



МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ

(Монреаль, 26 марта – 4 апреля 2014 года)

ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПРОЕКТУ ПРОТОКОЛА ОБ ИЗМЕНЕНИИ ТОКИЙСКОЙ КОНВЕНЦИИ 1963 ГОДА О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ И НЕКОТОРЫХ ДРУГИХ АКТАХ, СОВЕРШАЕМЫХ НА БОРТУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

(Представлено Боливарианской Республикой Венесуэла)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Цель настоящего документа – представить замечания Венесуэлы по проекту протокола об изменении Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, который предложен Юридическим комитетом ИКАО.

Действия Конференции: Конференции предлагается:

- a) рассмотреть информацию, представленную в добавлении к настоящему документу;
- b) рассмотреть представленные замечания на предмет их учета в окончательном тексте протокола об изменении Токийской конвенции 1963 года.

<i>Стратегические цели</i>	Авиационная безопасность и упрощение формальностей
<i>Финансовые последствия</i>	Без последствий
<i>Справочный материал</i>	Проект текста протокола к Токийской конвенции 1963 года, предложенный Юридическим комитетом (DCTC Doc. No. 3)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Правовые положения проекта протокола об изменении, предложенного Юридическим комитетом ИКАО, дополняют Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанную в Токио 14 сентября 1963 года. Текст этого проекта правового документа был проанализирован, в результате чего был высказан ряд замечаний, направленных на улучшение понимания и реализации зафиксированных в документе принципов, в связи с чем мы представляем упомянутые соображения в добавлении к настоящему документу.

1.2 Результатом вышеупомянутого анализа стал ряд изложенных в настоящем рабочем документе замечаний, направленных на эффективную реализацию правовых принципов, которые будут приняты Международной конференцией.

1.2.1 Исходя из вышеупомянутых соображений, рекомендуется скорректировать отдельные определения, а некоторые определения изложить в более точной форме в соответствии с положениями Приложений к Чикагской конвенции 1944 года и международно-правовыми документами, регламентирующими деятельность гражданской авиации, в духе твердой приверженности принципу единообразия документов воздушного права.

1.2.2 Кроме того, нам представляется, что положения, относящиеся к юрисдикции, должны быть сформулированы в как можно более общей форме, чтобы обеспечить надлежащее осуществление права и соблюдение процессуальных гарантий в отношении лиц, затрагиваемых предположительными актами, которые регулируются настоящим правовым документом.

1.2.3 По вопросу о полномочиях и ответственности командира воздушного судна мы считаем, что делегирование их сотруднику службы безопасности, который в техническом смысле не является членом экипажа, приведет к их фрагментации, и поэтому представляется целесообразным сохранить разграничительные линии между двумя сферами ответственности, как это предусмотрено в варианте 2 статьи VI проекта протокола.

1.2.4 Аналогичным образом и в соответствии с положениями статьи X, касающейся ущерба, понесенного эксплуатантом воздушного судна в результате высадки или передачи лица, в отношении которого он имеет достаточные основания полагать, что такое лицо совершило или готовится совершить на борту воздушного судна акт, который угрожает или может угрожать безопасности воздушного судна, экипажа и пассажиров, мы считаем, что необходимо включить третьи стороны, затронутые такими преступлениями или актами, поскольку полагаем, что в результате изменения первоначального пункта назначения перевозки им также может быть причинен ущерб.

1.2.5 В прилагаемом к настоящему документу добавлении отражены вышеизложенные замечания. Оно содержит проект текста протокола об изменении Токийской конвенции 1963 года с учетом замечаний Венесуэлы, и в нем учтены и показаны изменения, которые мы предлагаем на рассмотрение проводимой для этой цели Дипломатической конференции.

1.3 В документе, приведенном в добавлении, проект положений протокола, одобренных Венесуэлой, выделен с помощью затенения. Аналогичным образом, предложения, представленные Боливарианской Республикой Венесуэла для включения в окончательный вариант проекта текста протокола, выделены жирным курсивом с затенением.

2. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

2.1 Конференции предлагается рассмотреть информацию, содержащуюся в добавлении к настоящему документу, на предмет учета представленных замечаний в окончательном тексте протокола об изменении Токийской конвенции 1963 года.

ДОБАВЛЕНИЕ

ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПРОЕКТУ ПРОТОКОЛА, ИЗМЕНЯЮЩЕГО ТОКИЙСКУЮ КОНВЕНЦИЮ 1963 ГОДА О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ И НЕКОТОРЫХ ДРУГИХ АКТАХ, СОВЕРШАЕМЫХ НА БОРТУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

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:

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

Статья III

Статья 3 Конвенции заменяется следующим:

"1. Государство регистрации **воздушного судна** (примечание переводчика: слова "воздушного судна" имеются в тексте документа DCTC Doc No. 3 на испанском языке, однако слов "of the aircraft" нет в английском тексте DCTC Doc No. 3) правомочно осуществлять свою юрисдикцию в

отношении преступлений и актов, совершенных на борту, **даже при полете за пределами его воздушного пространства.**

1 bis. Государство также правомочно осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту **воздушного судна (см. примечание переводчика выше):**

- a) ~~в качестве государства посадки, если воздушное судно, на борту которого совершено преступление или совершен акт, приземляется~~ **которое находится** 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~~ **на воздушном судне, арендованном с экипажем или без экипажа арендатором, чье, если арендатор имеет** 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 и если соблюдены все условия для выдачи предполагаемых правонарушителей.]**

2. Каждое Договаривающееся государство принимает такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления его юрисдикции в качестве государства регистрации в отношении преступлений [и актов] **(примечание переводчика: предлагается изменить окончание прилагательного на испанском языке – чисто грамматический вопрос)**, 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] **(примечание переводчика: предлагается изменить окончание прилагательного на испанском языке – чисто грамматический вопрос)**, 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~~ **находится на его территории** с находящимся на борту предполагаемым правонарушителем; и
- b) в качестве государства эксплуатанта, если преступление совершено [или акт совершен] **(примечание переводчика: предлагается изменить окончание прилагательного на испанском языке – чисто грамматический вопрос)** на борту воздушного судна, арендованного без экипажа арендатором, чье основное место деятельности или чье постоянное место пребывания, или **если арендатор он** **(примечание переводчика: предлагается заменить глагол в тексте на испанском языке – чисто грамматический вопрос)** **не имеет такого места деятельности**, находится в этом государстве.
- c) **в качестве государства регистрации, если преступление совершено или акт совершен на борту воздушного судна, зарегистрированного в данном государстве, во время полета за пределами его воздушного пространства; и**
- d) **если преступление совершено или акт совершен на борту воздушного судна, независимо от его национальной принадлежности, в иностранном воздушном пространстве и создают или могут создавать последствия на территории этого государства.**

[2 ter. Каждое Договаривающееся государство может принимать также такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления его юрисдикции в отношении преступлений [и актов] (примечание переводчика: предлагается изменить окончание прилагательного на испанском языке – чисто грамматический вопрос), совершенных на борту воздушных судов, если преступление совершено [или акт совершен] (примечание переводчика: предлагается изменить окончание прилагательного на испанском языке – чисто грамматический вопрос) на борту воздушного судна гражданином или в отношении гражданина этого государства (примечание переводчика: в тексте на испанском языке отсутствует вспомогательный глагол) и если соблюдены условия для выдачи предполагаемых правонарушителей.]

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 Конвенции 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) обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества; или~~
- ~~b) поддержания 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) обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества; или
- b) поддержания 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 2 *bis* Статьи 3 ~~и~~ которые установили свою юрисдикцию в соответствии с пунктом 2~~ter~~ 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 ***и затронутым третьим сторонам*** получить с такого лица компенсацию за любой ущерб, понесенный эксплуатантом в результате высадки или передачи этого лица."