



ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ — 35-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 6–15 мая 2013 года)

Пункт 7 повестки дня. Доклад о работе сессии

ПРОЕКТ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА В ХОДЕ ЕГО 35-Й СЕССИИ

1. Прилагаемые пп. 2:23 – 2:71 проекта доклада Юридического комитета относятся к пункту 2 повестки дня.

2:23 Председатель **подвел итоги** дискуссии, отметив согласие подавляющего большинства с введением юрисдикции государства посадки. Несколько делегаций, возразивших против изменения статьи 3 Токийской конвенции, заявили, что они могут согласиться с факультативной юрисдикцией государства посадки по варианту 2. Председатель отметил, что имела место определенная поддержка и не было высказано возражений против указанного в п. 2:15 предложения об исключении из юрисдикции государства посадки в случае, когда государство гражданства требует экстрадиции одного из своих граждан, обвиняемого в недисциплинированном поведении, и что это предложение заслуживает дополнительного изучения. Таким образом, юрисдикция государства посадки будет включена в проект протокола в качестве обязательной юрисдикции (без квадратных скобок). Председатель отметил, что было высказано небольшое замечание относительно формулировок двух факультативных подходов в рамках статьи III проекта протокола. Однако было высказано мнение о том, что любой из этих подходов должен соблюдать нынешнюю структуру и сочетаться со статьей 3, и в этой связи он поручит Редакционной группе учитывать это мнение при дальнейшем рассмотрении данного вопроса.

2:24 Затем Комитет рассмотрел **юрисдикцию государства эксплуатанта**. Значительное число делегаций поддержали включение государства эксплуатанта в качестве обязательной юрисдикции с учетом растущего числа арендованных воздушных судов в современном мире (ситуация, которая не существовала в 1963 году), что подтверждается данными, представленными в документе LC/35-WP/2-2. Одна делегация привела пример воздушных судов, зарегистрированных в странах ЕС по юридическим и экономическим соображениям, с государством эксплуатанта, фактически неизвестным, в частности, пассажирам, что ослабляет аргумент в пользу юрисдикции государства эксплуатанта с точки зрения правовой уверенности и отражает современную реальность. Одна делегация подчеркнула, что если юрисдикция государства эксплуатанта будет принята, то необходимо будет либо соответственно изменить статью 16 Токийской конвенции, либо добавить новое положение, согласно которому государство регистрации будет передавать некоторые полномочия государству эксплуатанта в соответствии со статьями 83 *bis* Чикагской конвенции. Одна делегация-наблюдатель в поддержку обязательной юрисдикции государства эксплуатанта вновь подчеркнула вопросы, затронутые в пп. 2.7–2.11 ее документа LC/35-WP/2-2.

2:25 Несколько делегаций сообщили, что они могут остановить свой выбор как на обязательной, так и на факультативной юрисдикции государства эксплуатанта. Из тех делегаций, которые предостерегали от включения юрисдикции государства эксплуатанта, одна делегация сослалась на свои замечания в отношении юрисдикции государства посадки и отметила проблемы, связанные с включением государства эксплуатанта в международный правовой документ, влияние этого включения на взаимоотношения, определяемые гражданским правом, и последующие проблемы, которые могут возникнуть в государствах гражданского права с большим числом лизинговых компаний. Другая делегация заявила, что возложение на государства императивного обязательства брать на себя юрисдикцию государства эксплуатанта является интрузивной мерой, прибегать к которой следует только в том случае, когда исчерпаны все другие возможности. Указав это, данная делегация отметила, что она может согласиться либо с факультативной юрисдикцией государства эксплуатанта согласно варианту 2, либо, в качестве альтернативы, может рассмотреть возможность отражения в Токийской конвенции эксплуатации воздушных судов по признаку принадлежности или аренды, что, безусловно, повлечет за собой расширение юрисдикции.

2:26 В ходе дальнейшего рассмотрения юрисдикции государства эксплуатанта многие делегации высказали мнение о том, что правовые рамки должны отражать развитие отраслевой практики. В связи с этим Токийскую конвенцию следует изменить для включения такой юрисдикции в обязательном порядке. По мнению других делегаций, введение такой юрисдикции должно осуществляться на факультативной основе. Некоторые делегации придерживались мнения о том, что проблема юрисдикции государства эксплуатанта не настолько очевидна по сравнению с проблемой государства. Не было выдвинуто каких-либо аргументов в подтверждение того, что установление такой юрисдикции необходимо для решения проблемы недисциплинированных пассажиров. Было бы непропорциональным вносить изменения в правовую систему для решения проблем, в отношении которых нет доказательств того, что они возникли в связи с отсутствием юрисдикции. Более того, расширение юрисдикции не обязательно приводит к увеличению случаев судебного преследования недисциплинированных пассажиров. Одна делегация отметила, что пункт 3 статьи 3 не запрещает установления других юрисдикций в соответствии с национальным законодательством. Любое новое положение, устанавливающее юрисдикцию на факультативной основе, может быть неправильно истолковано как сужающее сферу действия данного пункта.

2:27 Председатель **подвел итоги** дискуссии, отметив, что в целом была высказана поддержка включению в проект протокола положения о юрисдикции государства эксплуатанта. По мнению большинства, такая юрисдикция должна быть установлена на обязательной основе. Таким образом, положения, касающиеся такой юрисдикции, должны быть представлены без квадратных скобок. В то же время в докладе Комитета будет указано, что некоторые делегации высказали оговорки по данному вопросу.

2:28 Затем Комитет рассмотрел **другие основания для юрисдикции**, включая территориальную юрисдикцию, юрисдикцию государства гражданства потерпевших или предполагаемых правонарушителей, а также юрисдикцию государства постоянного проживания предполагаемых правонарушителей.

2:29 В отношении территориальной юрисдикции одна делегация заявила, что этот вопрос должен быть четко отражен в проекте протокола. По мнению других делегаций, в контексте недисциплинированных пассажиров акцент следует сделать на государство регистрации, государство посадки и государство эксплуатанта. Что касается территориальной юрисдикции в целом, ничто не указывает на существование в реальной практике какой-либо проблемы.

2:30 Ряд делегаций поддержали факультативную юрисдикцию государства гражданства потерпевших или предполагаемых правонарушителей. Одна делегация подчеркнула, что пункт 3 статьи 3 включает все факультативные юрисдикции. Таким образом, нет оснований делать дополнительную ссылку на факультативную юрисдикцию.

2:31 Учитывая, что по этим вопросам выступило небольшое число делегаций, председатель предложил Комитету **согласиться** с тем, чтобы положение о юрисдикции государства гражданства было помещено в квадратные скобки и передано редакционному комитету для доработки формулировки. Что касается территориальной юрисдикции и юрисдикции государства постоянного проживания, было достигнуто согласие относительно того, что делать какую-либо ссылку нет необходимости из-за отсутствия поддержки.

2:32 В этой связи председатель объявил, что в состав **редакционного комитета** вошли следующие государства: Австралия, Бразилия, Канада, Конго, Ливан, Нигерия, Объединенные Арабские Эмираты, Республика Корея, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Франция, Ямайка и Япония. Международная Ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международный союз авиационного страхования (МСАС) были приглашены в качестве наблюдателей. Председателем комитета будет делегат Австралии.

2:33 Одна делегация упомянула, что в статье 4 Токийской конвенции говорится только об уголовной юрисдикции, в то время как в проекте протокола упоминаются административные санкции.

2:34 На случай нескольких возможных юрисдикций и для того, чтобы обеспечить соответствующую координацию между различными правовыми системами, было предложено добавить в проект протокола следующую статью 3 *bis*:

"Если государство-член, осуществляющее свою юрисдикцию согласно статье 3, уведомляется или узнает иным образом о том, что одно или несколько других государств-членов проводят расследование, уголовное или судебное преследование в отношении того же поведения, эти договаривающиеся государства по необходимости консультируются друг с другом в целях координации своих действий".

2:35 Несколько делегаций поддержали включение этого положения, заявив, что это могло бы снять обеспокоенность относительно частично совпадающих юрисдикций. Одна делегация предложила заменить "по необходимости" словами "договаривающимся государствам рекомендуется консультироваться", с тем чтобы обеспечить государствам определенную гибкость. Было отмечено, что большинство предусмотренных правонарушений носят менее серьезный характер и не влекут за собой применение сложной процедуры экстрадиции.

2:36 Поскольку против данного проекта положения возражений не последовало, Комитет решил передать его в Редакционный комитет для доработки текста.

2:37 Затем Комитет обсудил **возможные правонарушения**, которые следует рассмотреть в проекте протокола. Председатель Подкомитета объяснила, что перечень правонарушений первоначально рассматривался Подкомитетом для представления общих критериев расширения юрисдикции государства посадки и государства эксплуатанта. После дополнительного рассмотрения Подкомитет пришел к выводу, что согласовать такой перечень весьма трудно. В конечном итоге Подкомитет решил не включать перечень правонарушений, а предложил на основании мнения большинства включить в Токийскую конвенцию следующую статью 15 *bis*:

"1. Каждое договаривающееся государство обеспечивает, чтобы совершение указанных ниже актов каралось соответствующими уголовными или административными наказаниями, если они совершены пассажиром на борту воздушного судна, находящегося в полете:

- а) физическое нападение на члена экипажа или угроза совершить такое нападение;

-
- b) отказ выполнять законные указания командира воздушного судна или данные от его имени в целях, которые определены в пункте 1 а) и b) статьи 6.
2. Ничто в настоящей конвенции не ущемляет право каждого Договаривающегося государства применять согласно своему национальному законодательству соответствующие санкции для наказания за другие акты недисциплинированного или нарушающего порядок поведения, совершенные пассажирами на борту."

По мнению большинства членов Подкомитета, приведенные выше подпункты а) и b) представляют собой описание поведения, а не перечень правонарушений.

2:38 Поддержав вышеуказанное заявление председателя Подкомитета, одна делегация заявила, что статья 15 *bis* разработана в качестве компромисса между теми, кто предпочитает и теми, кто не предпочитает включить перечень правонарушений. Было отмечено, что из-за различных культурных особенностей, стандарты поведения в различных государствах разные. Статья 15 *bis* может служить свидетельством того, что определенные неуважительные акты против членов экипажа являются в международном плане недопустимыми. Текст статьи 15 *bis* составлен таким образом, чтобы избежать дублирования положениями других конвенций. Это мнение было поддержано рядом делегаций, которые отмечали, что акты, оказывающие негативное воздействие на безопасность полета или воздушное судно или на находящихся на борту лиц, должны быть наказуемы.

2:39 Другая делегация выступила против любых попыток сделать из Токийской конвенции еще один криминализационный документ. Она заявила, что по существу статья 15 *bis* представляет собой перечень правонарушений. Токийская конвенция существует 50 лет, прошла проверку временем и включена в различные национальные законодательства. Ее нельзя неосмотрительно изменять из-за проблемы с недисциплинированным поведением. Описание неприемлемых актов на борту воздушного судна может быть предусмотрено в инструктивном материале, например в обновленном циркуляре 288 ИКАО. Эта делегация также отметила, что содержание статьи 15 *bis* будет, по меньшей мере, частично дублировать положения существующих конвенций, принятых под эгидой ИКАО. Например, физическое нападение в пункте а) может дублировать пункт 1 а) статьи Монреальской конвенции 1971 года и положение Пекинской конвенции 2010 года. Если в протокол, изменяющий Токийскую конвенцию, будет включен перечень правонарушений, тогда также потребуется включить ряд ограничивающих положений, например, статью, исключающую применение Конвенции к военным действиям. Эту делегацию поддержал ряд делегаций.

2:40 Одна делегация выразила оговорки по поводу необходимости в предложенной статье 15 *bis* для проекта протокола к Токийской конвенции. Эта делегация указала, что она разделяет выраженную ранее обеспокоенность тем, что правонарушения, указанные в статье 15 *bis*, частично совпадают с правонарушениями, которые уже охватываются *Конвенцией о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации* (Монреальская конвенция 1971 года), *Конвенцией о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекинская конвенция 2010 года) и *Протоколом, дополняющим Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекинский протокол 2010 года). Отметив, что многие выступившие ранее делегации указали, что поведение,

описываемое в статье 15 *bis*, уже считается преступлением в соответствии с положениями их национальных законодательств, данная делегация также выразила мнение о том, что проблема недисциплинированных пассажиров, на решение которой вроде бы направлена статья 15 *bis*, является проблемой неосуществления государствами юрисдикции, когда совершается правонарушение, а не проблемой некриминализации государствами конкретных правонарушений.

2:41 Другая делегация подчеркнула три недостатка предлагаемой статьи 15 *bis*. Во-первых, эта делегация заявила, что Токийская конвенция является частью системы конвенций, включающей Монреальскую конвенцию 1971 года, Пекинскую конвенцию 2010 года и Пекинский протокол 2010 года, которая уже рассматривает поведение, указанное в статье 15 *bis*. Во-вторых, она отметила, что, поскольку элементы уголовных преступлений варьируются в зависимости от национального законодательства, статья 15 *bis* не достигнет международного единообразия. В-третьих, данная делегация заявила, что, поскольку исчерпывающего перечня не будет, некоторые правонарушения неизбежно останутся не охваченными; в связи с этим такой перечень включать не следует.

2:42 Одна делегация отметила, что, поскольку предлагаемая пересмотренная Токийская конвенция распространяет юрисдикцию в отношении правонарушений и некоторых других актов, совершаемых на борту воздушных судов, на государство посадки и государство эксплуатанта, необходимо рассмотреть вопрос о том, будет ли эта расширенная юрисдикция применяться к правонарушениям, указанным в статье 1, или к правонарушениям, указанным в статье 15 *bis*, или же она будет применяться к правонарушениям, указанным в обеих статьях. Во-вторых, эта делегация подчеркнула, что, хотя статья 15 *bis* требует, чтобы некоторые акты карались соответствующими уголовными или административными наказаниями, не все государства применяют так называемые "административные наказания" таким образом; в связи с этим необходимо дать разъяснение относительно предполагаемых видов административных наказаний. В-третьих, делегация отметила, что "физическое нападение на члена экипажа или угроза совершить такое нападение" уже входит в число правонарушений, охватываемых Пекинской конвенцией 2010 года и, таким образом, принятие статьи 15 *bis* будет частичным совпадением пересмотренной Токийской конвенции с Пекинской конвенцией в отношении этих правонарушений. Наконец, делегация сослалась на формулировку пункта 1 b) предлагаемой статьи 15 *bis* и предложила для обоснования включения этого текста сделать более ясным требование в отношении риска для безопасности воздушного судна. Эта делегация предложила следующий пересмотренный текст:

- а) отказ выполнять законные указания командира воздушного судна или данные от его имени в целях, которые определены в пункте 1 а) и b) статьи 6, *и могут угрожать безопасности воздушного судна* (выделено специально).

2:43 Председатель подчеркнул существование режима гражданско-правовых (административных) санкций в Соединенных Штатах Америки. Он также отметил, что, по его мнению, в инструктивных материалах ИКАО наблюдается "недоиспользование" административных наказаний, однако в то же время поставил вопрос о том, является ли пересмотренная Токийская конвенция подходящим средством для содействия применению гражданско-правовых санкций.

2:44 Одна делегация отметила, что, хотя государства, поддерживающие включение перечня в Конвенцию, в целом стремятся к гармонизации и взаимности в обращении с такими правонарушениями, сделанные замечания свидетельствуют, что криминализация актов, указанных

в предлагаемой статье 15 *bis*, в достаточной степени уже согласована в связи с признанием этих правонарушений в национальных законах государств. Эта делегация выразила понимание позиции тех государств, которые не хотят превратить пересмотренную Токийскую конвенцию в "криминализирующую конвенцию". В связи с этим, она предложила новое компромиссное предложение со следующими элементами:

- а) изменить формулировку статьи 15 *bis* следующим образом:

"Каждое Договаривающееся государство призывается к обеспечению того, чтобы любое лицо, совершающее правонарушение или акт, указанный в пункте [1]/[1 b)] Статьи 1, в особенности тот, который угрожает безопасности воздушного судна или находящихся на нем лиц или имущества, было соответствующим образом наказано путем применения уголовных или административных санкций."

- б) чтобы Юридический комитет рекомендовал Дипломатической конференции, если/когда она созывается, принять резолюцию, призывающую ИКАО обновить циркуляр 288 при поддержке, если необходимо, например, специальной группы, созданной из представителей государств, участвующих в Дипломатической конференции, для включения перечня актов недисциплинированного поведения, часто совершаемых на борту воздушных судов, который государствам-участникам следует рассмотреть на предмет криминализации в соответствии с их национальным законодательством.

2:45 В ответ одна делегация выразила опасения по поводу обсуждения конкретного проекта текста на пленарном заседании и предложила образовать небольшую группу "Друзей Председателя" для проработки данного вопроса. Делегация также отметила, что ссылка на административные наказания в предлагаемой статье 15 *bis* отражает разнообразие правовых систем в государствах. Эта делегация также полагала, что цель предлагаемого протокола заключается в решении проблемы недисциплинированных пассажиров и что, поскольку не всякое поведение недисциплинированных пассажиров доходит до уровня угрозы безопасности воздушного судна, цель протокола не будет достигнута с ранее предложенным пересмотренным текстом.

2:46 Председатель предложил уделить основное внимание в последующей дискуссии главному вопросу о том, следует ли характер проекта документа изменить для рассмотрения криминализации некоторых актов или типов поведения.

2:47 Другие делегации выразили разные мнения, причем некоторые в целом поддерживали включение статьи 15 *bis* (или какого-либо подобного положения), несколько делегаций возражали против включения, а еще некоторые делегации выступали за пересмотр текста в соответствии с предложенной выше формулировкой [пункт 2.44] или даже за исключение его из проекта протокола и внесения в пересмотренный циркуляр 288 ИКАО. В частности, несколько делегаций выступили с предложением изменить 15 *bis*, с тем чтобы она применялась к "лицам" на борту воздушного судна, а не только к "пассажирам".

2:48 **Подводя итоги**, председатель отметил, что по основному вопросу о том, следует ли изменять характер проекта документа для криминализации некоторых актов или типов

поведения (т. е. посредством включения статьи 15 *bis* или какого-либо аналогичного положения), среди делегатов не было консенсуса ни в каком отношении. Он заявил, что это, возможно, является закономерным итогом, поскольку этот основополагающий вопрос документа по существу является не правовым вопросом, а вопросом политики; затем он предложил, чтобы текст статьи 15 *bis* как таковой был представлен любой последующей дипломатической конференции для принятия решения.

2:49 Комитет **согласился** создать небольшую группу для рассмотрения возможности улучшения формулировки проекта статьи 15 *bis*, но не основополагающего вопроса о том, следует ли включать статью 15 *bis* в текст проекта протокола, в состав которой вошли представители следующих делегаций: Аргентины, Китая, Колумбии, Сингапура, Франции, Эквадора, Ямайки, Японии, и ИАТА (председатель группы – представитель Ямайки).

2:50 Завершив дискуссии по статье 15 *bis*, председатель затем предложил выступить с замечаниями по вопросу о ССББ. Сделанные делегациями заявления в этом отношении отличались друг от друга. Одна делегация выразила мысль о том, что включение вопроса о ССББ требует принятия нового отдельного документа. Три другие делегации полагали, что понятие ССББ отражает современную реальность и что если Комитет подготовит пересмотренную Токийскую конвенцию, в которой не будут упоминаться ССББ, то она не может обоснованно считаться "модернизацией" правового документа.

2:51 Некоторые делегации воспользовались данной возможностью, чтобы представить свои мнения по конкретным вопросам, касающимся ССББ; например, две делегации заявили, что ССББ должны действовать только по просьбе и в соответствии с полномочиями командира воздушного судна (КВС). Другая делегация выразила противоположную точку зрения, заявив, что полномочия ССББ дополняют полномочия КВС, а не зависят от них и не противоречат им. Учитывая это, данная делегация утверждала, что ССББ, уполномоченный его правительством на принятие правоприменительных мер в случае инцидента на борту воздушного судна и требующий определенной степени автономии для принятия при необходимости мер в связи с нарушениями надлежащего порядка и дисциплины, которые могут перерасти в акт незаконного вмешательства, нуждается в полномочиях на односторонние действия (т. е. без просьбы или разрешения со стороны КВС).

2:52 По мнению некоторых делегаций, нет необходимости включать положения о ССББ в Токийскую конвенцию на том основании, что их деятельность, в том числе их соответствующие полномочия и иммунитеты, уже предусмотрены в рамках двусторонних или многосторонних соглашений между государствами. Одна делегация предложила, что будет более целесообразным регулировать вопросы, касающиеся ССББ в отдельном международном документе, а не в Токийской конвенции. Другая делегация, которую поддержала еще одна делегация, предложила включить вопрос ССББ в программу работы Юридического комитета, с тем чтобы его можно было рассмотреть вполне определенно и независимо от Токийской конвенции.

2:53 Несколько делегаций заявили, что они заключили двусторонние соглашения с другими государствами или приняли внутреннее законодательство, касающееся ССББ. Некоторые делегации заявили, что они не сталкивались с какими-либо трудностями в реализации своей программы ССББ, которые потребовали бы разработки дополнительных положений в международном документе, таком как Токийская конвенция.

2:54 Несколько делегаций заявили, что они могли бы поддержать включение положений о ССББ в проект протокола при условии, что они соответствуют Приложению 17 и предназначены только для актов незаконного вмешательства и не включают обязанность поддерживать должный порядок и дисциплину на борту воздушного судна. Ряд делегаций заявили о необходимости дополнительно рассмотреть роль ССББ, а некоторые делегации отметили, что данная роль в их государствах ограничена только вмешательством в наиболее серьезных ситуациях, таких как угон и терроризм. Была выражена озабоченность относительно того, что расширение роли ССББ и включение незначительных случаев, может обнаружить их присутствие на борту и тем самым поставить под угрозу секретный или скрытый характер их использования. Несколько делегаций, которые могли согласиться с включением положений о ССББ, учитывая желание большинства делегаций, или если бы им предстояло сделать выбор, высказались в поддержку текста, содержащегося в варианте 2 статьи IV, приведенные в добавлении LC/35-WP/2-1. В то время как некоторые делегации считали необходимым определить акты незаконного вмешательства, другие делегации полагали, что они надлежащим образом определены в Приложении 17.

2:55 По мнению делегаций, которые поддержали включение в Токийскую конвенцию положений, касающихся ССББ, ССББ нельзя надлежащим образом отнести к категории пассажиров или экипажа. Эти делегации аргументировали это тем, что ССББ имеют особый статус, отличающийся от статуса пассажира или члена экипажа в силу их подготовки и правил применения силы, а также ввиду того, что они являются государственными служащими и не подпадают под порядок подчиненности, применяемый к членам экипажа. Другая делегация уточнила, что включение ССББ в Токийскую конвенцию не будет означать, что они обладают абсолютным иммунитетом, поскольку они должны действовать в разумных пределах.

2:56 Председатель предложил, что после завершения общих заявлений, рассмотрение этого вопроса делегациями будет продолжено в следующем порядке: признание **статуса и круга обязанностей ССББ, их иммунитет и определения**. Председатель, отметив, что по вопросу признания ССББ в рамках Токийской конвенции, консенсус все еще отсутствует, указал на то, что несколько делегаций возразили против этого, а другие делегации могли бы согласиться, в зависимости от того, как будет сформулировано данное положение. В то же время значительное большинство могло бы поддержать включение положения о ССББ на основе того, что это будет признание статуса-кво, который актуален в рамках обновления Токийской конвенции. Кроме того, явное большинство предпочитает рассмотреть текст в варианте 2. Председатель далее отметил, что, исходя из информации, представленной Комитету несколькими делегациями, многие государства оговаривают обязанности ССББ и их действия в рамках двусторонних, а иногда и многосторонних соглашений. Поэтому он предложил, что для рассмотрения вопроса о круге обязанностей, необходимо определить, не будет изменение конвенции препятствовать ССББ оказывать помощь в поддержании надлежащего порядка и дисциплины на борту воздушного судна или нет.

2:57 Одна делегация, заявив, что она не может согласиться с председателем относительно его утверждения о мнении большинства в части признания ССББ в Токийской конвенции, предложила поставить этот вопрос на голосование, с тем чтобы получить убедительное доказательство, имеется ли мнение большинства о включении ССББ или нет.

2:58 Председатель, напомнив, что Комитет обычно работает на основе консенсуса, отметил, что согласно правилу 31 Правил процедуры Комитета предложение перейти к голосованию для решения большинством голосов должно быть выдвинуто одной делегацией и

поддержано другой делегацией. Председатель сделал вывод, что, поскольку этого не произошло, а значительное число делегаций высказалось в поддержку дальнейшего рассмотрения данного вопроса, для определения существующего мнения будет целесообразно продолжить обсуждение данных вопросов.

2:59 Одна делегация повторила свою просьбу относительно разъяснения того, какие обязанности и функции будут поручены ССББ и каковы будут рамки их исполнения. Отвечая на данный вопрос, одна делегация разъяснила, что каждое государство по своему усмотрению должно определять круг обязанностей и функций, которые она хотела бы им поручить, в зависимости от того, будет ли это широкий круг обязанностей с обязательным реагированием на любые виды преступлений, совершаемых на борту воздушного судна, или узкий круг, ограниченный только определенными актами или правонарушениями. Эта делегация разъяснила далее, что рамки выполнения таких обязанностей можно установить на трех различных уровнях, а именно: во внутреннем законодательстве, в двусторонних или многосторонних соглашениях и в международном документе, таком как Токийская конвенция. Эта делегация выразила предпочтение самому широкому кругу обязанностей, которые следует предусмотреть в международном документе, обеспечив тем самым различным государствам гибкость в выборе наиболее идеального круга обязанностей, который будет применяться к ССББ, находящихся на территории этого государства.

2:60 По просьбе одной делегации председатель Подкомитета проинформировала Комитет о том, что Подкомитет на своем последнем совещании, отметив, что за последние годы использование ССББ увеличилось, пришел к выводу, что следует рассмотреть вопрос о включении их в Токийскую конвенцию. Однако, поскольку мнения в Подкомитете разделились относительно того, следует ли для целей предоставления права на иммунитет относить ССББ к категории пассажиров, был достигнут консенсус относительно передачи этого вопроса в Юридический комитет в виде двух вариантов текста в квадратных скобках, как изложено в п. 8.5.6 доклада совещания.

2:61 Одна делегация отметила, что использование ССББ не предвиделось, когда принималась Токийская конвенция. В связи с этим ССББ рассматриваются как пассажиры и, следовательно, не имели адекватной защиты для принятия мер без разрешения КВС. Поэтому данная делегация заявила, что она выступает за предоставление ССББ столь необходимого признания и защиты. Председатель отметил, что вопрос о наличии программы ССББ и круге обязанностей ССББ каждое государство решает по своему усмотрению; первый вопрос для Комитета заключается в определении, должна ли пересмотренная Токийская конвенция рассматривать функции и обязанности ССББ и в какой степени.

2:62 В ходе состоявшейся затем дискуссии большинство выступивших делегаций поддержали идею о том, что функции и обязанности ССББ должны быть рассмотрены в проекте протокола; однако имели место расхождения во взглядах относительно роли ССББ. Например, одна делегация предлагала, чтобы функции и обязанности ССББ включали поддержание надлежащего порядка и дисциплины на борту воздушного судна в полете; другая делегация предлагала более узко рассматривать функции и обязанности ССББ, чтобы позволять ССББ вмешиваться только для пресечения поведения, угрожающего безопасности воздушного судна в полете; третья делегация склонялась к еще большему ограничению роли ССББ, с тем чтобы цель ССББ состояла в предотвращении "незаконного вмешательства" в том определении, которое дается в Приложении 17 к Чикагской конвенции. В отсутствие других замечаний председатель

сделал **предварительное резюме** дискуссии, в котором он указал, что преобладает мнение о том, что модернизация Токийской конвенции требует признания существования ССББ в качестве особой категории действующих лиц на борту воздушного судна и что большинство государств высказывается за ограниченное использование ССББ в соответствии с Приложением 17.

2:63 Что касается "иммунитета" ССББ, то одна делегация настоятельно рекомендовала Комитету сосредоточить внимание не на "иммунитете" как таковом, а на "защите"; эта делегация считала, что ССББ должны иметь такую же защиту, которая предоставляется пилоту, членам экипажа и пассажирам в тех случаях, когда они действуют в рамках выполнения своих служебных обязанностей, т. е. когда они устраняют серьезные угрозы безопасности воздушного судна. Данная делегация также подчеркнула, что пересмотренная Токийская конвенция должна признать существование ССББ в качестве отдельной категории лиц, действующих на борту воздушного судна. Эту позицию в целом поддержало небольшое число остальных государств, выступивших по этому вопросу.

2:64 Комитет принял к сведению мнение о том, что слово "защита" может быть более предпочтительным, чем слово "иммунитет", т. к. последнее может создать неверное впечатление.

2:65 Были выражены различные мнения относительно того, должна ли основная роль ССББ заключаться в принятии разумных мер против акта, предусмотренного в пункте 1 статьи 1 Токийской конвенции (вариант 1) или в защите воздушных судов от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации (вариант 2), как это отражено в проекте статьи IV документа LC/35-WP/2-1, в котором предлагается возможное изменение статьи 6 Токийской конвенции путем включения нового пункта 3 в данное положение. Несколько делегаций поддержали вариант 2, допускающий принятие ССББ разумных мер в случае акта незаконного вмешательства. Они также полагали, что этот вариант должен также применяться к статье 10 Конвенции и что статьи 6 и 10 следует анализировать параллельно и оба положения следует рассматривать вместе на предмет внесения поправки. Одна делегация предложила расширить сферу обязанностей ССББ с тем, чтобы в целом охватить безопасность воздушного судна, подвергаемjю угрозе незаконным умышленным действием. Другие делегации считали, что ответственность ССББ должна ограничиваться принятием мер в случае акта незаконного вмешательства.

2:66 Было отмечено, что в Приложении 17 к Чикагской конвенции уже имеются определения ССББ и акта незаконного вмешательства, связывающие обязанности ССББ с актами незаконного вмешательства. Комитет также отметил, что незаконное вмешательство также упоминается в других документах ИКАО (Дос 9713 и Дос 8973). Однако некоторые делегации полагали, что термин "незаконное вмешательство" должен быть определен, т. к. определение, содержащееся в Приложении 17, не сочетается с концепцией ССББ на борту воздушного судна в полете.

2:67 В отношении предоставляемой ССББ защиты мнения разделились; некоторые делегации выступали за защиту, а другие считали, что ССББ должны рассматриваться как любые другие лица, обязанные нести ответственность за свои действия, и что норма права должна превалировать. Было отмечено, что если преобладает первое из мнений, то возможно необходимо будет рассмотреть вопрос о том, может ли соответствующий перевозчик считаться ответственным в отсутствие ответственности ССББ. Одна делегация считала, что поскольку авиация пересекает много культур и границ, поведение ССББ возможно требует соответствующего рассмотрения.

2:68 В контексте дискуссии одна делегация подняла вопрос об этапе полета "уход на второй круг" и предложила Комитету рассмотреть данный вопрос наряду с возможными определениями, касающимися юридического статуса ССББ, его функций и обязанностей. В связи с этим председателю было предложено создать специальную рабочую группу с целью внесения ясности в эти неопределенные сферы. Другая делегация предложила Комитету рассмотреть вопрос о том, как взаимодействуют статьи 6 и 10 Конвенции, и что, поскольку в Пекинской конвенции повторно определяется термин "в полете" на основе первоначального определения, фигурирующего в Гаагской конвенции, в работе Комитета теперь возможно необходимо ввести понятие "в полете". Эта делегация также указала на пункт 2 статьи 6 Токийской конвенции, который предусматривает, что любой член экипажа или пассажир также может предпринять разумные превентивные меры без разрешения командира воздушного судна, если он имеет достаточные основания полагать, что такие меры необходимо предпринять немедленно для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества, и предложила уточнить значение слова "разумные" в контексте его применения в рамках Конвенции в отношении гражданского и уголовного права.

2:69 Председатель указал, что взаимосвязь между ССББ и термином "в полете" может быть обсуждена, когда Комитет рассмотрит все определения. Что касается просьбы о создании специальной рабочей группы для уточнения определений и термина "в полете", то председатель выразил опасения по поводу возможности предоставления такой группе достаточного времени для завершения своей работы и представления доклада на рассмотрение Комитета.

2:70 По просьбе нескольких делегаций о создании специальной группы для внесения ясности в неопределенные сферы было принято решение образовать такую группу.

2:71 В своем **резюме** председатель заявил об отсутствии консенсуса по обсуждавшимся вопросам и отметил, что он вынужден исходить из преобладающего мнения по следующим вопросам:

- a) ССББ должны быть включены в отдельную и специальную группу, что отражает статус-кво;
- b) определение ССББ должно быть как можно ближе к определению в Приложении 17;
- c) круг обязанностей ССББ в отношении незаконного вмешательства должен быть ограничен;
- d) ССББ должны участвовать в обеспечении безопасности воздушного судна и пассажиров на борту;
- e) государства должны иметь возможность разрешать ССББ предпринимать ответные действия на угрозы должному порядку и дисциплине на борту;
- f) ССББ должны иметь, по крайней мере, такую же защиту, как и пассажиры на борту.

...