

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 46 повестки дня. Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права**

**ДОКЛАД О ХОДЕ ЮРИДИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ВОПРОСАМ, СВЯЗАННЫМ С НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫМИ ПАССАЖИРАМИ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ ПЕКИНСКОЙ КОНВЕНЦИИ И ПЕКИНСКОГО ПРОТОКОЛА**

(Представлено Советом ИКАО)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В данном рабочем документе содержится доклад о ходе юридической деятельности по вопросам, связанным с недисциплинированными пассажирами и с осуществлением Пекинской конвенции и Пекинского протокола.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- а) призвать государства-члены принять участие в Дипломатической конференции в целях изменения Токийской конвенции;
- б) настоятельно призвать государства-члены подписать и ратифицировать Пекинскую конвенцию и Пекинский протокол.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью В, так как в нем представляется информация о подготовке договора в области воздушного права, относящегося к авиационной безопасности, и предлагаются связанные с этим действия; а также связан со вспомогательной стратегией реализации "Поддержка программы. Юридическое обслуживание и внешние сношения"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Дос 8364, <i>Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов</i> (Токио, 1963 г.) Дос 9960, <i>Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации</i> (Пекин, 2010 г.) Дос 9959, <i>Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов</i> (Пекин, 2010 г.) Дос 10014, <i>Доклад о работе Юридического комитета в ходе его 35-й сессии</i>

## 1. **ИНФОРМАЦИЯ О ЮРИДИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДО 35-Й СЕССИИ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА ПО ВОПРОСАМ, СВЯЗАННЫМ С НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫМИ ПАССАЖИРАМИ**

1.1 3 июня 1996 года на 6-м заседании своей 148-й сессии Совет решил включить в общую программу работы Юридического комитета вопрос "Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права". Кроме того, 6 июня 1997 года на 6-м заседании своей 151-й сессии Совет решил создать Исследовательскую группу Секретариата по этому вопросу. Эта Группа, названная Исследовательской группой Секретариата по проблеме недисциплинированных пассажиров, провела несколько заседаний. В результате ее работы 33-я сессия Ассамблеи ИКАО (25 сентября – 5 октября 2001 года) приняла резолюцию А33-4 "Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные/нарушающие порядок пассажиры)" с изложением подготовленного Группой типового законодательства. Затем Исследовательской группой был разработан инструктивный материал в форме *циркуляра 288 ИКАО* по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров.

1.2 В сентябре 2009 года в ходе 34-й сессии Юридического комитета ИКАО Международная ассоциация воздушного транспорта отметила, что количество инцидентов, связанных с недисциплинированными или нарушающими порядок пассажирами, продолжает неуклонно возрастать. Комитет поддержал ее предложение учредить рабочую группу. В связи с этим в начале 2011 года была возобновлена деятельность Исследовательской группы по проблеме недисциплинированных пассажиров на основе решения Совета, принятого на 6-м заседании его 188-й сессии в октябре 2009 года. Возобновившая свою деятельность Исследовательская группа Секретариата провела свое 1-е совещание в Монреале с 2 по 3 мая 2011 года, а 2-е совещание – в Париже с 3 по 4 октября 2011 года. Она определила ряд связанных с недисциплинированными пассажирами правовых вопросов, требующих решения, включая рассмотрение юрисдикционных положений *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Токийская конвенция, 1963 г.), для приведения их в соответствие с современной практикой; установление общих стандартов и практики в отношении правонарушений; укрепление международного сотрудничества в гармонизации процедур правоприменения; полномочия командира воздушного судна и связанный с ними иммунитет и статус сотрудников службы безопасности на борту (ССББ). Исследовательская группа пришла к выводу о том, что проблема недисциплинированных пассажиров должна рассматриваться международным сообществом, что ИКАО является подходящим форумом для этого и что Токийскую конвенцию следует пересмотреть и изучить возможность внесения в нее изменений с уделением особого внимания проблеме недисциплинированных пассажиров. С этой целью Группа рекомендовала создать подкомитет Юридического комитета и поручить ему подготовить проект текста, направленный на модернизацию Токийской конвенции.

1.3 На основе рекомендации Исследовательской группы Совет 15 ноября 2011 года в ходе 5-го заседания своей 194-й сессии принял решение предложить председателю Юридического комитета создать Специальный подкомитет Юридического комитета для рассмотрения Токийской конвенции с особым акцентом на проблему недисциплинированных пассажиров. 20 декабря 2011 года исполняющий обязанности председателя Юридического комитета г-н М. Дженнисон (Соединенные Штаты Америки) учредил Специальный подкомитет Юридического комитета и

назначил г-на А. Пиера (Объединенные Арабские Эмираты) его докладчиком. Под председательством г-жи С.Х. Тан (Сингапур) Подкомитет провел в 2012 году два совещания.

1.4 Подкомитет, опираясь на доклад докладчика, уделил основное внимание обсуждению вопросов, касающихся юрисдикции, перечня правонарушений, экстрадиции, иммунитета командира воздушного судна, ССББ и степени модернизации Токийской конвенции.

1.5 В связи с вопросом юрисдикции Подкомитет ранее выразил мнение о том, что включение и осуществление юрисдикций государства эксплуатанта и государства посадки помогут сдержать тенденцию увеличения числа случаев недисциплинированного поведения на борту воздушных судов. Подкомитет выразил общее согласие с тем, что создание таких юрисдикций весьма желательно. Были рассмотрены также другие основы юрисдикции. Осталось решить вопрос о том, будут ли такие юрисдикции обязательными или факультативными.

1.6 Что касается перечня правонарушений, то Подкомитет решил не включать такой перечень в проект документа, однако большинство его членов предложили новую статью 15 *bis* Токийской конвенции для включения двух видов актов. Ими являлись бы акт нападения на члена экипажа и акт отказа выполнять законные указания, даваемые командиром воздушного судна или от его имени.

1.7 Подкомитет пришел к выводу об отсутствии необходимости изменять формулировку статьи 6 или статьи 10 Токийской конвенции в отношении иммунитета командира воздушного судна. Что касается вопроса экстрадиции, то Подкомитет не видел необходимости включать дополнительные положения в Токийскую конвенцию.

1.8 По вопросу о статусе ССББ Подкомитет отметил, что ССББ не существовали в то время, когда принималась Токийская конвенция, но в настоящее время их все чаще используют при выполнении международных полетов. Поэтому Подкомитет считал, что необходимо провести дополнительную работу по этому вопросу с целью достижения консенсуса в отношении обязанностей ССББ и их соответствующих иммунитетов в рамках Токийской конвенции.

1.9 Кроме того, Подкомитет также обсудил другие вопросы, а именно: возможные финансовые претензии авиакомпаний к недисциплинированным пассажирам, особенно в случае отклонения от курса полета воздушного судна, и определения некоторых терминов, таких, например, как воздушное судно "в полете".

1.10 Комитет рассмотрел возможные формы изменения Токийской конвенции. Если в конечном итоге будет принято решение об изменении Токийской конвенции, то Подкомитет рекомендовал, чтобы такие поправки были введены в действие путем принятия дополнительного протокола, а не новой отдельной конвенции. Подкомитет подготовил для рассмотрения Юридическим комитетом "Основные статьи постановляющей части проекта протокола об изменении Токийской конвенции".

1.11 20 февраля 2013 года, в ходе второго заседания на своей 198-й сессии, Совет рассмотрел доклад Второго совещания подкомитета и постановил созвать 35-ю сессию Юридического комитета в мае 2013 года.

## 2. РАБОТА ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА В ХОДЕ ЕГО 35-Й СЕССИИ, СВЯЗАННАЯ С НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫМИ ПАССАЖИРАМИ

2.1 35-я сессия Юридического комитета под председательством г-н М.Д. Дженнисона состоялась в Монреале с 6 по 15 мая 2013 года. Основным пунктом повестки дня являлось рассмотрение текста, подготовленного специальным подкомитетом. Комитет сосредоточил свое внимание на вопросах юрисдикции, правонарушений и сотрудников службы безопасности на борту (ССББ). Предлагаемый Юридическим комитетом проект текста протокола к Токийской конвенции 1963 года приводится в **добавлении**.

2.1.1 По вопросу юрисдикции подавляющее большинство участников выступило за юрисдикцию государства посадки и большинство делегаций поддержало предложение о том, чтобы эта юрисдикция носила обязательный характер. Была высказана также общая поддержка включению юрисдикции государства эксплуатанта. Соответственно, в окончательном проекте текста обе эти юрисдикционные основы нашли отражение в статье III (без квадратных скобок), хотя и были высказаны определенные оговорки. Юрисдикция государства национальной принадлежности пострадавшего или предполагаемого преступника упоминается в статье III в квадратных скобках.

2.1.2 Что касается преступлений, то Комитет согласился с рекомендацией Подкомитета не подготавливать перечень преступлений. Вместо этого была введена статья VIII, в которой предлагается поправка в форме статьи 15 *bis* с целью поощрить государства к принятию мер по возбуждению надлежащего уголовного или административного разбирательства против любого лица, совершающего на борту воздушного судна какое-либо преступление или наказуемый акт, подпадающие под Конвенцию, в частности, нападение на члена экипажа или отказ выполнять законные указания, данные командиром воздушного судна или от его имени. Эти положения пока оставлены в квадратных скобках и подлежат дальнейшему рассмотрению.

2.1.3 Несмотря на то что по вопросу ССББ консенсус достигнут не был, Комитет смог включить в окончательный проект текста два варианта, касающиеся функций ССББ, и некоторые положения, касающиеся их иммунитета. Все эти положения приводятся в статьях VI и VII в квадратных скобках.

2.1.4 В рамках рассмотрения прочих вопросов Комитет обсудил общее положение о поправке к статье I; определения в статье II и вытекающую из них поправку к статье V; совпадающую юрисдикцию в статье IV; поправки, вытекающие из юрисдикции в статье IX и действия авиакомпаний по возмещению ущерба, о которых говорится в статье X. Некоторые из этих положений требуют дальнейшего изучения и обсуждения.

2.1.5 К изменениям, предлагаемым Комитетом к тексту, подготовленному Подкомитетом, относятся статья I и части текста, выделенные подчеркиванием. На основе консенсуса Комитет согласился с тем, что текст является достаточно проработанным, и сделал вывод о том, что он готов для передачи Совету в качестве окончательного проекта для представления государствам и, в конечном итоге, Дипломатической конференции. Несмотря на то, что Комитет подготовил основные рамки проекта протокола, было очевидно, что снять все вопросы на этом уровне не представляется возможным. Некоторые вопросы политики можно решить только на дипломатической конференции.

### 3. ДИПЛОМАТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

3.1 Совет рассмотрел доклад о 35-й сессии Юридического комитета 14 июня 2013 года на 11-м заседании своей 199-й сессии и постановил созвать Дипломатическую конференцию в целях изменения Токийской конвенции с 26 марта по 4 апреля 2014 года. На 12-м заседании той же сессии Совет предложил, чтобы на будущей Дипломатической конференции был рассмотрен вопрос о единообразном использовании термина "его" или "ее" во всем тексте предлагаемого протокола.

### 4. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПЕКИНСКОЙ КОНВЕНЦИИ И ПЕКИНСКОГО ПРОТОКОЛА

4.1 Дипломатическая конференция в Пекине, проходившая под эгидой ИКАО, приняла 10 сентября 2010 года *Конвенцию о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекин, сентябрь 2010 года) (Пекинская конвенция) и *Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекин, 2010 год) (Пекинский протокол). 37-й сессия Ассамблеи приняла Резолюцию A37-23 "*Содействие признанию Пекинской конвенции и Пекинского протокола*", которая настоятельно призывает государства подписать и ратифицировать два этих документа. По состоянию на 5 июля 2013 года Пекинскую конвенцию подписали 27 государств, ратифицировали 5 государств и 3 государства к ней присоединились; Пекинский протокол подписали 29 государств, 5 государств его ратифицировали и 2 государства к нему присоединились. С целью помочь государствам стать участниками этих договоров, государствам, вместе с адресованными им письмами, была направлена, а также размещена на веб-сайте ИКАО в "Сборнике договоров" специальная подборка административных материалов.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ

### ПРОЕКТ ТЕКСТА ПРОТОКОЛА К ТОКИЙСКОЙ КОНВЕНЦИИ 1963 ГОДА, ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ЮРИДИЧЕСКИМ КОМИТЕТОМ

#### Статья I

Настоящий Протокол дополняет Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанную в Токио 14 сентября 1963 года (далее по тексту называется "Конвенция"), и в отношениях между Сторонами Протокола Конвенция и настоящий Протокол читаются и толкуются вместе как один документ.

#### Статья II

1. Пункт 3 статьи 1 Конвенции заменяется следующим:

"3. Для целей настоящей Конвенции:

а) воздушное судно считается находящимся в полете в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки. В случае вынужденной посадки считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные власти не примут на себя ответственность за воздушное судно, а также за лиц и имущество, находящихся на борту [.] / [;]

[b) "сотрудник службы безопасности на борту" означает [государственного служащего]/ [человека], который прошел специальный отбор и подготовку и уполномочен правительством государства эксплуатанта или правительством государства регистрации находиться на борту воздушного судна в соответствии с двусторонним или многосторонним соглашением или договоренностью [.] / [с целью защиты этого воздушного судна и находящихся на нем лиц от актов незаконного вмешательства.] / [с целью защиты безопасности этого воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества.]]

[c) "государство эксплуатанта" означает государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта [.] / [; и]

[d) "государство регистрации" означает государство, в реестр которого занесено воздушное судно.]"

### Статья III

Статья 3 Конвенции заменяется следующим:

"1. Государство регистрации воздушного судна правомочно осуществлять свою юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту.

1 bis. Государство также правомочно осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту воздушного судна:

- a) в качестве государства посадки, если воздушное судно, на борту которого совершено преступление или совершен акт, приземляется на его территории с находящимся на борту предполагаемым правонарушителем; [и]
- b) в качестве государства эксплуатанта, если преступление совершено или акт совершен на борту воздушного судна, арендованного без экипажа арендатором, чье основное место деятельности или чье постоянное место пребывания, если арендатор не имеет такого места деятельности, находится в этом государстве [./[; и]
- c) [если преступление совершено или акт совершен гражданином или в отношении гражданина этого государства.]

2. Каждое Договаривающееся государство принимает такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления его юрисдикции в качестве государства регистрации в отношении преступлений [и актов], совершенных на борту воздушных судов, зарегистрированных в таком государстве.

2 bis. Каждое Договаривающееся государство принимает также такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления его юрисдикции в отношении преступлений [и актов], совершенных на борту воздушных судов, в следующих случаях:

- a) в качестве государства посадки, если воздушное судно, на борту которого совершено преступление [или совершен акт], приземляется на его территории с находящимся на борту предполагаемым правонарушителем; и
- b) в качестве государства эксплуатанта, если преступление совершено [или акт совершен] на борту воздушного судна, арендованного без экипажа арендатором, чье основное место деятельности или чье постоянное место пребывания, если арендатор не имеет такого места деятельности, находится в этом государстве.

[2 ter. Каждое Договаривающееся государство может принимать также такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления его юрисдикции в отношении преступлений [и актов], совершенных на борту воздушных судов, если преступление совершено [или акт совершен] на борту воздушного судна гражданином или в отношении гражданина этого государства.]

3. Настоящая Конвенция не исключает осуществления любой уголовной юрисдикции в соответствии с национальным законодательством."

#### Статья IV

Следующее добавляется в качестве статьи 3 *bis* Конвенции:

"Если Договаривающееся государство, осуществляющее свою юрисдикцию согласно Статье 3, уведомлено или иным образом информировано о том, что одно или несколько других Договаривающихся государств проводят следствие, судебное преследование или судебное разбирательство в отношении тех же преступлений или актов, это Договаривающееся государство в соответствующих случаях [может проводить]/[проводит] консультации с такими другими Договаривающимися государствами в целях координации их действий."

#### Статья V

Пункт 2 статьи 5 исключается.

#### [Статья VI

Пункт 2 статьи 6 Конвенции заменяется следующим:

##### Вариант 1

["1. Командир воздушного судна или сотрудник службы безопасности на борту, если он или она имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или готовится совершить на борту воздушного судна преступление или акт, предусмотренные в пункте 1 Статьи 1, может применить к такому лицу разумные меры, включая ограничительные меры, которые необходимы для:

- a) обеспечение безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества; или
- b) поддержание должного порядка и дисциплины на борту; или
- c) предоставления командиру воздушного судна возможности передать такое лицо компетентным органам или высадить его в соответствии с положениями настоящей главы.

2. Командир воздушного судна может требовать или разрешать помощь других членов экипажа и может просить или разрешать, но не требовать помощи пассажиров для применения ограничительных мер к любому лицу, к которому он имеет право применить такие меры. Любой член экипажа или пассажир может также предпринять разумные превентивные меры без такого разрешения, если он имеет достаточные основания полагать, что такие меры необходимо предпринять немедленно для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества." ]



Вариант 2

[ "1. Командир воздушного судна, если он имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или готовится совершить на борту воздушного судна преступление или акт, предусмотренные в пункте 1 Статьи 1, может применить к такому лицу разумные меры, включая ограничительные меры, которые необходимы для:

- a) обеспечение безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества; или
- b) поддержание должного порядка и дисциплины на борту; или
- c) предоставления ему возможности передать такое лицо компетентным органам или высадить его в соответствии с положениями настоящей главы.

2. Командир воздушного судна может требовать или разрешать помощь других членов экипажа и может просить или разрешать, но не требовать помощи пассажиров для применения ограничительных мер к любому лицу, к которому он имеет право применить такие меры. Любой член экипажа, сотрудник службы безопасности на борту или пассажир может также предпринять разумные превентивные меры без такого разрешения, если он имеет достаточные основания полагать, что такие меры необходимо предпринять немедленно для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества." ]

**[Статья VII**

Статья 10 Конвенции заменяется следующим:

"За действия, предпринятые в соответствии с настоящей Конвенцией, командир воздушного судна, любой другой член экипажа, пассажир, сотрудник службы безопасности на борту, владелец или эксплуатант воздушного судна, лицо, от имени которого совершался полет, не несут ответственности ни при каком судебном разбирательстве по поводу обращения с лицом, в отношении которого были предприняты такие действия."

**[Статья VIII**

Следующее добавляется к статье 15 *bis* Конвенции:

"1. Каждое Договаривающееся государство поощряется к принятию таких мер, которые могут оказаться необходимыми для возбуждения надлежащего уголовного или административного разбирательства против любого лица, совершающего на борту воздушного судна преступление или акт, указанные в пункте 1 Статьи 1, в частности:

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

- b) отказ выполнять законные указания, данные командиром воздушного судна или от его имени, в целях защиты безопасности воздушного судна, находящихся на его борту пассажиров или имущества.

[2. Ничто в настоящей Конвенции не ущемляет права каждого Договаривающегося государства вводить в свое национальное законодательство [или сохранять в нем] надлежащие меры наказания за совершаемые на борту акты недисциплинированного или нарушающего порядок поведения.]" ]

### Статья IX

Пункт 1 статьи 16 Конвенции заменяется следующим:

"1. Преступления, совершенные на борту воздушного судна, рассматриваются Договаривающимися государствами между собой для целей выдачи, как если бы они были совершены не только в месте их совершения, но также и на территориях Договаривающихся государств, которым требуется установить свою юрисдикцию в соответствии с пунктами 2 и 2bis Статьи 3 [и которые установили свою юрисдикцию в соответствии с пунктом 2ter Статьи 3]."

### [Статья X

Следующее следует добавить в качестве статьи 18 *bis* Конвенции.

"Если командир воздушного судна высаживает или передает лицо согласно положениям соответственно Статьи 8 или 9, то ничто не препятствует эксплуатанту получить с такого лица компенсацию за любой ущерб, понесенный эксплуатантом в результате высадки или передачи этого лица."

— КОНЕЦ —