздушным судам или возможному необычному (смешанному) характеру воздушных судов и полетов, выполняемых при осуществлении международной аэронавигации, а именно: (а) выработки определения гражданских/государственных воздушных судов; (b) "[установления] более точных критериев определения гражданского, государственного или смешанного характера воздушных судов или полетов, осуществляемых в необычных целях"; и (c) "обеспечение 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) без изменения Конвенции.

2:30 Затем Соединенные Штаты Америки представили документ LC/36-WP/2-8, в котором ставится под сомнение целесообразность целей, указанных в документе LC/36-WP/2-6, и напоминает, что Чикагская конвенция в силу статьи 3 а) "не применяется к государственным воздушным судам". Отметив имевшиеся в прошлом трудности с выработкой согласованного определения "государственных воздушных судов", а также тот факт, что "...ЛЕВ располагает ограниченными ресурсами даже для того, чтобы поддержать некоторые пункты программы работы, которые Организация считает более важными", это государство рекомендовало оставить пункт "Определение статуса воздушного судна – гражданские/государственные воздушные суда" в программе работы Комитета на его нынешнем уровне очередности.

2:31 Группа делегаций поддержала идею об уточнении определения "государственных воздушных судов", содержащегося в статье 3 Чикагской конвенции, и установления критерия определения статуса воздушного судна или полета (как гражданского или государственного), с изменением не Конвенции, а одного или нескольких из Приложений к ней. Отсутствие единообразной практики классификации гражданских/государственных воздушных судов создает определенные трудности. Например, воздушные суда, используемые для перевозки заключенных, могут рассматриваться некоторыми государствами как гражданские воздушные суда, однако фактически они являются государственными воздушными судами, которые не должны входить на территорию другого государства без прямого согласия этого государства. В связи с этим они высказались за создание рабочей группы или целевой группы для выполнения работы по этим вопросам. Другая группа делегаций, признав проблемы классификации "гражданских/государственных воздушных судов" в настоящее время и приняв во внимание ограниченные ресурсы ЛЕВ, высказалась за сохранение данного пункта в повестке дня Юридического комитета для дальнейшей проработки в ходе 37-й сессии.

2:32 Большинство выступающих, однако, поддержали идею рассылки обзора или вопросника государствам-членам в качестве средства оценки их позиций и практики. Такой обзор или вопросник будет исключительно полезен для определения конкретных проблем государств, связанных с нынешним правовым режимом в отношении гражданских/государственных воздушных судов.

2:33 Подводя итоги обсуждения пункта 2-7 повестки дня, председатель отметил мнение ряда делегаций о том, что определение "государственных воздушных судов" в Чикагской конвенции устарело, поскольку некоторые типы воздушных судов/полетов уже не подпадают полностью под категорию воздушных судов, используемых на военной, полицейской или таможенной службах. Некоторые проблемы испытывали также аэропорты и поставщики аэронавигационного обслуживания при определении статуса воздушного судна (гражданское или государственное) для взимания соответствующих сборов. Вместе с тем, он также отметил, что значительное число делегатов призывают к разработке конкретных критериев определения статуса воздушного судна/ полета как гражданского или государственного, хотя в исследовании Секретариата 1993 года по вопросу "Гражданские/государственные воздушные суда" это фактически уже сделано.

2:34 С учетом вышесказанного председатель назвал четыре области консенсуса среди членов Комитета: (1) требования безопасности полетов и авиационной безопасности, затрагивающие гражданскую авиацию, имеют первостепенное значение; (2) нет необходимости изменять статьи 3 а) и б) Чикагской конвенции; (3) вопрос "Определение статуса воздушного судна – гражданские/государственные воздушные суда" должен оставаться в программе работы Комитета; и (4) исследование Секретариата 1993 года является прекрасным материалом и должно служить основой для рассмотрения Комитетом этого вопроса и продолжения работы по нему. Затем председатель указал два вопроса, в отношении которых не было достигнуто консенсуса, а

именно: (1) необходимость или желательность официального толкования со стороны ИКАО статьи 3 b); и (2) необходимость или желательность внесения поправок в Приложения к Конвенции для решения этого вопроса. Председатель отметил, что создание рабочей группы или целевой группы, возможно, является преждевременным (хотя полностью и не исключается) до получения результатов рассмотрения ЛЕВ исследования 1993 года в соответствии с указанием Совета. Он также предложил, чтобы с учетом ограниченных ресурсов ЛЕВ Комитет в целом согласился с тем, чтобы вопросник относительно практических проблем, создаваемых классификацией "гражданских/государственных воздушных судов" был разослан до проведения ЛЕВ рассмотрения исследования 1993 года в целях уменьшения сферы рассмотрения. ЛЕВ следует сделать все возможное для i) рассылки вопросника норм 2016 года; и ii) завершения рассмотрения и анализа исследования до следующей сессии Комитета.

Пункт 3 повестки дня. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета

3:1 Данный пункт повестки дня Комитет рассмотрел на основе документов LC/36-WP/3-1 и LC/36-WP/3-2, представленных Секретариатом.

3:2 Документ LC/36-WP/3-2 информировал Юридический комитет о том, что, когда Совет постановил созвать данную сессию Комитета, он согласился информировать Юридический комитет о правовых аспектах коммерческих космических полетов в ходе рассмотрения пункта 3 повестки дня.

3:3 Юридический комитет сосредоточил свое внимание на обсуждении вопроса о целесообразности включения правовых аспектов коммерческих космических полетов в общую программу работы Юридического комитета. В ответ на вопрос о том, поручено ли ИКАО проводить какую-либо конкретную работу в этом направлении, Аэронавигационное управление ИКАО указало на отсутствие такого поручения, поскольку заинтересованные стороны по-прежнему ожидали выхода коммерческих космических полетов на высокий уровень развития.

3:4 На основании информации о том, что развивающаяся отрасль суборбитального космического туризма по-прежнему находится на стадии зарождения, группа делегаций считала преждевременным заниматься какой-либо правовой деятельностью в этой области. В настоящее время нет оснований считать, что суборбитальные полеты не могут осуществляться в национальном воздушном пространстве наряду с полетами воздушных судов. Они не влияют на безопасность полетов и организацию воздушного пространства. Поскольку в юридической программе ИКАО уже имеется большой перечень вопросов, ограниченные ресурсы Организации не следует тратить на этом этапе на будущие вопросы, которые не связаны с текущей ситуацией. Соответственно, эта группа делегаций не согласилась включить вопрос в общую программу работы Юридического комитета.

3:5 Вторая группа делегаций придерживалась того мнения, что ИКАО следует играть более активную роль в этом отношении. Было отмечено, что два года тому назад, когда вопрос ДПАС был включен в общую программу работы Юридического комитета, такого высокого уровня энтузиазма, как сегодня, продемонстрировано по данной теме не было. Несколько лет тому назад и перспектива коммерческих космических полетов выглядела совершенно другой. Тем не менее на данном этапе многие юридические вопросы предстоит еще решить. Вопросы организации воздушного движения, ответственности и страхования, возникающие при выполнении суборбитальных полетов в обширном воздушном пространстве на высоте от 20 000 м до 100 км, могут создавать определенные трудности. Соответственно, данная группа считала, что ИКАО следует играть лидирующую роль в этом отношении и что вопрос следует включить в будущую общую программу работы Юридического комитета.

3:6 Несколько делегаций предложили в качестве компромиссного решения включить в общую программу работы вопрос под общим названием "Возникающие правовые вопросы", куда могут войти вопросы коммерческих космических полетов. Таким образом, это может информировать сообщество гражданской авиации о будущей работе, не обременяя текущую программу работы.

3:7 Председатель отметил, что практика ИКАО требует более точного описания вопросов в программе работы и что такая неопределенная концепция может не получить одобрения Совета.

3:8 Подводя итог, он заявил, что явно выраженное большинство считало преждевременным включать правовые аспекты коммерческих космических полетов в общую программу работы Юридического комитета. Когда коммерческие космические полеты станут в будущем более частыми, тогда может появиться необходимость пересмотреть соответствующие правовые вопросы. Тем временем Секретариат может следить за любыми нововведениями посредством семинаров и других видов деятельности на различных форумах. Комитет согласился с мнением председателя и решил не включать данный вопрос на данном этапе в общую программу работы Юридического комитета.

3:9 Затем Комитет рассмотрел документ LC/36-WP/3-1, представленный Секретариатом.

3:10 Одна делегация, поддержанная другой, поставила вопрос о целесообразности присвоения пункту 3 (Аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, и статья 83 *bis*) более низкого приоритета, учитывая успешную работу, проведенную по этой теме Целевой группой. Одна из этих делегаций предложила полностью исключить этот пункт, но попросила разъяснений по данному вопросу от Секретариата. Просьбу о разъяснении поддержали две другие делегации. По этому вопросу секретарь пояснил, что рабочие документы и информация, содержащаяся в них, обеспечивают Комитету полную прозрачность и надежную основу для того, чтобы сделать собственные выводы по программе работы.

3:11 Отметив, что Комитет принял решение провести работу по двум темам посредством вопросников, две делегации предложили повысить очередность этих пунктов, и одна из этих делегаций дополнительно предложила повысить очередность пункта 6 (Содействие ратификации документов международного воздушного права), с тем чтобы настоятельно подчеркнуть необходимость ратификации недавно заключенных документов международного воздушного права. Другая делегация не согласилась с тем, что использование вопросников необходимо увязывать с изменением очередности соответствующих пунктов программы работы. В этом контексте ряд делегаций попросил уточнить сроки рассылки вопросников. Секретариат сообщил, что вопросник на тему ДПАС будет разослан весной 2016 года, а вопросник, касающийся гражданских/государственных воздушных судов, будет разослан летом 2016 года. В отношении пункта 5, в котором речь шла о системах CNS/ATM, один наблюдатель попросил председателя уточнить, насколько отсутствие накануне обсуждения по существу влияет каким-либо образом на рассмотрение Комитетом этого пункта программы работы в рамках данного пункта повестки дня. Председатель отметил, что результаты обсуждения в предыдущий день не влияют на такое обсуждение. Вопрос сохранения этого пункта в программе работы и установления его очередности остается открытым.

3:12 Учитывая информацию, представленную секретарем, и работу, выполненную по пункту 1 (Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права) и пункту 3 (Аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, и статья 83 *bis*), одна делегация предложила их исключить. В связи с этим предложением председатель отметил в отношении пункта 1, что, хотя проделана большая работа, деятельность Целевой группы по правовым аспектам проблемы недисциплинированных пассажиров продолжается, и встреча Группы запланирована на март следующего года в Женеве. Поэтому он предложил сохранить этот пункт; аналогичным образом, по пункту 3 работа еще не завершена, поскольку полностью обновленная система регистрации соглашений должна еще вступить в действие.

3:13 Одна делегация при поддержке двух других предложила изменить очередность пунктов программы работы следующим образом: пункт 5 сделать пунктом 3; пункт 2 сделать пунктом 1; пункт 3 сделать пунктом 7; пункт 4 сделать пунктом 2; пункт 6 сделать пунктом 4; и пункт 7 сделать пунктом 5. Другая делегация поддержала предложение, но предложила сделать существующий пункт 5, касающийся CNS/ATM, пунктом 7, учитывая отсутствие существенных разработок по данному вопросу, что отражено в рабочем документе LC/36-WP/2-5. В ответ на последнее предложение одна делегация попросила Секретариат представить информацию об историческом контексте данного пункта программы работы и поддержала мнение о том, что работу следует начать, присвоив ей даже более высокий приоритет. По этому вопросу секретарь пояснил, что вопрос был вынесен на рассмотрение Юридического комитета еще в 1988 году, что Группой экспертов, состоящей из юридических и технических экспертов, в течение нескольких лет был выполнен существенный объем работы и что Ассамблея приняла две резолюции по данному вопросу, а именно А37-22 (добавление F) и А32-19. Секретарь информировал Комитет о том, что при необходимости по данному вопросу будет представлена дополнительная информация.

3:14 Получив от секретаря краткое описание истории эволюции программы работы по пункту 5, касающемуся CNS/ATM, Комитет продолжил рассмотрение документа LC/36-WP/3-1. В этом контексте председатель отметил, что программу работы следует рассматривать как живой, постоянно меняющийся документ и что в конечном итоге Совет и Ассамблея принимают решение по данному вопросу и вносят корректировки в программу, как они считают нужным. Решения Комитета в отношении программы работы не следует считать окончательными, но, напротив, подлежащими различным изменениям.

3:15 Председатель подчеркнул, что тот факт, что вопросу присвоен более низкий приоритет, не означает, что ему не будут уделять внимание; напротив, как показывают результаты работы по пункту, касающемуся рассмотрения инструктивного материала о конфликтах интересов (которому на последней сессии Комитета был присвоен номер очередности 5), работа по пунктам программы может в значительной степени осуществляться вне зависимости от степени их очередности в программе работы. Председатель также напомнил, что после последней сессии Комитета дополнительные пункты были включены в программу работы (изучение правовых вопросов, касающихся дистанционно пилотируемых воздушных судов, определение статуса гражданских/государственных воздушных судов) и что по этим пунктам программы работа осуществлялась эффективно. Председатель высказал мнение, что очередность пунктов должна логически отражать интерес, который тот или иной пункт вызывал в ходе обсуждения на Комитете. На основании вышеизложенного и того, что ранее говорилось по пунктам программы работы, касающимся актов или правонарушений и статьи 83 *bis* соответственно, председатель предложил, и Комитет единогласно поддержал следующее изменение очередности пунктов: пункт 4 сделать пунктом 1; пункт 2 оставить без изменений; пункт 1 сделать пунктом 3; пункт 5 сделать пунктом 4; пункт 7 сделать пунктом 5; пункт 6 оставить без изменений; пункт 3 сделать пунктом 7. Отметив, что указанное выше изменение порядка очередности получило полную поддержку и одобрение Комитета, председатель, исходя из выступлений на данном этапе ряда делегаций, также предложил по итогам рассмотрения Комитетом документа LC/36-WP/8-1 пересмотреть программу, если это необходимо. В отношении пункта, касающегося содействия ратификации документов международного воздушного права, одна делегация напомнила о важности ратификации Монреальской конвенции 1999 года и Пекинской конвенции 2010 года.

3:16 В результате вышеуказанного обсуждения и по итогам рассмотрения документа LC/36-WP/8-1 программа работы Комитета была составлена следующим образом:

- 1) изучение правовых вопросов, касающихся дистанционно пилотируемых воздушных судов;
- 2) рассмотрение инструктивного материала о конфликте интересов;
- 3) акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права;
- 4) рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS) и региональные многонациональные органы;
- 5) определение статуса гражданских/государственных воздушных судов;
- 6) содействие ратификации документов международного воздушного права;
- 7) аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, и статья 83 *bis*.

**Пункт 4 повестки дня. Рассмотрение повестки дня Юридической комиссии
39-й сессии Ассамблеи**

4:1 Секретариат представил документ LC/36-WP/4-1, содержащий пункты повестки дня и примечания для Юридической комиссии 39-й сессии Ассамблеи ИКАО, которая будет проходить с 27 сентября по 7 октября 2016 года. Совет рассмотрел проект предварительной повестки дня 39-й сессии Ассамблеи на 3-м заседании своей 205-й сессии 12 июня 2015 года и принял решение передать пункты повестки дня и примечания Юридическому комитету для рассмотрения в ходе 36-й сессии и представления доклада Совету. Повестка дня и сопроводительные примечания касаются четырех пунктов, как правило входивших в повестку дня Юридической комиссии на предыдущих сессиях Ассамблеи.

4:2 Комитет подтвердил включение в проект предварительной повестки дня 39-й сессии Ассамблеи пункты повестки дня L1 (Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2013, 2014 и 2015 годы), L2 (Программа работы Организации в юридической области), L3 (Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области) и L4 (Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Юридической комиссией) и сопроводительные примечания.

Пункт 5 повестки дня. Внесение поправок в Правила процедуры Юридического комитета

5:1 Секретариат представил документ LC/36-WP/5-1, содержащий два предложения о внесении поправок в *Правила процедуры Юридического комитета* (Дос 7669). Первое предложение касалось изменения правила 6 с тем, чтобы предусмотреть, что, в случае когда председатель уходит в отставку или по какой-либо другой причине не может выполнять свои функции до конца своего срока полномочий, первый заместитель председателя становится председателем, а другие заместители председателя продвигаются на более высокую ступень по сравнению с занимаемыми ими уровнями; и когда должность заместителя председателя освобождается в течение срока полномочий и не может быть заполнена путем преемственного продвижения, Комитет избирает заместителя председателя на вакантную должность на оставшуюся часть срока полномочий. Второе предложение касалось изменения правила 44, с тем чтобы по причинам, изложенным в п. 3.1 рабочего документа, добавить китайский язык к пяти другим языкам, используемым в настоящее время Комитетом.

5:2 Затем председатель предложил дать замечания по предложенным поправкам. Учитывая, что все делегации, которые выступали по предлагаемым поправкам к правилу 44, полностью одобрили их принятие, председатель объявил поправки к правилу 44 **принятыми**.

5:3 Что касается правила 6, то некоторые из взявших слово делегаций поддержали указанные поправки в полном объеме, считая эти предложения разумными и практичными, что позволит номенклатурным лицам надлежащим образом выполнять свои обязанности. Одна делегация, поддержав поправки в принципе, высказала некоторую обеспокоенность предлагаемыми изменениями к правилу 6 (d), поскольку заместитель председателя, который станет председателем путем преемственного продвижения в ходе первой сессии срока полномочий, может, теоретически, председательствовать на четырех сессиях подряд, если он будет избран председателем на последующий срок полномочий. Две другие делегации разделили эту обеспокоенность. Еще одна делегация выразила мнение, что достаточным средством защиты от такого развития событий могут стать выборы на последующий срок полномочий.

5:4 Председатель, приняв к сведению указанную выше обеспокоенность в отношении должности председателя и учитывая увеличение интервалов между сессиями Комитета в последние годы, принял решение приостановить дальнейшее обсуждение данного пункта повестки дня до получения от представителей соответствующей делегации пересмотренной формулировки правила 6 (d), подготовленной по его просьбе.

5:5 Обсуждение данного вопроса было продолжено позднее, когда Южная Африка представила документ Flimsy № 1, прилагаемый в качестве **добавления Е**. Представленный документ содержал дополнительную формулировку правила 6 (d), предложенную для того, чтобы снять обеспокоенность, изложенную в пункте 5:3. Поскольку предложенная формулировка возражений не встретила, председатель объявил все поправки к правилу 6 **принятыми** Комитетом.

**Пункт 7 повестки дня. Дата, место проведения и повестка дня 37-й сессии
Юридического комитета**

7:1 Затем Комитет рассмотрел документ LC/36-WP/7-1, представленный Секретариатом. По просьбе председателя было указано, что практически Комитет собирается каждые два года, если не возникает потребности в срочном проведении дополнительного совещания, и что график проведения очередной сессии обычно определяется по решению Совета. В связи с п. 2 документа было дополнительно уточнено, что в бюджетных целях запланировано проведение Дипломатической конференции в 2018 году, на случай если этого потребует ход работы по любому пункту программы работы Юридического комитета, однако в настоящее время проведение Дипломатической конференции не предусматривается. В заключение Комитет согласился передать Совету решение о дате, месте проведения и повестке дня 37-й сессии Юридического комитета.

Пункт 8 повестки дня. Другие вопросы

8:1 Делегация Бразилии представила документ LC/36-WP/8-2, в котором основное внимание уделяется заключительной части статьи 12 Чикагской конвенции. Член делегации, представивший документ, отметил, что хотя государства имеют почти единообразное определение того, что является нарушением, в Чикагской конвенции нет никаких указаний о том, как следует способствовать привлечению к ответственности за нарушения. В результате государства, как правило, применяют свое внутреннее законодательство. Делегация привела пример последствий отсутствия общей основы в отношении процедур, связанных с тенденцией игнорирования незначительных нарушений, которая усугубляется затратами и отсутствием своевременного уведомления о нарушении. Аналогичным образом, отсутствие эффективных механизмов сотрудничества между государствами препятствует эффективному правоприменению в государстве эксплуатанта из-за отсутствия сообщений о правонарушениях со стороны другого государства. Делегация отметила, что аналогичная обеспокоенность была высказана в ходе Второй Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2015 года. Делегат, представивший документ, предложил Комитету принять к сведению эту особую проблему и предпринять любые действия, которые он сочтет необходимыми, включая проведение исследования.

8:2 Две делегации выразили признательность за подготовку этого рабочего документа и высказали мнение о том, что Комитету следует рассмотреть возможные механизмы улучшения или исправления ситуации. Одна из этих делегаций отметила, что ведомство гражданской авиации ее государства регулярно сталкивается с нарушениями, совершаемыми иностранными авиаперевозчиками, в частности в области опасных грузов, которые неправильно маркируются или остаются незадекларированными. Эта делегация также отметила, что эффективному обмену информацией о принятых правоприменительных мерах иногда препятствуют языковые проблемы. Некоторый инструктивный материал ИКАО существует в форме Руководства по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (Doc 8335). Другая делегация полагала, что данная проблема сводится к техническим и процедурным вопросам; данное государство также периодически сталкивалось с проблемами несоблюдения требований, такими, например, как невыдерживание эксплуатантом воздушного судна назначенной высоты; метод уведомления о нарушении путем направления государством официального письма государству иностранного эксплуатанта считалось препятствием для своевременного уведомления. Последняя из делегаций также приветствовала создание механизма, способствующего передаче информации о нарушениях в режиме реального времени с целью позволить государству эксплуатанта лучше следить за соблюдением его перевозчиками правил безопасности полетов.

8:3 В своем резюме по этому вопросу председатель отметил, что делегации имели ограниченное время для рассмотрения этого рабочего документа, что не позволило многим государствам принять твердое решение по данному вопросу в настоящее время. Он сказал, что документ вызвал большой интерес со стороны нескольких государств, о чем следует сообщить соответствующим органам ИКАО с тем, чтобы позволить им провести глубокий анализ данного вопроса при необходимости.

8:4 Затем Совет рассмотрел документ LC/36-IP/1, представленный Секретариатом, и документ LC/36-WP/8-1, представленный Нидерландами. В документе IP/1 и в добавлении к нему упоминается, что в связи с уничтожением воздушного судна авиакомпании "Малайзийские авиалинии", выполнявшего рейс MH17, была создана специальная группа по анализу применения соглашений ИКАО, касающихся зон конфликтов, которая провела совещание с 13 по 14 июля 2015 года. Группа, в частности, пришла к выводу, что на данном этапе нет необходимости в изменении Чикагской конвенции, не исключив при этом, что такие изменения могут

потребуется в будущем. Совет одобрил выводы группы и согласился довести их до сведения Юридического комитета в целях информирования.

8:5 В документе WP/8-1 упоминается итоговый отчет по результатам расследования крушения рейса МН17, выпущенный Советом по безопасности Нидерландов 13 октября 2015 года. В отчете содержится призыв к более строгому определению обязанностей государств в отношении обеспечения безопасности их воздушного пространства и делается ссылка на необходимость изменения Чикагской конвенции и Приложений к ней. Нидерланды заявили, что поскольку окончательный отчет был выпущен после получения выводов вышеупомянутой Специальной группы, Юридическому комитету необходимо принять это во внимание в своих дискуссиях относительно необходимости пересмотра этих выводов.

8:6 Ряд делегаций поддержали документ WP/8-1 и предложили включить затронутый в нем вопрос в общую программу работы Юридического комитета. Одна делегация выразила сочувствие в связи с гибелью 298 человек и подчеркнула необходимость недопущения подобных случаев. Она напомнила, что хотя Совет передал выводы Специальной группы этому Комитету в целях информирования, следует помнить о других решениях Совета, чтобы оставаться в курсе вопросов, касающихся рейса МН17, и принять ряд мер по повышению безопасности полетов гражданской авиации. Другая делегация напомнила о своем внесенном ранее в Совет предложении рассмотреть вопрос о внесении возможной поправки в Чикагскую конвенцию для устранения или сведения к минимуму рисков для гражданской авиации в зонах конфликтов. Она призвала международное сообщество предпринять необходимые меры пока не произошла новая трагедия с гибелью людей. Одна делегация конкретно отметила необходимость изменения статьи 9 Чикагской конвенции для того, чтобы устранить пробел относительно обязанности закрывать воздушное пространство над зонами конфликтов.

8:7 Ряд других делегаций выразили искренние соболезнования по поводу трагедии рейса МН17 и высказали серьезную обеспокоенность состоянием безопасности полетов. Они отметили, что в ИКАО проведена или проводится комплексная работа, включая создание веб-хранилища данных по зонам конфликтов, внесение поправок в Приложения к Чикагской конвенции и разработку или пересмотр инструктивного материала. В связи с тем что Совет уже одобрил выводы Специальной группы, ряд делегаций указали на преждевременность включения в программу работы пункта, касающегося изменения Чикагской конвенции, до завершения работы в других областях. Одна делегация заявила о том, что островному государству трудно закрыть свое воздушное пространство, поскольку это блокирует его доступ к внешнему миру. Было также принято к сведению, что рекомендация Совета по безопасности Нидерландов относительно обязанностей государств была адресована государствам – членам ИКАО и государства могут по собственной инициативе предложить поправку к Чикагской конвенции, если они считают ее необходимой, без привлечения Юридического комитета.

8:8 В связи с упоминанием веб-хранилища ИКАО одна делегация информировала Комитет о том, что в хранилище имеется 67 сообщений, касающихся 14 государств, 11 из которых предъявили протесты. Это свидетельствует о необходимости совершенствования системы.

8:9 Председатель отметил высокий интерес делегаций к этому чувствительному правовому, политическому и техническому вопросу. Он указал, что перед Комитетом стоит вопрос не о внесении поправки в Чикагскую конвенцию, а об изменении общей программы работы Юридического комитета с учетом рекомендаций, содержащихся в итоговом отчете, выпущенном Советом по безопасности Нидерландов. Он напомнил Комитету о ясном послании Совета о том, что данный вопрос доводится до сведения Комитета "в целях информирования". Несмотря на расхождение мнений в Комитете, председатель не почувствовал, что большинство делегатов

выступает за включение этого вопроса в программу работы. В качестве компромисса он предложил Комитету принять к сведению, что ряд вопросов работы, таких, например, как поправки к Стандартам и Рекомендуемой практике, по-прежнему прорабатываются в ИКАО. До получения результатов этой работы Комитет мог бы информировать Совет о своей готовности и желании оказать помощь. Если Совет на основе новой предоставленной информации, включая итоговый отчет Совета по безопасности Нидерландов, решит, что помощь Юридического комитета необходима, то работа может быть проведена в соответствии с регулярной процедурой ИКАО. Комитет согласился в этом предложением.

ДОБАВЛЕНИЕ А**ПОВЕСТКА ДНЯ****Пункт 1 повестки дня. Принятие повестки дня**

Примечание. В правиле 11 а) *Правил процедуры Юридического комитета* (Дос 7669-LC/139/5) указывается: "Комитет определяет окончательную повестку дня сессии на своем 1-м заседании".

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета

Примечание. Комитет рассмотрит доклады по вопросам своей общей программы работы:

- 1) Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества и не подпадающие под действие существующих документов воздушного права.
- 2) Рассмотрение инструктивного материала о конфликте интересов.
- 3) Аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, и статья 83 *bis*.
- 4) Изучение правовых вопросов, касающихся дистанционно пилотируемых воздушных судов.
- 5) Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS) и региональные многонациональные органы.
- 6) Содействие ратификации документов международного воздушного права.
- 7) Определение статуса воздушного судна – гражданские/государственные воздушные суда.

Пункт 3 повестки дня. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета

Примечание. Комитет определит свою общую программу работы с указанием очередности решения задач для представления Совету на утверждение.

Пункт 4 повестки дня. Рассмотрение повестки дня Юридической комиссии 39-й сессии Ассамблеи

Примечание. В соответствии с решением Совета, принятым 12 июня 2015 года на 3-м заседании его 205-й сессии, Юридическому комитету поручается рассмотреть повестку дня Юридической комиссии 39-й сессии Ассамблеи.

Пункт 5 повестки дня. Внесение поправок в Правила процедуры Юридического комитета

Примечание. Комитет рассмотрит вопрос об изменении правила 44 для добавления китайского языка к пяти языкам, используемым Комитетом. Комитет рассмотрит вопрос о необходимости внесения поправки в правило 6, чтобы в том случае, когда председатель или заместитель председателя Комитета уходит в отставку или по какой-либо другой причине не может выполнять свои функции до конца его/ее срока полномочий, следующее по старшинству должностное лицо занимало его/ее место, а остальные должностные лица в соответствующем порядке перемещались на уровень выше. Комитет может также рассмотреть целесообразность принятия правила, согласно которому он может заполнить любую вакантную должность заместителя председателя после вышеупомянутого(ых) повышения(й).

Пункт 6 повестки дня. Выборы заместителей председателя Комитета

Примечание. В зависимости от своего решения по пункту 5 Комитет может также принять решение о заполнении любой вакантной должности заместителя председателя.

Пункт 7 повестки дня. Дата, место проведения и повестка дня 37-й сессии Юридического комитета

Примечание. Комитет рассмотрит дату, место проведения и предварительную повестку дня следующей сессии с учетом решений, которые будут приняты в ходе 36-й сессии.

Пункт 8 повестки дня. Другие вопросы

Пункт 9 повестки дня. Доклад о работе сессии

APPENDIX B**LIST OF WORKING PAPERS AND OTHER DOCUMENTS**

AGENDA ITEM	WORKING PAPER NO.	TITLE	PRESENTED BY
1	LC/36-WP/1-1	Provisional Agenda	Secretariat
1	LC/36-WP/1-2	Note on Documentation and Working Arrangements	Secretariat
2	LC/36-WP/2-1	Acts or offences of concern to the international aviation community and not covered by existing air law instruments	Secretariat
2	LC/36-WP/2-2	Consideration of Guidance on Conflicts of Interest	Secretariat
2	LC/36-WP/2-3	Safety aspects of economic liberalization and Article 83 <i>bis</i>	Secretariat
2	LC/36-WP/2-4	Study of legal issues relating to remotely piloted aircraft	Secretariat
2	LC/36-WP/2-5	Consideration of other items on the General work programme of the Legal Committee – covers “Consideration, with regard to CNS/ATM systems including global navigation satellite systems (GNSS), and the regional multinational organisms, of the establishment of a legal framework”; “Promotion of the ratification of international air law instruments”; and “Determination of the status of an aircraft – civil/state”	Secretariat
2	LC/36-WP/2-6	State/Civil Aircraft Definition and its Impact on Aviation	Poland, Bulgaria, The Czech Republic, Cyprus, Greece, Lithuania, Romania, Slovakia, Slovenia, Hungary
2	LC/36-WP/2-7	Consideration of Guidance on Conflicts of Interest	United States
2	LC/36-WP/2-8	Item 7) Determination of the Status of an Aircraft – Civil/State	United States
3	LC/36-WP/3-1	Review of the General Work Programme of the Legal Committee	Secretariat

AGENDA ITEM	WORKING PAPER NO.	TITLE	PRESENTED BY
3	LC/36-WP/3-2	Commercial Space Flights	Secretariat
4	LC/36-WP/4-1	Review of the Agenda of the Legal Commission of the 39th Session of the Assembly	Secretariat
5	LC/36-WP/5-1	Amendment of Rules 6 and 44 of the Rules of Procedure	Secretariat
6	LC/36-WP/6-1	Note on the Election	Secretariat
7	LC/36-WP/7-1	Date, place and agenda of the 37th Session of the Legal Committee	Secretariat
8	LC/36-WP/8-1	Recommendations MH17 Final Report	The Netherlands
8	LC/36-WP/8-2	Common Guidelines on Article 12 of Chicago Convention Enforcement of Violations Committed by Foreign Air Carriers	Brazil
9	LC/36-WP/9-1	Report on work done at the Session	

OTHER DOCUMENTATION

AGENDA ITEM	INFORMATION PAPER	TITLE	PRESENTED BY
2	LC/36-IP/2	Revisiting the International Air Services Transit Agreement of 1944 (Transit Agreement)	Republic of Korea
8	LC/36-IP/1	The Council Decision Relating to the Outcome of the Meeting of the Special Group To Review The Application of ICAO Treaties Relating To Conflict Zones (SGRAIT-CZ)	Secretariat

APPENDIX C

LIST OF PARTICIPANTS

State/Organization	Participant Name	Role	Job Title
AUSTRALIA	JOHN REID	Chief Delegate	First Assistant Secretary
	TOBIAS HANSON	Delegate	
AUSTRIA	VERONIKA LOBLICH	Delegate	Legal Advisor
AZERBAIJAN	ALASKAR ABDULLAYEV	Chief Delegate	
BAHAMAS	KENIA NOTTAGE	Delegate	Consultant
BELGIUM	ANNE-CLAIRE DUPAYS	Delegate	Legal adviser
	FRANKIE DECKERS	Delegate	Legal Advisor
BOTSWANA	DAVID FANI	Delegate	Corporate Secretary
BRAZIL	CLESO FONSECA	Chief Delegate	Head of Legal Department
	DIOGO ARBIGAUS	Alternate to Chief Delegate	Technical Manager
	MAURO CHAVES	Advisor	Head of Legal Department
BURKINA FASO	LUCIE OUANGRAWA		Technical Advisor
	MOUMOUNI DIEGUIMDE	Delegate	Ambassador, Permanent Representative of Burkina Faso
CAMEROON	ENGLEBERT ZOA ETUNDI	Chief Delegate	Permanent Representative
CANADA	JOHN THACHET	Chief Delegate	Legal Counsel
CHAD	SOULEYMAN YAYA AZAIN	Delegate	Chef Division Affaires Juridiques et Coopérations Internationales
CHILE	ALVARO LISBOA	Delegate	
	DAVID DUEÑAS	Delegate	
	JAIME BINDER	Delegate	
	PAULINA RADRIGAN MENDOZA	Delegate	Fiscal
CHINA	BAOJIA ZHANG	Delegate	
	HE LIU	Delegate	
	RENGANG GUO	Delegate	
	YUE CAI		
COLOMBIA	ALBERTO MUÑOZ-GOMEZ	Chief Delegate	ICAO COUNCIL / Representante de Colombia ante la OACI
	EDGAR BENJAMIN RIVERA FLOREZ	Delegate	

CONGO	ANATOLE TSHIMANGA KANYANGA	Delegate	
	KITENGE RAMAZANI LASSYRY		
	ROMÉO MAKAYA BATCHI	Chief Delegate	Directeur du Transport Aérien
CUBA	CRESPO FRASQUIERI MIRTA MARINA	Delegate	Representante Permanente de Cuba ante la OACI
	SÁNCHEZ AGUERO ADYS	Delegate	Asesora Legal
	VÁZQUEZ GONZÁLEZ MERCEDES	Chief Delegate	Jefa del Departamento de Asesoría Legal
CZECH REPUBLIC	TEREZIE SMEJKALOVA	Chief Delegate	Legal Officer
	TOMAS PUSTINA	Alternate to Chief Delegate	Senior Legal Officer
DENMARK	MARTIN STREIT NISSEN	Delegate	
DOMINICAN REPUBLIC	ANA LUISA GONZALEZ	Delegate	
	CARLOS VERAS	Alternate to Chief Delegate	Permanent Representative of the Dominican Republic to ICAO
	JESUS A. SANTOS	Delegate	
	JOSE VALDEZ	Chief Delegate	
	YOHARA CARABALLO	Delegate	Lawyer
ECUADOR	ALEXANDRA PATRAS	Advisor	Administrative Assistant
	IVAN ARELLANO	Delegate	Alternate Representative to ICAO
EGYPT	ASHRAF SAAD	Delegate	General Manager Of Airport Security
	YEHIA AHMED	Delegate	General Manager
EQUATORIAL GUINEA	JACINTO NZO ONA MBA	Delegate	
	MARCIANO OBIANG AYONG ELO	Delegate	
	SILVANO ONDO EDJANG BIYE	Delegate	
FINLAND	SUSANNA METSALAMPI	Chief Delegate	Head of Department
FRANCE	CATHERINE BAFLAST	Delegate	
	ERIC RISSE		
	TERRY OLSON	Chief Delegate	Conseiller d'Etat
	VALÉRIE PERNOT- BURCKEL		
GAMBIA	ELLEN MANGA	Delegate	Legal Services Manager

GERMANY	ULRICH SCHWIERCZINSKI	Chief Delegate	Permanent Representative of the Federal Republic of Germany on the Council of ICAO
GREECE	EKATERINI NASSIKA	Chief Delegate	Representative
	ELPIDA KORYFIDOU	Alternate to Chief Delegate	Alternate Representative
	ILIANA ANDRITSOU	Delegate	Alternate Representative
GUINEA	JESUS ELA ABEME		
I.R. IRAN	HASSANALI SHAHBAZILAR	Delegate	Alternate Representative I.R. of Iran to ICAO
IRELAND	BRIAN SKEHAN	Delegate	Assistant Director Airworthiness
	NICHOLAS BUTTERFIELD	Delegate	
ISRAEL	RENANA SHAHAR	Chief Delegate	the Legal Advisor
ITALY	ANTONINO BARDARO	Alternate to Chief Delegate	Alternate Representative
	GIOVANNA DI GIANDOMENICO	Delegate	Lawyer
JAMAICA	MARVA GORDON	Delegate	General Counsel
JAPAN	MASAKAZU ISHII	Delegate	Alternate Representative of Japan on the Council of ICAO
	NAOKO UEDA	Chief Delegate	Representative of Japan on the Council of ICAO
KUWAIT	BADER AL-MUBARAK	Chief Delegate	
LEBANON	SOULEIMAN EID	Chief Delegate	Alternate Representative of Lebanon
MALAYSIA	YONG HENG LIM	Delegate	Representative of Malaysia
MALI	AISSATA TRAORE	Delegate	Director of Air Transport
MEXICO	DIONISIO MENDEZ	Chief Delegate	
	DULCE MARIA VALLE ALVAREZ	Delegate	Alternate Representative
MOROCCO	AZIZ BOULMANE	Delegate	Alternate Representative
NAMIBIA	GORDON ELLIOTT	Delegate	National Senior Legal officer
NETHERLANDS	TEUN MULLER	Delegate	Adviser Security/Dangerous goods
NIGERIA	ANASTASIA GBEM	Delegate	Legal Adviser
	CHRISTIAN IMUENTINYAN ERHABOR	Delegate	

	EMMANUEL CHUKWUMA	Delegate	
	ILITRUS AHMADU		
	SULEIMAN LIMAN	Delegate	Legal adviser
PHILIPPINES	ANALIZA DOFITAS	Delegate	Division Chief III-RSDD,RSD
	DEO DEOCAMPO	Delegate	Assistant Director General II
POLAND	MALGORZATA POLKOWSKA	Chief Delegate	Representative of the Republic of Poland on the Council of ICAO
	MATEUSZ KOTLINSKI	Delegate	Senior Specialist
PORTUGAL	CARLA SIMÕES	Chief Delegate	Legal Adviser on the Litigation and Registration Department
REPUBLIC OF KOREA	JAE WOON LEE	Advisor	Adjunct Professor
	JIHYE MOON	Alternate to Chief Delegate	2nd Secretary
	JIN HUR	Chief Delegate	Permanent Representative
	MYONGIL KANG	Alternate to Chief Delegate	Alternate Representative
RUSSIAN FEDERATION	DMITRY SHIYAN	Delegate	Chief, International Treaties Division
	VICTORIA GONCHAROVA	Delegate	
SAUDI ARABIA	ABDULRAHMAN SHIEKH	Delegate	
	HAZIM ABUDAOWD	Delegate	Representative of Saudi Arabia on the Council
	YAHYA Z.D. AL HIJAZI		
SINGAPORE	SIEW HUAY TAN	Delegate	Director (Legal)
	VINESH WINODAN		
SOUTH AFRICA	LEVERS MABASO		ACTING CHIEF DIRECTOR: AVIATION SAFETY, SECURITY, ENVIRONMENT AND SEARCH AND RESCUE
	MMANARE EVELYN MAMABOLO		
	SIPHO SKOSANA	Delegate	
SWEDEN	HELENE JANSSON SAXE	Delegate	Alternate Representative of Norway on the Council
	JOHNNY ANDERSSON	Delegate	Legal Adviser
SWITZERLAND	LAURENT NOEL	Delegate	
TANZANIA	PAUL MAKELELE	Advisor	LEGAL ADVISER

	RAPHAEL BOKANGO	Chief Delegate	Representative of Tanzania to ICAO
THAILAND	KITIWAN KHANTITRIRAT	Delegate	
	MISS NITIYA ARIYA		
TURKEY	ALI RIZA COLAK	Chief Delegate	Ambassador, Permanent Representative
	EMIN ERTOP	Alternate to Chief Delegate	Alternate Representative
	YILDIRIM YILLIKCI	Advisor	Senior advisor
UGANDA	JOSEPH JOEL OKWALINGA	Delegate	Manager Legal Services
UNITED ARAB EMIRATES	NADIA ALMAAZMI	Delegate	
UNITED KINGDOM	DAVID BROWITT	Chief Delegate	Lawyer, Aviation Team
UNITED STATES OF AMERICA	MICHAEL B. JENNISON	Delegate	Assistant Chief Counsel for International Affairs and Legal Policy
	PETER BLOCH	Alternate Chief Delegate	Deputy Assistant General Counsel
	TARIA BARRON	Delegate	Attorney
URUGUAY	CARLOS AMADO DIAZ	Chief Delegate	representative of Uruguay
	LUIS GIORELLO	Delegate	
	ROBERTO PERDOMO PROTTI		
Total for Member State and Government officials	121		
International Air Transport Association (IATA)	LESLIE MACINTOSH	Delegate	
Aviation Working Group (AWG)	JEFFREY WOOL		
European Civil Aviation Conference (ECAC)	PATRICIA REVERDY	Delegate	DEPUTY EXECUTIVE SECRETARY OF ECAC
Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)	EUGENE HOEVEN	Chief Observer	Director, ICAO & Industry Affairs

Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA)	MANAGA BAMBA SANKARA	Chief Delegate	Chef du Cabinet du Directeur General
	CHARLES KOUADIO KANGA	Advisor	RVNAT
	MAKAN FOFANA	Observer	Responsable Affaires Juridiques et Assurances
Central American Aviation Safety Agency (COSECNA)	RITA NUÑEZ	Observer	Legal Management
International Union of Aerospace Insurers (IUAI)	GILES KAVANAGH	Advisor	Partner
	NEIL SMITH	Delegate	Secretary General
European Organization for the Safety of Air Navigation	PETER TANNHÄUSER	Chief Observer	Head Legal Service
African Civil Aviation Commission (AFCAC)	PETER AMALEBOBA	Observer	Legal Counsel
International Law Association (ILA)	MATHIEU VAUGEOIS	Chief Observer	Attorney
Total for International Organizations	13		
	HENRY DEFALQUE	Participant	Technical Officer, Licensing and Operations
	MIGUEL MARIN	Participant	A/C/OPS
	PHILIP DAWSON	Participant	Consultant
Total for ICAO Staff	3		
	ALI HAGHDOUST	Participant	Student
	HODJAT KHADJAVI	Participant	
	MARIOS SERETIS	Participant	
	MATCHTELD CAMBRIDGE		
	PAUL DEMPSEY	Participant	
Total for General Public/Industry	5		
TOTAL Participants for this event	142		

ДОБАВЛЕНИЕ D**ПЕРЕЧЕНЬ РЕКОМЕНДАЦИЙ, КАСАЮЩИХСЯ СТАТЬИ 83 bis,
ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ СОВЕТОМ**

Юридический комитет вносит следующие рекомендации для рассмотрения Советом:

- a) ИКАО следует внести изменения в документ Совета ИКАО *"Правила регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоров"* (Дос 6685), с тем чтобы обеспечить возможность регистрации авиационных соглашений, заключенных в соответствии со статьей 83 bis, при помощи интерактивной интернет-системы с использованием удобной для пользователей электронной платформы в целях обеспечения быстрой регистрации и публикации таких соглашений. Хотя Целевой группе было поручено рассмотреть вопросы регистрации соглашений, заключенных в соответствии со статьей 83 bis, она, тем не менее, полагает, что Секретариат и Совет могли бы рассмотреть вопрос о целесообразности распространения системы регистрации в режиме онлайн на другие авиационные соглашения и договоренности.
- b) ИКАО следует в целях обеспечения исполнения обязательств и повышения уровня безопасности полетов и эффективности создать такую интерактивную интернет-систему регистрации и публикации как можно быстрее, для содействия своевременной регистрации соглашений, заключенных в соответствии со статьей 83 bis, и соответствующих поправок, а также их незамедлительной публикации. Система может быть эффективно связана с другими базами данных ИКАО, содержащими соответствующую информацию о связанных с безопасностью полетов аспектах регистрации воздушных судов и сертификатов эксплуатанта. Заинтересованным сторонам предлагается сотрудничать с ИКАО и оказывать Организации поддержку в разработке такой системы.
- c) ИКАО следует одновременно с разработкой интернет-системы регистрации и публикации рассмотреть возможность внесения поправок в Приложение 6 к Чикагской конвенции с целью включить в него Стандарт, содержащий требования к обязательному хранению на борту воздушного судна в бумажном или электронном формате подлинной заверенной копии краткого описания соглашения, заключенного на основании статьи 83 bis, в течение всего времени действия соглашения, а также рассмотреть соответствующие поправки к Приложению 6, касающиеся сертификатов эксплуатанта и другой документации. В этом отношении Приложение 6 также должно давать ссылку на краткое описание соглашения, которое необходимо предъявлять при регистрации соглашений, заключенных в соответствии со статьей 83 bis.
- d) ИКАО следует уточнить понятия эксплуатант и государство эксплуатанта в контексте авиации общего назначения применительно к части II и разделу 2 части III Приложения 6, а также рассмотреть возможность внесения поправок в соответствующие Стандарты, чтобы предусмотреть передачу государством регистрации обязательств в соответствии со статьей 83 bis. ИКАО также следует изучить возможность применения статьи 83 bis к воздушным судам,

выполняющим авиационные спецработы, и к дистанционно пилотируемым авиационным системам, учитывая тот факт, что некоторые из существующих требований Приложения 6 практически не могут распространяться на такие воздушные суда.

- е) Генеральному секретарю следует во исполнение резолюции А23-3 Ассамблеи призвать государства-члены, не являющиеся участниками Протокола, касающегося статьи 83 *bis*, ратифицировать его как можно скорее и завершить процесс внесения необходимых изменений в национальное законодательство для обеспечения максимально эффективной эксплуатации воздушных судов, охватываемых статьей 83 *bis*. В силу этого и в преддверии такой ратификации и изменений соответствующим государствам следует рекомендовать не препятствовать производству полетов таких воздушных судов в своем воздушном пространстве и предоставить соответствующую информацию, касающуюся их руководящих принципов и методов работы.
-

APPENDIX E

International Civil Aviation Organization

WORKING PAPERLC/36
Flimsy No. 1
1/12/15
English only**LEGAL COMMITTEE – 36TH SESSION**

(Montréal, 30 November – 3 December 2015)

Agenda item 5: Amendment of the Rules of Procedure of the Legal Committee**RULES OF PROCEDURE**

(Presented by South Africa)

....

SECTION III – OFFICERS

Rule 6*Chairman and Vice-Chairmen*

- a) The Committee shall elect at the end of every second session, from among the representatives of States, a Chairman and the First, Second, Third and Fourth Vice-Chairmen. Such officers shall hold office from the time of adjournment of the session when they were elected until the end of the session during which their successors are duly elected. Subject to Rule 6 (d), they ~~They~~ shall not be eligible for re-election for the next succeeding term for the same position.
- b) If the office of the Chairman or any of the offices of the Vice-Chairmen are vacated during the term, the next Vice-Chairman in line shall automatically succeed to the vacated office for the unexpired portion of the term.
- c) If the office of a Vice-Chairman is vacated during the term which cannot be filled in the manner described in Rule 6 (b), the Committee shall, at the end of the first session following the vacancy, elect from among the representatives of States, a Vice Chairman to fill the vacant office for the unexpired portion of the term.
- d) Individuals serving as officers for the unexpired portion of a term pursuant to Rules 6 (b) and (c) shall not be precluded from re-election for the next succeeding term for the same position; provided that in no event shall an individual serving as Chairman for the two sessions of the current term be eligible for re-election for the next succeeding term for the same position.

....