



LC/SC-MOT/2

Международная организация гражданской авиации

**СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОДКОМИТЕТ ЮРИДИЧЕСКОГО
КОМИТЕТА ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ТОКИЙСКОЙ
КОНВЕНЦИИ, ВКЛЮЧАЯ ПРОБЛЕМУ
НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫХ ПАССАЖИРОВ**

ВТОРОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 3–7 декабря 2012 года

ДОКЛАД

СОДЕРЖАНИЕ

Часть I.	Введение	1-1
Часть II.	Обсуждение в Подкомитете.....	2-1
Добавление 1.	Список участников	A1-1
Добавление 2.	Порядок работы LC/SC-MOT/2	A2-1
Добавление 3.	Перечень документов	A3-1
Добавление 4.	Доклад Рабочей группы по перечню правонарушений.....	A4-1
Добавление 5.	Основные статьи постановляющей части проекта протокола об изменении Токийской конвенции	A5-1

ЧАСТЬ I

ВВЕДЕНИЕ

1. МЕСТО И СРОКИ

1.1 Второе совещание Подкомитета проходило в Монреале с 3 по 7 декабря 2012 года.

2. ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

2.1 Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации (ИКАО) г-н Раймон Бенжамен открыл совещание и от своего имени и от имени Президента Совета приветствовал всех участников. Он поблагодарил председателя г-жу Сюй Хуай Тан за умелое руководство работой Подкомитета и докладчика г-на Алехандро Пьера за его доклад, который помог Подкомитету в работе. Генеральный секретарь отметил, что на прошлом совещании Подкомитета был определен ряд мер, которые помогут сдержать расширение тенденции недисциплинированного поведения на борту воздушных судов, однако было сочтено необходимым провести второе совещание, с тем чтобы дать участникам больше времени для сбора информации и данных и проведения консультаций со своими государствами и внешними сторонами в целях представления такой информации и рекомендаций на данном совещании. Он подчеркнул важность задачи, стоящей перед Подкомитетом – рассмотреть вопрос о том, необходимо ли изменять *Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*, подписанную в Токио в 1963 году, уделяя особое внимание действиям недисциплинированных пассажиров на борту воздушных судов, и если это будет сочтено необходимым, рекомендовать текст для внесения соответствующих поправок.

3. УЧАСТИЕ

3.1 На совещании присутствовали 20 членов Подкомитета и наблюдателей из 3 государств и 3 международных организаций. Председатель информировала участников о том, что исполняющий обязанности председателя Юридического комитета включил в число членов Подкомитета Кувейт для обеспечения в Подкомитете надлежащего географического представительства. Колумбия и Индонезия, а также Международный союз авиационных страховщиков были приглашены Подкомитетом для участия в совещании по их просьбе. Список участников совещания Подкомитета приведен в **добавлении 1** к настоящему докладу.

4. ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА

4.1 Председателем совещания была г-жа С. Х. Тан (Сингапур). Функции секретаря выполнял г-н Дж. Аугустин, исполняющий обязанности директора Управления по правовым вопросам и внешним сношениям, а его заместителем был д-р Дж. Хуан, старший сотрудник по юридическим вопросам. Помощниками секретаря были г-н А. Ополот и г-жа М. Уайнстайн, сотрудники по юридическим вопросам. Помощь в работе Подкомитета оказывали также другие сотрудники Организации.

5. ДОКУМЕНТАЦИЯ

5.1 Порядок работы первого заседания приведен в **добавлении 2**, а список представленных Подкомитету документов содержится в **добавлении 3**.

ЧАСТЬ II

ОБСУЖДЕНИЕ В ПОДКОМИТЕТЕ

6. МАСШТАБЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ТОКИЙСКОЙ КОНВЕНЦИИ

6.1 Подкомитет обсудил вопрос о необходимости и масштабах модернизации Токийской конвенции на основе документов LC/SC-MOT/2-WP/1, WP/2, WP/3, WP/4, WP/5 (которые были представлены в начале работы совещания) и Flimsy No. 1 (документ был представлен позднее и подробно рассматривается в разделе 7 настоящего доклада). По вопросу о форме изменения имелось общее согласие с тем, что полного пересмотра Конвенции не требуется, а меры по модернизации следует ограничить проблемой недисциплинированных пассажиров в форме протокола об изменении. В этой связи ряд членов Подкомитета высказали мнение о том, что проект протокола, представленный в Flimsy No. 1, является хорошей отправной точкой.

6.2 Один делегация – член Подкомитета, которую поддержали еще несколько участников, предложила включить в сферу модернизации обновление определений в Токийской конвенции, сославшись в качестве примера на предложение Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) в документе LC/SC-MOT/2-WP/5 относительно расширения временных рамок в определении понятия "в полете" с учетом современной ситуации в воздушном транспорте и для приведения его в соответствие с определением в *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекинской конвенции).

6.3 Одна делегация – член Подкомитета признала, что протокол следует нацелить на недостатки Токийской конвенции, и попросила ИАТА уточнить, какая процентная доля статистических данных о недисциплинированном поведении относится конкретно к международным полетам. Представитель ИАТА согласился представить в Подкомитет разъяснения по данному вопросу. Две делегации выразили сомнение в полезности статистической информации, учитывая, что многие авиакомпании не представляют данных о случаях недисциплинированного поведения. Одна делегация, которую поддержали еще две делегации, поставила вопрос о том, нельзя ли отразить в проекте протокола вопрос о возмещении убытков авиакомпаниям, которым пришлось выполнить вынужденную посадку для передачи властям или высадки недисциплинированных пассажиров.

6.4 Еще одна делегация – член Подкомитета заявила, что пока не убеждена в необходимости изменения Конвенции, указав на то, что требуется больше информации о проблемах, с которым государства сталкиваются при установлении юрисдикции в отношении поведения на борту воздушных судов, выполняющих международные рейсы, при определении в рамках своей юрисдикции уголовных или административных правонарушений, связанных с недисциплинированным или нарушающим порядок поведением, и наказании за такие правонарушения, или о других практических вопросах, которые у них возникают при осуществлении судебного преследования за такие действия. Другая делегация – член Подкомитета согласилась с этим, отметив, что было бы полезным, если бы больше государств информировали о тех препятствиях, которые они пытаются преодолеть путем изменения Конвенции.

7. РАССМОТРЕНИЕ FLIMSY NO. 1

7.1 Председатель в порядке резюме отметила, что проект протокола, представленный в Flimsy No. 1, в целом отражает мнения членов Подкомитета по итогам первого совещания.

В проекте протокола сохранены термины, использованные в Токийской конвенции, в частности, государство "регистрации", учтены выявленные пробелы в юрисдикции и предлагается установить юрисдикцию в отношении актов или серьезных правонарушений, за которые недисциплинированное лицо подлежит, в соответствующих случаях, высадке или передаче властям. Как отмечается в Flimsy, цель предлагаемой новой статьи 8 (1 bis) – перечислить ряд менее серьезных правонарушений или актов, которые будут подпадать под факультативную юрисдикцию государства посадки, государства эксплуатанта, государства гражданства и государства постоянного проживания, а цель предлагаемой новой статьи 9 (1 bis) – перечислить серьезные правонарушения, в отношении которых необходимо установить обязательную юрисдикцию государства посадки и государства эксплуатанта. Проект протокола не предлагает пересмотреть положение об иммунитете в существующей статье 10 Токийской конвенции, однако, как предложила председатель, если Подкомитет сочтет целесообразным, это можно сделать параллельно с возможным пересмотром статьи 6. Проект протокола не предлагает существенных положений об иммунитете сотрудника службы безопасности на борту (ССББ), а лишь определяет возможное место таких положений в протоколе, если Подкомитет сочтет необходимым включить такое положение.

7.2 Расширение основ юрисдикции (статья II Flimsy No. 1)

7.2.1 Большое число членов Подкомитета поддержали расширение основ юрисдикции Токийской конвенции, которое позволит привлекать недисциплинированных пассажиров к ответственности за свои действия; тем не менее, имели место разногласия в вопросе о том, следует ли увязывать предлагаемые основы юрисдикции с перечнем правонарушений. Одна делегация – член Подкомитета считала, что расширение основ юрисдикции невозможно отделить от перечня правонарушений; учитывая неизбежную связь между ними, эта делегация выразила обеспокоенность в связи с тем, что это по существу превратит Токийскую конвенцию из документа общего характера, о чем свидетельствуют положения пункта 1 статьи 3, в документ уголовного права. Вместо этого указанная делегация предложила распространить правомочность государства регистрации, предусмотренную в пункте 1 статьи 3, на государство посадки, что будет достаточным для государств, которым требуется международный документ для такого расширения юрисдикции.

7.2.2 Большинство делегаций поддержали расширение основ юрисдикции за счет включения как государства посадки, так и государства эксплуатанта, однако не было достигнуто согласия относительно того, должна ли она быть обязательной или факультативной. Ряд членов Подкомитета высказались за то, чтобы ограничить расширение юрисдикции только государством посадки, тогда как другие отдавали предпочтение государству эксплуатанта, ссылаясь при этом на аргументы ИАТА по данному вопросу в документе LC/SC-MOT/2-WP/5. Одна делегация – член Подкомитета, поддержавшая включение государства эксплуатанта, зарезервировала свою позицию в отношении государства посадки, указав на то, что командир воздушного судна, который вряд ли глубоко знаком с юридическими концепциями, не сможет определить, является ли правонарушение достаточно серьезным согласно законам государства посадки для целей передачи властям. По мнению одной делегации-наблюдателя, список правонарушений согласно статье 9 (1 bis) следует сделать более ясным, чтобы помочь командиру воздушного судна в таких случаях. Еще одна делегация – член Подкомитета, согласившись в принципе с необходимостью расширения основ юрисдикции, отдала предпочтение сохранению государства регистрации в качестве основной юрисдикции с дополнением юрисдикции государства посадки и государства эксплуатанта. Одна делегация – член Подкомитета предложила расширить основу юрисдикции, включив государство гражданства правонарушителя.

7.2.3 Одна делегация – член Подкомитета, которую поддержала еще одна делегация – член Подкомитета, высказалась за включение государства посадки и государства эксплуатанта в число обязательных юрисдикций в отношении правонарушений, предусмотренных в статье 9 (1 bis), с тем чтобы не сложилось впечатление, что расширение юрисдикции может рассматриваться как посягательство на суверенитет других государств. Кроме того, это не будет препятствовать установлению любым государством своей юрисдикции над менее серьезными правонарушениями согласно статье 8 (1 bis).

7.2.4 При рассмотрении вопроса о юрисдикции государства посадки одна делегация – член Подкомитета попросила разъяснений Подкомитета относительно того, является ли "передача" в смысле статьи 9 Токийской конвенции актом "выдачи", так как такой подход вызовет возражения у государств, законодательство которых запрещает экстрадицию своих граждан. Председатель разъяснила, что Конвенция не предусматривает обязательной выдачи, вопрос о которой должен решаться на двусторонней основе, что вытекает из формулировки пункта 2 статьи 16, учитывая также, что в статье 13, которая вытекает из статьи 9, говорится о том, что произойдет с предполагаемым недисциплинированным пассажиром после его передачи.

7.2.5 Несколько делегаций – членов Подкомитета выразили обеспокоенность в связи с тем, что включение в Токийскую конвенцию новых основ юрисдикции может привести к противоречиям с существующими ее положениями, приведя в качестве примера пункт а) статьи 4, который допускает вмешательство государства в выполнение полета воздушным судном для осуществления своей уголовной юрисдикции в отношении преступления, совершенного на борту, когда "преступление имеет последствия на территории такого государства", и статью 16, посвященную рассмотрению преступлений для целей выдачи. Председатель отметила, что необходимо будет тщательно проанализировать последствия расширения основ юрисдикции в Конвенции.

7.2.6 Подводя итоги дискуссии, председатель отметила, что большинство членов Подкомитета высказались за расширение основ юрисдикции за счет включения государства посадки и государства эксплуатанта; вместе с тем представляется преждевременным принимать решение о том, должны ли такие основы юрисдикции быть обязательными или факультативными. Некоторую поддержку получило предложение о включении государства гражданства правонарушителя, а вопрос о включении государства гражданства потерпевшего и государства постоянного проживания еще предстоит рассмотреть. Отвечая на вопрос одной делегации – члена Подкомитета, председатель уточнила, что государства должны будут заявить о своей позиции в отношении принятия факультативных основ юрисдикции при ратификации протокола или позднее.

7.3 **Перечень правонарушений (статья III и статья IV Flimsy No. 1)**

7.3.1 Подкомитет рассмотрел вопрос о необходимости перечня правонарушений, а также предложенное содержание такого перечня в статье III (незначительные акты и правонарушения) и статье IV (серьезные правонарушения) Flimsy No. 1.

7.3.2 Делегации – члены Подкомитета, которые считали необходимым такой перечень правонарушений, особенно для серьезных правонарушений, ссылались на желательность согласованных подходов для достижения конкретизации и стандартизации действий государств при рассмотрении актов недисциплинированного поведения на борту воздушных судов, принятия единообразных критериев для установления государствами своей юрисдикции в отношении таких актов и согласования ими соответствующих положений о выдаче, а также предоставления членам экипажа и сотрудникам правоохранительных органов четкой информации о действиях в случае

недисциплинированного поведения в качестве основных доводов в пользу принятия такого перечня. Одна делегация-наблюдатель заявила, что отсутствие такого перечня является одним из основных сдерживающих факторов в решении проблемы недисциплинированных пассажиров с точки зрения отрасли авиакомпаний, так как из-за этого бремя правоприменения возлагается на отдельные государства, которые могут не желать осуществлять свою юрисдикцию, либо правоохранительные органы таких государств могут испытывать неуверенность в отношении того, как такие акты рассматриваются в национальном законодательстве, и поэтому предлагаемый перечень, содержащийся в Flimsy No. 1, является прекрасной отправной точкой на пути к стандартизации международных действий по решению данной проблемы.

7.3.3 Те делегации – члены Подкомитета, которые не поддерживали принятие перечня правонарушений, отдавали предпочтение сохранению за государствами возможности предусматривать такие правонарушения в своем собственном национальном законодательстве, ссылаясь при этом на риск того, что такой перечень, если он будет принят, возможно, не будет исчерпывающим, и также на вероятность дублирования тех действий, которые уже признаны уголовно наказуемыми другими существующими конвенциями, поскольку многие из правонарушений, которые предлагается включить в перечень, являются актами насилия и нападения, которые могут поставить под угрозу безопасность полета воздушного судна, и уже отражены в других существующих международных документах уголовного и воздушного права. Одна делегация – член Подкомитета считала, что целей конкретизации и согласования можно добиться альтернативными средствами, помимо перечня правонарушений, например, в рамках инструктивного материала, включая пересмотр циркуляра 288 ИКАО. Несколько делегаций – членов Подкомитета сообщили, что некоторые из правонарушений, перечисленных в статье IV, в их соответствующих юрисдикциях не рассматриваются как "серьезные" правонарушения.

7.3.4 Одна делегация – член Подкомитета заявила, что, если в перечень будут включены правонарушения, аналогичные уже содержащимся в других конвенциях о борьбе с терроризмом, в проект протокола потребуется также включить положение об исключении военной деятельности.

7.3.5 Председатель определила два возможных направления будущей дискуссии, первое из которых заключается в составлении перечня правонарушений, которые могут повлечь за собой выдачу, в зависимости от результатов дискуссии по режиму выдачи, а второе направление – "без перечня", предусматривающее только расширение основ юрисдикции, чтобы позволить государству посадки и, возможно, другим государствам применить свое уголовное законодательство аналогично тому, как это делает государство регистрации в соответствии с Токийской конвенцией.

7.3.6 Председатель предложила, и Подкомитет **согласился** создать рабочую группу по правонарушениям под председательством Канады, в состав которой вошли Бразилия, Египет, Китай, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Франция, Южная Африка, Япония и докладчик. Этой рабочей группе было поручено изучить вопрос о том, следует ли изменить статьи 8 и 9 Токийской конвенции, включив в них перечни правонарушений.

7.4 Выдача

7.4.1 Подкомитет рассмотрел вопрос о том, следует ли включать положения о режиме выдачи применительно к правонарушениям в новый документ, изменяющий Токийскую конвенцию. Многие делегации – члены Подкомитета указывали на то, что им трудно сформулировать свою позицию по данному вопросу до того, как будет подготовлен окончательный перечень правонарушений. Тем не менее, было достигнуто общее согласие в отношении того, что нецелесообразно распространять режим выдачи на незначительные

правонарушения и что его следует применять лишь к наиболее серьезным правонарушениям, оставив открытой возможность административных санкций за незначительные правонарушения.

7.4.2 Подкомитет согласился вернуться к обсуждению вопроса о выдаче после того, как рабочая группа завершит подготовку перечня правонарушений.

7.5 Иммунитет

7.5.1 Председатель напомнила, что на первом совещании Подкомитета было внесено два предложения по вопросу об уточнении рамок иммунитета, предусмотренного статьей 10 Токийской конвенции, а именно, о включении слов "самоуправные и произвольные" или слов "необходимые и пропорциональные" для определения действий командира воздушного судна в положениях об иммунитете.

7.5.2 Две делегации со статусом наблюдателей указали на необходимость уточнения границ иммунитета, предоставляемого командиру воздушного судна, учитывая изменения эксплуатационных процедур, в соответствии с которыми во время полета дверь в кабину летного экипажа заперта и доступ в кабину запрещен. В одном решении суда по данному вопросу отмечается, что командиру воздушного судна недостаточно полагаться только на доклад кабинного экипажа. Ссылаясь на это решение суда и изменения эксплуатационных правил, эти делегации считали, что для устранения любых сомнений целесообразно включить более точный критерий, в соответствии с которым действия командира воздушного судна будут считаться разумными, если он или она не действовали "самоуправным или произвольным образом".

7.5.3 Обсудив эти предложения, Подкомитет пришел к консенсусу в отношении того, что критерий разумности в пункте 1 статьи 6 применительно к статье 10 Токийской конвенции широко известен в большинстве юрисдикций и что государства не испытывают каких-либо затруднений с его применением. Одна делегация – член Подкомитета пояснила, что единственное требование заключается в том, что у командира воздушного судна должны быть разумные основания для принятия мер, причем не оговаривается, что именно составляет такие разумные основания – собственные наблюдения командира воздушного судна или доклады кабинного экипажа командиру воздушного судна.

7.5.4 Подкомитет **пришел к выводу**, что нет необходимости изменять формулировку в статье 6 или статье 10 Токийской конвенции, касающуюся иммунитета командира воздушного судна.

7.6 Сотрудники службы безопасности на борту (статья V Flimsy No. 1)

7.6.1 Некоторые делегации – члены Подкомитета не поддержали предложение о включении положений об ССББ, мотивируя это тем, что эти лица уже подпадают под действие пункта 2 статьи 6 Токийской конвенции как пассажиры и что их деятельность, в том числе их соответствующие полномочия и иммунитеты, уже являются предметом двусторонних договоренностей между государствами, а также в связи с тем, что их основные задачи связаны с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, в частности в контексте борьбы с терроризмом.

7.6.2 Делегации – члены Подкомитета, поддержавшие включение в Токийскую конвенцию конкретное положение об ССББ, указали на то, что ССББ обладают особым статусом, отличным от статуса пассажира, в силу полученной ими подготовки и правил применения силы и что их все чаще используют на международных рейсах. Одна делегация – член Подкомитета

отметила, что командир воздушного судна должен оставаться в запертой кабине летного экипажа, особенно при чрезвычайных обстоятельствах, в связи с чем особую важность приобретают действия ССББ, находящихся в пассажирском салоне. Эта делегация – член Подкомитета считала, что ССББ следует не только особо упомянуть в новом документе, но и наделить полномочиями и полномочиями, аналогичными предоставленными командиру воздушного судна, в том числе на применение ограничительных мер.

7.6.3 Подкомитет отметил, что ССББ не существовали в то время, когда принималась Токийская конвенция, но сегодня их все чаще используют при выполнении международных полетов. Многие делегации подчеркивали тот факт, что существование ССББ является реальностью, и поэтому их статус следует должным образом признать. Признавая это, некоторые делегации, тем не менее, продолжали считать, что их статус должен определяться только двусторонними соглашениями. Председатель предложила членам Подкомитета представить проекты текста для дальнейшего обсуждения, не исключая при этом возможности рассмотрения ССББ в качестве пассажиров или в качестве отдельной особой категории, отличной от пассажиров и членов экипажа.

7.7 Возмещение убытков и право регресса

7.7.1 Несколько делегаций – членов Подкомитета и одна делегация-наблюдатель считали, что в проект протокола к Токийской конвенции необходимо включить положение об экономических последствиях действий недисциплинированных пассажиров. При этом отмечалось, что авиакомпании несут очень большие убытки в случае изменения маршрута в полете в результате недисциплинированных действий. Поэтому некоторые делегации полагали необходимым создать механизм возмещения ущерба или убытков, с тем чтобы пассажиры несли экономическую ответственность за свое недисциплинированное поведение. В этой связи одна делегация – член Подкомитета напомнила свое высказанное ранее предложение о том, что действие договора перевозки должно прекращаться в случае высадки пассажира в месте, отличающемся от предполагавшегося пункта назначения. В таком случае пассажир не должен иметь права регресса в отношении авиакомпании.

7.7.2 Другие делегации – члены Подкомитета признавали, что затраты в связи с изменением маршрута являются серьезной проблемой, но считали при этом, что данный вопрос должен регулироваться генеральными условиями договора перевозки, а не предлагаемым протоколом. Некоторые делегации – члены Подкомитета возражали против включения механизма регресса авиакомпаний, так как это явится отступлением от первоначальной направленности Токийской конвенции. Являясь документом международного публичного права, эта Конвенция не создает прав физических лиц. Другие делегации – члены Подкомитета, тем не менее, указали на то, что в прошлом ИКАО уже имела дело с областью частного права, например в Монреальской конвенции 1999 года.

7.7.3 Выражалась также обеспокоенность в связи с тем, что введение такого механизма регресса приведет к дополнительным затратам для национальных правоохранительных систем, которые и без того перегружены. Кроме того, применение такого нового механизма будет затруднено из-за практических соображений, связанных с получением доказательств и проведением судебного разбирательства.

7.7.4 Некоторые делегации – члены Подкомитета говорили о возможности создания списка недисциплинированных пассажиров, а другие считали, что такие списки нарушат право на неприкосновенность частной жизни.

7.7.5 Подводя итоги дискуссии, председатель заявила, что большое количество делегаций – членов Подкомитета и наблюдателей выразили желание рассмотреть экономические последствия изменения маршрута следования воздушного судна. Был проявлен явный интерес к таким вопросам, как возмещение убытков и прекращение действия договора перевозки. Остался открытым вопрос о том, является ли новый документ подходящим местом для рассмотрения этих проблем. Поэтому она предложила членам Подкомитета и наблюдателям представить соответствующие тексты, которые можно поместить в квадратные скобки, для проведения дальнейшей дискуссии.

7.8 **Статья 4**

7.8.1 Затем Подкомитет рассмотрел текст статьи 4 Токийской конвенции с целью выяснить, не имеют ли содержащиеся в ней положения каких-либо последствий с точки зрения расширения основ юрисдикции. В этой связи некоторые делегации – члены Подкомитета считали, что статья 4 является лишь одним из примеров того, что любые предлагаемые поправки необходимо рассматривать в контексте всей Токийской конвенции на предмет возможных последствий для других положений в Конвенции. По мнению других делегаций – членов Подкомитета, положения статьи 4 не препятствуют введению дополнительных основ юрисдикции, предлагаемых в проекте поправок. Подкомитет пришел к выводу, что при подготовке проекта поправок в будущем необходимо стремиться выдерживать последовательность существующих и новых положений.

7.9 **Определения некоторых терминов в Токийской конвенции**

7.9.1 Подкомитет обсудил вопрос о том, имеется ли необходимость в разработке или изменении определений терминов "в полете", "ССББ", "государство эксплуатанта" и других понятий. Некоторые делегации – члены Подкомитета предложили учесть определения в других конвенциях по авиационной безопасности и Приложениях к *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенции). Председатель предложила делегациям членов Подкомитета и наблюдателей представить тексты рекомендуемых определений.

8. **РАССМОТРЕНИЕ FLIMSY NO. 2 И ДРУГИХ ПРОЕКТОВ ТЕКСТА**

8.1 Основываясь на итогах предыдущей дискуссии, председатель представила документ Flimsy No. 2, а несколько членов Подкомитета представили другие тексты по ряду ключевых вопросов для дальнейшего обсуждения.

8.2 **Юрисдикция**

8.2.1 Взяв за основу предложение одной делегации – члена Подкомитета, председатель представила следующий текст по вопросу юрисдикции:

"1. **Пункт 1 статьи 3** Конвенции заменяется следующим текстом:

1. Государство регистрации и государство посадки [и государство эксплуатанта] воздушного судна правомочны осуществлять свою юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту.

2. В статье 3 Конвенции добавляется следующий текст в качестве пункта 2 *bis*:

2 *bis*. Каждое Договаривающееся государство может также установить свою юрисдикцию в тех случаях, когда воздушное судно, на борту которого совершено преступление, приземляется на его территории с находящимся на борту предполагаемым преступником".

8.2.2 Эта делегация – член Подкомитета предложила установить дополнительные юрисдикции без перечня правонарушений, а также снять обеспокоенность по ряду вопросов других делегаций – членов Подкомитета: во-первых, сохранить структуру п. статьи 3 Токийской конвенции в вопросе о правомочии государства на осуществление юрисдикции, и во-вторых, учесть позиции тех государств, в которых требуется наличие международно-правового документа для установления дополнительных юрисдикций, и в первую очередь юрисдикции государства посадки. В статье 3 (2 *bis*) как раз зафиксирован разрешительный подход в вопросе установления юрисдикции.

8.2.3 Выразив поддержку предложенного текста, одна делегация – член Подкомитета отметила, что положения п. 1 статьи 3 можно также распространить на государство гражданства и государство постоянного проживания. Отвечая на вопрос той же делегации – члена Подкомитета, предложивший данный текст член Подкомитета уточнил, что в его намерения не входило проведение различия между фактическим или предполагаемым государством посадки в смысле п. 1 статьи 3 и статьи 3 (2 *bis*), а речь шла о том, чтобы гарантировать установление юрисдикции независимо от того, где совершит посадку воздушное судно. Председатель Подкомитета предложила внести изменения в пп. 1 и/или 2 *bis* статьи 3 с целью уточнить это намерение. Еще одна делегация – член Подкомитета, поддержавшая предложенный текст, считала, что он не противоречит проекту статьи 15 *bis* (который рассматривается в п. 8.3.2 настоящего доклада), подчеркнула важность обязательного включения государства эксплуатанта в п. 1 статьи 3 в свете положений документа LC/SC-MOT/2-WP/5 и замечаний ИАТА, высказанных в ходе совещания, и предложила исключить квадратные скобки. Одна делегация – член Подкомитета выразила сомнение в целесообразности включения п. 2 *bis*, учитывая, что в п. 1 уже зафиксирован разрешительный подход к установлению юрисдикции.

8.2.4 Несколько делегаций – членов Подкомитета высказались за сохранение примата юрисдикции государства регистрации и выразили в этой связи сомнение в целесообразности предоставления равного статуса дополнительным основам юрисдикции в проекте п. 1 статьи 3. Председатель уточнила, что положения п. 1 статьи 3 касаются общего правомочия государств на установление юрисдикции, тогда как п. 2 статьи 3 в императивном порядке возлагает обязательство по установлению юрисдикции только на государство регистрации.

8.2.5 Принимая во внимание замечания по проекту текста, еще одна делегация – член Подкомитета предложила альтернативный вариант текста п. 1 статьи 3, позволяющий расширить основы юрисдикции без ущерба для целостности существующей структуры статьи 3, как показано ниже:

"1. Пункт 1 статьи 3 Конвенции заменяется следующим текстом:

Следующие государства правомочны осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту:

- a) государство регистрации;
- b) государство посадки;
- c) государство эксплуатанта;

- d) государство гражданства;
- e) государство постоянного проживания".

8.2.6 Несколько делегаций – членов Подкомитета поддержали предложенный текст. Предложившая текст делегация пояснила, что п. 2 статьи 3 останется без изменений, чтобы отразить примат государства регистрации, а в п. 2 *bis* статьи 3 будет допускаться юрисдикция второго порядка. Одна делегация – член Подкомитета, которую поддержали еще две делегации, считала, что для сохранения целостности статьи 3 и обеспечения примата юрисдикции государства регистрации п. 1 статьи 3 следует оставить без изменений, а положения о государстве посадки и государстве эксплуатанта необходимо перенести в п. 2 *bis* статьи 3.

8.2.7 По итогам состоявшейся дискуссии был предложен для обсуждения следующий текст:

"Установление дополнительных основ юрисдикции без перечня правонарушений

В **статье 3** Конвенции добавляется следующий текст в качестве **пункта 2 *bis***:
Следующие государства правомочны и [принимают]/[могут принимать] [став Договаривающимися государствами] такие меры, которые необходимы для установления юрисдикции, в следующих случаях:

- a) государство посадки, если воздушное судно, на борту которого было совершено преступление, [после этого] приземляется на его территории с предполагаемым преступником на борту;
- b) государство эксплуатанта, если воздушное судно, на борту которого совершено преступление, является воздушным судном, арендованным без экипажа эксплуатантом, чье основное место деятельности или место постоянного пребывания находится в этом государстве;
- c) государство гражданства, если преступление совершено на борту воздушного судна [гражданином]/[в отношении гражданина]/[гражданином или в отношении гражданина] этого государства;
- d) государство постоянного проживания, если преступление совершено на борту воздушного судна лицом без гражданства, которое постоянно проживает на территории этого государства.]"

8.2.8 Подкомитет **согласился** исключить фразу "став Договаривающимися государствами" из п. 2 *bis* статьи 3 в проекте текста.

8.2.9 Отвечая на вопрос одной делегации – члена Подкомитета, председатель разъяснила, что данное положение включено в качестве п. 2 *bis*, а не п. 1 *bis*, с целью учесть концепции "правомочия" и "принятия мер", зафиксированные соответственно в пп. 1 и 2 статьи 3 Токийской конвенции.

8.2.10 Одна делегация – член Подкомитета высказалась за подготовку нового текста п. 1 статьи 3, с тем чтобы по возможности сохранить структуру Токийской конвенции, с использованием формулировок, аналогичных принятым в статье 8 Пекинской конвенции, во избежание необходимости подготовки определений для различных основ юрисдикции.

8.2.11 Председатель заметила, что попытка объединить весь текст в рамках одной статьи создаст определенные трудности, так как некоторые основы юрисдикции могут быть факультативными, а не обязательными, и поэтому потребуется разбить п. 2 *bis*, если будет решено, что некоторые основы будут обязательными.

8.2.12 По предложению одной делегации – члена Подкомитета участники согласились отложить обсуждение редакционных моментов, а вначале зафиксировать позицию каждой делегации по вопросу о том, будет ли юрисдикция государства посадки и государства эксплуатанта обязательной. Большинство делегаций – членов Подкомитета высказались за то, чтобы юрисдикция государства посадки и государства эксплуатанта носила обязательный характер. Несколько делегаций – членов Подкомитета отдали предпочтение варианту факультативной юрисдикции государства посадки и обязательной юрисдикции государства эксплуатанта. Вместе с тем несколько делегаций – членов Подкомитета заявили, что они не поддерживают мнение большинства, отдавая предпочтение варианту с факультативной юрисдикцией государства посадки и государства эксплуатанта. Указав на отсутствие консенсуса по данному вопросу, эти делегации просили отразить позицию меньшинства в квадратных скобках в тексте проекта протокола, с тем чтобы можно было возобновить дискуссию по данному вопросу. Одна делегация – член Подкомитета, высказавшись в поддержку факультативной юрисдикции государства посадки, высказала пожелание провести дополнительное исследование по вопросу о юрисдикции государства эксплуатанта.

8.2.13 Одна делегация – член Подкомитета заявила, что не может поддержать предложение о включении в проект протокола мнения меньшинства в квадратных скобках, так как в Подкомитете сложилась практика следовать мнению большинства. Еще одна делегация – член Подкомитета сообщила, что в интересах дальнейшего продвижения работы Подкомитета она готова поддержать предложение о том, чтобы тексты, поддержанные соответственно большинством и меньшинством, были помещены в квадратных скобках, с тем чтобы Юридический комитет выбрал один из вариантов, причем в докладе Подкомитета следует указать, какая позиция была поддержана большинством.

8.2.14 Председатель отметила, что вопрос о том, каким образом будет отражено мнение меньшинства, необходимо вновь рассмотреть с учетом мнений, высказанных делегатами – членами Подкомитета, и представила два варианта на выбор Подкомитета: первый вариант – передать в Юридический комитет только текст, поддержанный большинством, отразив в докладе, что имело место мнение меньшинства, а второй вариант – передать в Юридический комитет два альтернативных текста в квадратных скобках и указать в докладе, что один из них поддержало большинство, а другой – меньшинство.

8.2.15 Большинство делегаций – членов Подкомитета высказались в поддержку второго варианта, и председатель **вынесла заключение**, что все альтернативные тексты должны быть представлены в квадратных скобках. В отношении положений об основах юрисдикции мнение большинства зафиксировано в виде варианта 1 следующим образом:

[Вариант 1

В **статье 3** Конвенции добавляются следующие **пункты 2 bis** и **2 ter**:

"2 bis. Каждое Договаривающееся государство правомочно принимать и также принимает такие меры, какие необходимы для установления своей юрисдикции в отношении преступлений или актов, совершенных на борту воздушного судна, в следующих случаях:

- a) как государство посадки, если воздушное судно, на борту которого совершены преступление или акт, приземляется на его территории с предполагаемым преступником на борту;
- b) как государство эксплуатанта, если воздушное судно, на борту которого совершены преступление или акт, является воздушным судном, арендованным без экипажа эксплуатантом, чье основное место деятельности или место постоянного пребывания находится в этом государстве.

2 ter. Каждое Договаривающееся государство правомочно принимать и может также принимать такие меры, какие необходимы для установления своей юрисдикции в отношении преступлений или актов, совершенных на борту воздушного судна, в следующих случаях:

- a) как государство гражданства, если преступление или акт совершены на борту воздушного судна [гражданином]/[в отношении гражданина]/[гражданином или в отношении гражданина] этого государства;
- b) как государство постоянного проживания, если преступление или акт совершены на борту воздушного судна лицом без гражданства, которое постоянно проживает на территории этого государства."]

8.2.16 Мнение меньшинства отражено в следующем варианте 2:

[Вариант 2

1. **Пункт 1 статьи 3** Конвенции заменяется следующим текстом:

"1. Государство регистрации [, государство посадки, государство эксплуатанта и государство гражданства и государство постоянного проживания] правомочны осуществлять свою юрисдикцию в отношении совершенных на борту воздушного судна преступлений и актов".

2. В **статью 3** Конвенции добавляется следующий текст в качестве **пункта 2 bis**:

"2 bis. Каждое Договаривающееся государство [может принимать]/ [принимает] также такие меры, какие могут быть необходимыми для установления своей юрисдикции в отношении преступлений [или актов], совершенных на борту воздушного судна, в следующих случаях:

- a) как государство посадки, если воздушное судно, на борту которого совершено преступление [или совершен акт], приземляется на его территории с предполагаемым преступником на борту; [и]
- b) как государство эксплуатанта, если преступление совершено [или акт совершен] на борту воздушного судна, арендованного без экипажа [арендатором]/[эксплуатантом], чье основное место деятельности или, если [арендатор]/[эксплуатант] не имеет такого места деятельности, чье место постоянного пребывания находится в этом государстве; [и]
- c) как государство гражданства, если преступление совершено [или акт совершен] на борту воздушного судна [гражданином]/[в отношении гражданина]/[гражданином или в отношении гражданина] этого государства; [и]
- d) как государство постоянного проживания, если преступление совершено [или акт совершен] на борту воздушного судна лицом без гражданства, которое постоянно проживает на территории этого государства."

8.3 Перечень правонарушений

8.3.1 **Доклад Рабочей группы по правонарушениям.** Председатель Рабочей группы по правонарушениям представил доклад Группы (**добавление 4** к настоящему докладу), в котором рекомендуется не включать в проект протокола перечень правонарушений. В качестве альтернативы Группа предложила изменить статью 3 Токийской конвенции, разрешив государству посадки и, возможно, государству эксплуатанта устанавливать свое правомочие на осуществление юрисдикции в отношении действий, описанных в п. 1 статьи 1, на борту воздушного судна в полете. Группа подчеркнула важность пересмотра государствами своего национального законодательства в целях создания необходимых юридических рамок для решения проблем недисциплинированного поведения. Учитывая, что члены летного экипажа вряд ли являются экспертами по национальному законодательству во всех странах, командир воздушного судна может передать информацию об инциденте с недисциплинированным поведением правоохранительным органам государства посадки, что позволит этому государству определить, обладает ли оно юрисдикцией в отношении данного инцидента и каковы надлежащие действия в этой связи. Подкомитет **согласился** с этим докладом.

8.3.2 Одна делегация – член Подкомитета предложила включить приведенный ниже текст в Токийскую конвенцию в качестве новой статьи 15 bis:

"Следующий текст добавляется в Конвенцию в качестве статьи 15 bis:

1. Каждое Договаривающееся государство обязуется применять в отношении перечисленных ниже [актов] [поведения] соответствующие меры [уголовного или административного] наказания, если они совершены пассажиром на борту воздушного судна, находящегося в полете:

- a) физическое нападение или угроза совершить такое нападение на члена экипажа;
- b) отказ выполнять законные указания командира воздушного судна или данные от его имени в целях, которые определены в подпунктах а) и b) пункта 1 статьи 6.

2. Ничто в настоящей Конвенции не ущемляет права каждого Договаривающегося государства применять согласно своему национальному законодательству соответствующие меры наказания за другие недисциплинированные и нарушающие порядок [акты] [поведение], совершенные пассажирами."

8.3.3 По мнению этой делегации – члена Подкомитета, глава V Токийской конвенции будет наиболее подходящим местом для включения нового текста, поскольку в нем речь идет о правах и обязанностях государств. Эта делегация пояснила далее, что целью нового текста является не установление перечня правонарушений, а определение основных актов, составляющих неправомерные действия, а именно, все нападения на членов экипажа и отказ следовать указаниям, отданным на законном основании в целях обеспечения безопасности полета и поддержания надлежащего порядка и дисциплины на борту воздушного судна, для того чтобы обеспечить принятие всеми государствами мер по наказанию любого лица, совершающего такие акты. Такой подход предоставит государствам определенную гибкость в плане применения таких санкций – уголовных или административных, – какие они сочтут целесообразными. Что касается актов нападения на пассажиров, эта делегация не считала целесообразным включать их, так как зачастую трудно определить, кто начал столкновение между пассажирами, тогда как, с другой стороны, при таком столкновении между пассажиром и членом экипажа проще определить, когда виновен пассажир, так как члены экипажа предоставляют обслуживание в интересах пассажиров. Эта делегация также считает целесообразным включить в п. 2 предлагаемого текста положение о том, что ничто не препятствует государству ввести в свое национальное законодательство соответствующие меры в отношении таких других недисциплинированных актов, совершаемых пассажирами, так как это позволит государству вводить правонарушения, аналогичные приведенным в циркуляре 288 ИКАО. В заключение эта делегация отметила, что, поскольку в предлагаемый текст не включены перечень правонарушений и положения о выдаче, он отражает сбалансированный подход и позволяет всем государствам принимать меры для наказания за самые серьезные правонарушения, оставляя все прочие акты на усмотрение государств в соответствии с их национальным законодательством.

8.3.4 Одна делегация – член Подкомитета, которую поддержала еще одна делегация – член Подкомитета, отметила, что в ходе предыдущих дискуссий Подкомитет однозначно решил не принимать перечня правонарушений, так что предложенный текст противоречит этому решению; кроме того, неясно, почему в этот текст включены только два вида недисциплинированных актов и не указаны другие, например, акты физического насилия между пассажирами.

8.3.5 Делегация – член Подкомитета, предложившая рассматриваемый текст, пояснила, что существует разница между актами насилия с участием пассажира и члена экипажа и между двумя пассажирами и что сценарий с участием пассажира и члена экипажа был выбран с целью обеспечить защиту членов экипажа. Однако это не означает, что акты с участием только пассажиров могут остаться безнаказанными. Сами государства смогут внести в свое национальное законодательство соответствующие положения о наказании за такие действия, как акты физического насилия между пассажирами.

8.3.6 Еще одна делегация – член Подкомитета вновь выразила несогласие с включением в Токийскую конвенцию перечня правонарушений, отметив, что новый текст статьи 15 *bis*, хотя и не перечисляющий правонарушения, имеет тот же эффект, что и перечень правонарушений.

8.3.7 Несколько делегаций – членов Подкомитета, которые не поддержали статью 15 *bis*, предложили представить этот текст Юридическому комитету в квадратных скобках.

8.3.8 Многие делегации – члены Подкомитета поддержали предложенный текст статьи 15 *bis*, указав на то, что он содержит описание поведения, а не перечень правонарушений, и поэтому его можно поддержать в силу причин, приведенных той делегацией – членом Подкомитета, которая предложила этот текст, а также поскольку он обеспечивает сбалансированный учет различных позиций, высказывавшихся ранее государствами в отношении перечня правонарушений, и предоставляет государствам гибкость в части введения в свое национальное законодательство надлежащих мер для решения проблемы недисциплинированных пассажиров.

8.3.9 Несколько делегаций – членов Подкомитета высказались за то, чтобы включить текст статьи 15 *bis* в квадратных скобках, но с оговоркой о том, что значительное большинство делегаций – членов Подкомитета поддержали его включение в проект протокола. Подкомитет **согласился** с таким подходом, и этот текст включен в Flimsy No. 3 в качестве статьи VI.

8.4 **Выдача**

8.4.1 Председатель отметила, что необходимость рассмотрения вопроса о том, включать ли положение о выдаче, отпала в связи с решением Подкомитета отказаться от перечня правонарушений, и поэтому включать в Токийскую конвенцию дополнительные положения по этому вопросу нецелесообразно.

8.5 **Сотрудники службы безопасности на борту**

8.5.1 Одна делегация – член Подкомитета представила приведенный ниже проект текста для включения положений о ССББ в новую статью об определениях и в статьи 6 и 10 Токийской конвенции:

"Статья II

Пункт 3 статьи 1 Конвенции заменяется следующим текстом:

3. Для целей настоящей Конвенции:

b) "сотрудник службы безопасности на борту" означает государственного служащего, который прошел специальный отбор и подготовку и уполномочен правительством государства эксплуатанта [и]/[или] правительством государства регистрации находиться на борту воздушного судна с целью обеспечения защиты этого воздушного судна и находящихся на нем лиц от актов незаконного вмешательства;

Статья IV

В статье 6 Конвенции добавляется следующий пункт 3:

3. Сотрудник службы безопасности на борту, действующий согласно двустороннему или многостороннему соглашению, 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 обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества, либо для поддержания должного порядка и дисциплины на борту.

Статья VII

В статье 10 Конвенции слова "любой сотрудник службы безопасности на борту" включаются после слова "пассажир" и перед словами "владелец или эксплуатант воздушного судна".

8.5.2 Делегация – член Подкомитета, представившая приведенный текст, заявила, что определение ССББ в основном взято из Приложения 17 к Чикагской конвенции, а в основу статьи IV положены формулировки п. 1 статьи 6 Токийской конвенции с основной целью предоставить ССББ такие же полномочия, какими располагает командир воздушного судна по Токийской конвенции. Эта делегация разъяснила также, что включение формулировки о том, что ССББ будет действовать в соответствии с двусторонним или многосторонним соглашением, позволит снять высказанную ранее обеспокоенность в связи с тем, что такие конкретные положения об ССББ могут обязать государства вводить режим ССББ. В заключение эта делегация – член Подкомитета пояснила, что ССББ включены в статью VII в качестве самостоятельной категории лиц или действующих субъектов на борту воздушного судна, отличных от членов экипажа или пассажиров.

8.5.3 Одна делегация – член Подкомитета заметила, что положение в статье IV по сути дела меняет определение ССББ, содержащееся в Приложении 17, так как расширяет круг обязанностей ССББ за рамки действий в связи с актами незаконного вмешательства. По мнению этой делегации, вряд ли можно поддержать какие-либо изменения определения в Приложении 17 без консультаций с Группой экспертов по авиационной безопасности и Комитетом по незаконному вмешательству ИКАО, учитывая, что принятию существующих определений в Приложении 17 предшествовали длительные дискуссии в этих органах. Несколько делегаций – членов Подкомитета согласились с мнением о том, что в круг обязанностей ССББ не следует включать поддержание надлежащего порядка и дисциплины на борту воздушного судна. В связи с предлагаемым определением ССББ еще одна делегация – член Подкомитета отметила, что фраза "означает государственного служащего" подразумевает, что ССББ должен быть государственным служащим, тогда как согласно Приложению 17 ССББ является лицом, уполномоченным правительством, и поэтому необязательно государственным служащим. Большинство делегаций – членов Подкомитета высказались в поддержку определения ССББ, соответствующего определению в Приложении 17.

8.5.4 Одна делегация – член Подкомитета заявила, что включение ССББ выходит за рамки Токийской конвенции, и эта делегация возражает против включения ССББ в любом формате, но может согласиться с передачей этого текста Юридическому комитету в квадратных

скобках. Еще одна делегация – член Подкомитета заметила, что даже если определение ССББ будет приведено в соответствии с текстом в Приложении 17, оно все равно вызовет определенные проблемы, так как в нем речь идет об актах незаконного вмешательства, а Токийская конвенция не является документом, посвященным актам незаконного вмешательства в прямом смысле.

8.5.5 Отметив, что практика использования ССББ получает все более широкое распространение, несколько делегаций – членов Подкомитета выразили поддержку включению ссылки на ССББ в новый документ с оговоркой о том, что они должны заниматься исключительно актами незаконного вмешательства.

8.5.6 Подводя итоги дискуссии по данному вопросу, председатель отметила, что, как представляется, сложился консенсус в отношении включения текста об ССББ в квадратных скобках, однако выражено пожелание пересмотреть предложенный проект текста, в частности, для приведения его в соответствие с Приложением 17. С учетом этого Подкомитет **решил** включить два комплекта альтернативных текстов соответственно в **проекты статей IV и V в Flimsy No. 3**.

8.6 Возмещение ущерба и право регресса

8.6.1 Основываясь на результатах предыдущих дискуссий, одна делегация – член Подкомитета представила на рассмотрение Подкомитета следующий текст:

Статья VII

Следующий текст добавляется в Конвенцию в качестве статьи 18 *bis*:

1. Если командир воздушного судна высаживает или передает лицо согласно положениям соответственно Статьи 8 или Статьи 9, ничто не препятствует эксплуатанту получить с такого лица возмещение любых убытков, понесенных эксплуатантом в результате высадки или передачи этого лица.

2. Высадка или передача лица согласно положениям соответственно Статьи 8 или Статьи 9 [ведет] в соответствии с национальным законодательством к расторжению договора перевозки между эксплуатантом и таким лицом. Эксплуатант не несет ответственности за любые убытки, понесенные этим лицом в результате расторжения договора перевозки после такой высадки или передачи.

8.6.2 Делегации – члены Подкомитета, поддержавшие этот текст, считали, что такие положения могут стать фактором сдерживания недисциплинированного поведения. Перевозчики не должны нести убытки из-за изменения маршрута следования воздушного судна в результате инцидентов, связанных с недисциплинированным поведением. Простого упоминания этого вопроса в договоре перевозки недостаточно, и желательно признать право регресса в международной конвенции.

8.6.3 Другие делегации – члены Подкомитета вновь, как и прежде, высказали сомнения в отношении того, является ли Токийская конвенция подходящим документом для рассмотрения данного вопроса. Представленный текст не является сбалансированным и может нарушать права пассажира, в частности, право на продолжение полета в соответствии со статьей 15 Токийской конвенции.

8.6.4 Подкомитету не удалось достичь консенсуса в отношении содержания текста, но он, тем не менее, **согласился** представить текст Юридическому комитету в квадратных скобках для дальнейшего рассмотрения. Было также решено заменить слово "[ведет]" в подпункте 2 текста словами "[ведет]/[может привести]".

8.7 Определения некоторых терминов в Токийской конвенции

8.7.1 В отношении периода, в течение которого воздушное судно считается находящимся "в полете", одна делегация-наблюдатель заявила, что должно быть только одно определение этого понятия, но в Токийской конвенции содержится два определения. Поэтому, прежде чем принимать надлежащее определение, необходимо провести дополнительное исследование. Председатель напомнила, что составители Токийской конвенции намеренно поместили два определения одного и того же термина в двух разных главах Конвенции. Поэтому необходимо внимательно изучить вопрос о том, должно ли одно определение, если оно будет принято, применяться в отношении всей Конвенции. С учетом этого соображения Подкомитет **решил** включить в статью II в Flimsy No. 3 определение термина "в полете" из п. 2 статьи 5 Токийской конвенции в квадратных скобках для дальнейшего анализа аргументов "за" и "против".

8.7.2 Остановившись на определении ССББ, одна делегация – член Подкомитета заявила, что следует придерживаться определения в Приложении 17. Еще одна делегация – член Подкомитета считала, что на данном этапе преждевременно подготавливать текст определения. С учетом этого было **решено** поместить данное определение в квадратные скобки.

8.7.3 Подкомитет также **решил** заключить в квадратные скобки определения терминов "государство эксплуатанта" и "государство регистрации", предложенные в Flimsy No. 2, для дальнейшего обсуждения.

9. РАССМОТРЕНИЕ БУДУЩЕЙ РАБОТЫ

9.1 Подкомитет отметил, что на втором совещании удалось добиться значительного прогресса. По итогам состоявшихся на совещании дискуссий Подкомитет **уполномочил** своего председателя доработать проект текста для представления его в виде Flimsy No. 3. Этот текст, приведенный в **добавлении 5** к настоящему докладу под заголовком "Основные статьи постановляющей части проекта протокола об изменении Токийской конвенции", должен быть представлен Юридическому комитету для дальнейшего рассмотрения. Хотя Подкомитет подготовил исходные рамки текста проекта протокола, представляется очевидным, что не все вопросы могут быть решены на этом уровне. Поэтому проект протокола содержит альтернативные варианты и текст в квадратных скобках. Подкомитет считает, что некоторые вопросы принципиального характера могут быть решены только на уровне Юридического комитета или даже Дипломатической конференции. Соответственно, Подкомитет **единогласно рекомендовал** Совету созвать 35-ю сессию Юридического комитета для дальнейшего пересмотра Токийской конвенции, уделяя при этом особое внимание проблеме недисциплинированных пассажиров.

9.2 Подкомитет также решил уполномочить своего председателя утвердить доклад совещания и выразил ей благодарность.

ДОБАВЛЕНИЕ 1
СПИСОК УЧАСТНИКОВ

ДЕЛЕГАТЫ

Австралия	Reid, J.
Аргентина	Luongo, N.
Египет	Mahmoud, A. Aly Ahmed, M. M. Khalil, A. I.
Италия	Bardaro, A.
Канада	Schultz, H. Tachet, J. Zigayer, M. Lalonde, S.
Китай	Yang, Y. Zhang, Y. Hu, D. Zhao, J. Chean, K.
Кувейт	Gassem, K. R. K. Al Mubarak, B. F. M. Al Ewady, I. O. Al Mansouri, Y. A.
Ливан	Eid, S.
Мексика	Mayora, D. M.
Объединенные Арабские Эмираты	Piera Valdés, A. J. Al Mutawa, A.
Республика Корея	Bae, J. Lee, J.-S. Maeng, S. Kim, J.-B. Lee, J. W. Kim, S.-K.

Российская Федерация	Druzhinin, A. Khakimova, I. Mnishko, V. Pasko, A. Shadrin, V. Mokin, D. Shiyan, D. Malikova, N.
Саудовская Аравия	Almoghraby, A.
Сингапур	Tan, S. H. Kaur, R. Voon, D.
Соединенные Штаты Америки	McDonald, S. W. Jennison, M. Burrows, T. Giovanniello, A. Tourtellot, C. Cors, D. Mishulovich, E.
Франция	Olson, T. Risse, E. Baflast, C. Mezi, E. Gihl, M. F.
Чили	Lisboa, A. Mena, A. Espinoza-Burgos, C. Binder, J.
Швейцария	Candrian, A. Noël, L.
Южная Африка	Mdlalose, B. Ndandini, B.
Япония	Sugiyama, H. Asahi, T. Sakamoto, K. Iwasaki, K. Koda, T. Furuhata, M. Fukushiro, T.

НАБЛЮДАТЕЛИ (государства)

Венесуэла	Acosta Rodriguez, J.M.
Индонезия	Nila Sari, M. Mayrianti, C.
Колумбия	Munoz Gomez, A. Bejarano, C.

НАБЛЮДАТЕЛИ (международные организации)

Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА)	Gaiya, S.
Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)	Gill, M. Herbelles, N. Hocking, A.
Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)	MacCarthy, P.

ДОБАВЛЕНИЕ 2**СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОДКОМИТЕТ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА
ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ТОКИЙСКОЙ КОНВЕНЦИИ, ВКЛЮЧАЯ
ПРОБЛЕМУ НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫХ ПАССАЖИРОВ****ВТОРОЕ СОВЕЩЕНИЕ**

Монреаль, 3–7 декабря 2012 года

ПОРЯДОК РАБОТЫ НА ПЕРВЫЙ ДЕНЬ СОВЕЩАНИЯ

(Зал заседаний 5, 3-й этаж, понедельник, 3 декабря 2012 года, 10:00)

Вопрос	Справочный материал
1. Открытие совещания Генеральным секретарем	
2. Организация работы совещания	
3. Общая дискуссия	LC/SC-MOT/2- WP/1 LC/SC-MOT/2- WP/2 LC/SC-MOT/2- WP/3 LC/SC-MOT/2- WP/4 LC/SC-MOT/2- WP/5
4. Рассмотрение Flimsy	LC/SC-MOT/2-Flimsy No. 1

ДОБАВЛЕНИЕ 3**СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОДКОМИТЕТ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА
ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ТОКИЙСКОЙ КОНВЕНЦИИ, ВКЛЮЧАЯ
ПРОБЛЕМУ НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫХ ПАССАЖИРОВ****ВТОРОЕ СОВЕЩАНИЕ**

Монреаль, 3–7 декабря 2012 года

ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ

LC/SC-MOT/2-WP/1	Правовые меры в отношении недисциплинированных пассажиров в Республике Корея и вопрос расширения основ юрисдикции (Представлен Республикой Корея)
LC/SC-MOT/2-WP/2	Информационный документ. Реализация положений Токийской конвенции в законодательстве Австралии (Представлен Австралией)
LC/SC-MOT/2-WP/3	(Представлен Аргентиной)
LC/SC-MOT/2-WP/4	Муниципальные правовые рамки для обращения с недисциплинированными пассажирами (Представлен Соединенными Штатами Америки)
LC/SC-MOT/2-WP/5	Мнение Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) относительно модернизации Токийской конвенции 1963 года и проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров (Представлен ИАТА)
LC/SC-MOT/2-Flimsy No. 1	Основные статьи постановляющей части проекта протокола об изменении Токийской конвенции (Представлен председателем Юридического подкомитета)
LC/SC-MOT/2-Flimsy No. 2	Основные статьи постановляющей части проекта протокола об изменении Токийской конвенции (Представлен председателем Юридического подкомитета)
LC/SC-MOT/2-Flimsy No. 3	Основные статьи постановляющей части проекта протокола об изменении Токийской конвенции (Представлен председателем Юридического подкомитета)

ДОБАВЛЕНИЕ 4

МОДЕРНИЗАЦИЯ ТОКИЙСКОЙ КОНВЕНЦИИ (НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫЕ ПАССАЖИРЫ) ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ПЕРЕЧНЮ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

По просьбе председателя Специального подкомитета Юридического комитета по модернизации Токийской конвенции, совещание которого проходило в Штаб-квартире ИКАО в Монреале 3–7 декабря 2012 года, была создана рабочая группа для изучения вопроса о том, следует ли изменить статью 8 и статью 9 Токийской конвенции, включив в них перечни правонарушений. В статье 8 предполагалось конкретно указать "менее серьезные" правонарушения или акты, которые могут стать основанием для высадки пассажира. Список в статье 9 предназначался для идентификации серьезных правонарушений, в отношении которых государство посадки обязано осуществить свою юрисдикцию.

История вопроса

Представители Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) представили Рабочей группе документ с описанием характера проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров, с которой члены Ассоциации сталкиваются на повседневной основе. В частности, ИАТА выделила восемь форм поведения, которые вызывают обеспокоенность и, по мнению Ассоциации, требуют применения мер сдерживания¹.

Обсуждение вопроса

Рабочая группа провела заседания во второй половине дня 4 декабря и во второй половине дня 5 декабря. Несмотря на консенсус в Рабочей группе по вопросу о том, что акты недисциплинированного и нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов в полете являются серьезной проблемой, Рабочая группа не поддержала предложение об изменении статьи 8 и статьи 9 Токийской конвенции путем включения перечней правонарушений. Этот консенсус отчасти основывался на общем мнении о том, что, в отличие от других документов ИКАО по борьбе с терроризмом, в частности Пекинской конвенции, до сих пор не высказывалось пожеланий о том, чтобы криминализовать в рамках Токийской конвенции некоторые формы поведения на борту воздушных судов или сделать ее положения основой для экстрадиции в связи с актами недисциплинированных пассажиров². Также, и это не менее важно, было признано, что при выработке общих определений некоторых правонарушений могут возникнуть серьезные трудности.

В качестве альтернативного варианта Рабочая группа поддерживает предложение об изменении статьи 3 Токийской конвенции с целью разрешить "государству посадки" и, возможно, также "государству эксплуатанта" установить свое правомочие на осуществление юрисдикции в

¹ Документ ИКАО LC/SC-MOT/2-WP5, с. 2.

² В соответствующих случаях государства с параллельной юрисдикцией могут рассматривать вопросы экстрадиции в обычном порядке на двусторонней основе.

отношении поведения, описанного в п. 1 статьи 1 Токийской конвенции, на борту воздушного судна в полете³. Такая мера повысит вероятность того, что лица, допускающие недисциплинированное поведение, понесут ответственность за свои действия⁴.

Для того чтобы расширение круга государств, которые смогут осуществлять юрисдикцию в отношении случаев недисциплинированного поведения пассажиров, стало эффективным сдерживающим фактором для предотвращения таких поступков, необходимо призвать государства пересмотреть свое национальное законодательство в целях создания необходимых правовых рамок для рассмотрения случаев недисциплинированного поведения (описанных ИАТА), которые подпадают под действие п. 1 статьи 1 Токийской конвенции⁵.

Заключение

В эксплуатационном контексте и при том понимании, что члены летного экипажа не прошли подготовку в качестве сотрудников правоохранительных органов или юристов, было достигнуто согласие о том, что в случае недисциплинированных и нарушающих порядок действий пассажира на борту воздушного судна в полете командир воздушного судна может передать данный вопрос соответствующим правоохранительным органам после посадки. Такие компетентные органы подтвердят, может ли государство посадки осуществить свою юрисдикцию в отношении данного вопроса, и если да, сообщат, какие уголовные или административные санкции могут быть применены. В случае распространения юрисдикции на государство посадки и, возможно, также на государство эксплуатанта возрастает вероятность того, что к недисциплинированным пассажирам будут применены санкции в той или иной форме. С учетом этого, а также других мер, которые могут быть приняты для информирования пассажиров о возможном наказании за такое поведение, существует возможность уменьшения количества актов недисциплинированного и нарушающего порядок поведения, что и является основной целью нашей работы.

³ Потребуется дополнительно обсудить вопрос о целесообразности дополнительных поправок к Токийской конвенции, позволяющих "государствам гражданства" и "государствам постоянного проживания" установить свое правомочие на осуществление юрисдикции в отношении такого поведения.

⁴ В настоящее время Токийская конвенция требует от "государства регистрации" устанавливать свою юрисдикцию в отношении такого поведения.

⁵ В случае более серьезных правонарушений, таких, как акты насилия в отношении членов летного экипажа, могут предусматриваться уголовные санкции, тогда как за другие действия, например, курение в туалете, целесообразно применять административные или другие меры.

ДОБАВЛЕНИЕ 5**FLIMSY NO. 3****ОСНОВНЫЕ СТАТЬИ ПОСТАНОВЛЯЮЩЕЙ ЧАСТИ ПРОЕКТА ПРОТОКОЛА
ОБ ИЗМЕНЕНИИ ТОКИЙСКОЙ КОНВЕНЦИИ**

(Представлено Юридическим подкомитетом)

Статья I

Настоящий протокол дополняет Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанную в Токио 14 сентября 1963 года (в дальнейшем именуемую "Конвенция"), и в отношениях между Сторонами в настоящем Протоколе Конвенция и Протокол рассматриваются и толкуются как единый документ.

[Статья II

1. **Пункт 3 Статьи I** Конвенции заменяется следующим текстом:

"3. Для целей настоящей Конвенции:

- a) воздушное судно считается находящимся в полете в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после посадки до момента открытия любой из таких дверей для высадки. В случае вынужденной посадки положения настоящей главы продолжают применяться в отношении преступлений и актов, совершенных на борту, до тех пор, пока компетентные органы государства не примут на себя ответственность за воздушное судно, а также за лиц и имущество, находящихся на борту; [и]
- b) "сотрудник службы безопасности на борту" означает [государственного служащего]/[человека], который прошел специальный отбор и подготовку и уполномочен правительством государства эксплуатанта [и]/[или] правительством государства регистрации находиться на борту воздушного судна с целью обеспечения защиты этого воздушного судна и находящихся на нем лиц от актов незаконного вмешательства;] [и]
- 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**Вариант 1**

В **статье 3** Конвенции добавляются следующие **пункты 2 bis** и **2 ter**:

"2 bis. Каждое Договаривающееся государство правомочно принимать и также принимает такие меры, которые необходимы для установления его юрисдикции в отношении преступлений или актов, совершенных на борту воздушного судна, в следующих случаях:

- a) как государство посадки, если воздушное судно, на борту которого были совершены преступление или акт, приземляется на его территории с предполагаемым преступником на борту;
- b) как государство эксплуатанта, если воздушное судно, на борту которого совершены преступление или акт, является воздушным судном, арендованным без экипажа эксплуатантом, чье основное место деятельности или место постоянного пребывания находится в этом государстве.

2 ter. Каждое Договаривающееся государство правомочно и может также принимать такие меры, которые необходимы для установления его юрисдикции в отношении преступлений или актов, совершенных на борту воздушного судна, в следующих случаях:

- a) как государство гражданства, если преступление или акт совершены на борту воздушного судна [гражданином]/[в отношении гражданина]/[гражданином или в отношении] гражданина этого государства;
- b) как государство постоянного проживания, если преступление или акт совершены на борту воздушного судна лицом без гражданства, которое постоянно проживает на территории этого государства."]

Вариант 2

1. **Пункт 1 статьи 3** Конвенции заменяется следующим текстом:

"1. Государство регистрации [, государство посадки, государство эксплуатанта и государство гражданства и государство постоянного пребывания] правомочны осуществлять свою юрисдикцию в отношении совершенных на борту воздушного судна преступлений и актов".

2. В **статью 3** Конвенции добавляется следующий текст в качестве **пункта 2 bis**:

"2 bis. Каждое Договаривающееся государство [может принимать]/[принимает] также такие меры, какие могут быть необходимыми для установления своей юрисдикции в отношении преступлений [или актов], совершенных на борту воздушного судна, в следующих случаях:

- a) как государство посадки, если воздушное судно, на борту которого совершено преступление [или совершен акт], приземляется на его территории с находящимся на борту предполагаемым преступником; [и]

- b) как государство эксплуатанта, если преступление совершено [или акт совершен] на борту воздушного судна, арендованного без экипажа [арендатором]/[эксплуатантом], чье основное место деятельности или, если [арендатор]/[эксплуатант] не имеет такого места деятельности, чье место постоянного пребывания находится в этом государстве; [и]
- c) как государство гражданства, если преступление совершено [или акт совершен] на борту воздушного судна [гражданином]/[в отношении гражданина]/[гражданином или в отношении гражданина] этого государства; [и]
- d) как государство постоянного проживания, если преступление совершено [или акт совершен] на борту воздушного судна лицом без гражданства, чье место постоянного проживания находится на территории этого государства."]

[Статья IV

В статье 6 Конвенции добавляется следующий пункт 3:

Вариант 1

"3. Сотрудник службы безопасности на борту, действующий согласно двустороннему или многостороннему соглашению, 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 обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества, либо для поддержания должного порядка и дисциплины на борту."

Вариант 2

"3. Сотрудник службы безопасности на борту, находящийся на воздушном судне в соответствии с двухсторонним или многосторонним соглашением, если он или она имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или готовится совершить на борту воздушного судна акт незаконного вмешательства, можем применить к такому лицу разумные меры, включая ограничительные меры, которые необходимы для обеспечения защиты воздушного судна и находящихся на нем лиц от актов незаконного вмешательства."

[Статья V

Вариант 1

В статье 10 Конвенции имеющийся пункт становится пунктом "1" и добавляется следующий пункт 2:

"2. Для целей применения пункта 1 сотрудник службы безопасности на борту считается пассажиром."

Вариант 2

В **статье 10** Конвенции слова "любой сотрудник службы безопасности на борту" включаются после слова "пассажир" и перед словами "владелец или эксплуатант воздушного судна,]

[Статья VI

Следующий текст добавляется в Конвенцию в качестве статьи 15 *bis*:

"1. Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы в отношении перечисленных ниже актов применялись соответствующие меры уголовного или административного наказания, если они совершены пассажиром на борту воздушного судна, находящегося в полете:

- a) физическое нападение или угроза совершить такое нападение на члена экипажа;
- b) отказ выполнять законные указания командира воздушного судна или данные от его имени в целях, которые определены в подпунктах a) и b) пункта 1 Статьи 6.

2. Ничто в настоящей Конвенции не ущемляет права каждого Договаривающегося государства применять согласно своему национальному законодательству соответствующие меры наказания за другие недисциплинированные или нарушающие порядок акты, совершенные пассажирами на борту."

[Статья VII

Следующий текст добавляется в Конвенцию в качестве статьи 18 *bis*:

1. Если командир воздушного судна высаживает или передает лицо в соответствии с положениями соответственно Статьи 8 или Статьи 9, ничто не препятствует эксплуатанту получить с такого лица возмещение любых убытков, понесенных эксплуатантом в результате высадки или передачи этого лица.

2. Высадка или передача лица согласно положениям соответственно Статьи 8 или Статьи 9 [ведет]/[может привести] в соответствии с национальным законодательством к расторжению договора перевозки между эксплуатантом и таким лицом. Эксплуатант не несет ответственности за любые убытки, понесенные этим лицом в результате расторжения договора перевозки после такой высадки или передачи.]