



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ – 35-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 6–15 мая 2013 года)

Пункт 2 повестки дня. Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ ПРИМЕЧАНИЕ

(Представлено Секретариатом)

1. ВВЕДЕНИЕ

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". 6 июня 1997 года на 6-м заседании своей 151-й сессии Совет затем решил создать Исследовательскую группу Секретариата по этому вопросу. Эта Группа, названная Исследовательской группой Секретариата по проблеме недисциплинированных пассажиров, провела несколько совещаний. В результате ее работы 33-я сессия Ассамблеи ИКАО (25 сентября – 5 октября 2001 года) приняла резолюцию A33-4 *"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 34-я сессия Юридического комитета поддержала создание Исследовательской группы для рассмотрения проблемы недисциплинированных пассажиров. 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.

2. РАБОТА ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ГРУППЫ СЕКРЕТАРИАТА

2.1 Возобновившая свою деятельность Исследовательская группа Секретариата провела свое 1-е совещание в Монреале с 2 по 3 мая 2011 года, а второе 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 особым акцентом на проблему недисциплинированных пассажиров. С этой целью Группа рекомендовала создать подкомитет Юридического комитета и поручить ему подготовить проект текста, направленный на модернизацию Токийской конвенции.

3. РАБОТА СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДКОМИТЕТА ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА

3.1 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 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.

3.2 На своем 1-м совещании, состоявшемся 22–25 мая 2012 года, 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. В целом многие делегации указали на необходимость иметь больше времени для сбора информации и данных, проведения консультаций со своими государствами и внешними сторонами и дополнительного изучения вопросов.

3.3 На своем 2-м совещании, проведенном с 3 по 7 декабря 2012 года, Подкомитет продолжил рассмотрение вопросов 1-го совещания. 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. Подкомитет решил передать эти два возможных варианта Юридическому комитету для дальнейшего рассмотрения.

3.4 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 являются акт нападения на члена экипажа и акт отказа выполнять законные указания, даваемые командиром воздушного судна или от его имени. Эти положения до сих пор остаются в квадратных скобках и требуют дополнительного рассмотрения.

3.5 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.

3.6 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.

3.7 Кроме этого, 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".

3.8 Комитет рассмотрел возможные формы изменения Токийской конвенции. Если в конечном итоге будет принято решение об изменении Токийской конвенции, то Подкомитет рекомендует, чтобы такие поправки были введены в действие путем принятия дополнительного протокола, а не новой отдельной конвенции. С целью облегчить будущую работу Подкомитет подготовил "Основные статьи постановляющей части проекта протокола об изменении Токийской конвенции", которые приведены в качестве **добавления** к настоящему рабочему документу.

3.9 Подкомитет пришел к выводу, что текущей работой должен заняться Юридический комитет с целью дальнейшего рассмотрения нерешенных вопросов. Хотя принципиальные положения текста проекта протокола уже подготовлены Подкомитетом, тем не менее совершенно очевидно, что не все вопросы могут быть решены на этом уровне, и по этой причине в проекте протокола предлагаются варианты и приводится текст в квадратных скобках. Вопросы политики могут быть решены только на уровне Юридического комитета или даже на дипломатической конференции. Соответственно Подкомитет единогласно рекомендует Совету созвать 35-ю сессию Юридического комитета для дальнейшего пересмотра Токийской конвенции, уделяя при этом особое внимание проблеме недисциплинированных пассажиров.

3.10 Доклады двух совещаний Подкомитета размещены на веб-сайте ИКАО: <http://www.icao.int/secretariat/legal/LC-SC-MOT2/Pages/default.aspx>.

4. РЕШЕНИЯ СОВЕТА

4.1 20 февраля 2013 года на 2-м заседании своей 198-й сессии Совет принял решение провести 35-ю сессию Юридического комитета с 6 по 15 мая 2013 года и дал указание о проведении этого совещания в форме специальной сессии.

5. ДЕЙСТВИЯ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА

5.1 Юридическому комитету предлагается:

- 1) принять к сведению настоящий рабочий документ,
- 2) рассмотреть проект текста, приводимый в **добавлении**.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ

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 (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 на следующий :

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

[Статья III]

Вариант 1

В **Статье 3** Конвенции добавить 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 и актов, совершенных на борту воздушного судна, в следующих случаях:

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

Вариант 2

1. **Пункт 1 Статьи 3** Конвенции заменить 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 **Статье 3** Конвенции добавить следующий текст в качестве **пункта 2 bis**:

"2 bis. Каждое Договаривающееся государство [может принимать]/[принимает] также такие меры, которые могут быть необходимыми 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 совершено преступление [или совершен акт], приземляется на его территории с находящимся на борту предполагаемым правонарушителем; [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 постоянное место 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 добавить 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 сделать пунктом "1" и добавить 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" включить после слова "пассажир" и перед словами "владелец или эксплуатант воздушного судна,]

[Статья VI

Включить в Конвенцию следующий текст в качестве Статьи 15 *bis*:

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

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

2. В настоящей Конвенции нет ничего, что ущемляло бы право каждого Договаривающегося государства применять согласно своему национальному законодательству соответствующие санкции для наказания за акты недисциплинированного поведения или нарушения порядка, совершенные пассажирами на борту."]

[Статья VII

Добавить в Конвенцию следующую Статью 18 *bis*:

1. Если командир воздушного судна высаживает или доставляет лицо в соответствии с положениями соответственно Статьи 8 или 9, то ничто не препятствует эксплуатанту получить с такого лица компенсацию за любой ущерб, понесенный эксплуатантом в результате высадки или доставки этого лица.

2. Высадка или доставка лица в соответствии с положениями соответственно Статьи 8 или 9 [ведет]/[может привести] к расторжению контракта о перевозке между эксплуатантом и этим лицом. Эксплуатант не несет ответственности за любые убытки, понесенные этим лицом в результате расторжения контракта о перевозке после такой высадки или передачи этого лица.]