



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 по воздушному праву

ДОКЛАД РЕДАКЦИОННОГО КОМИТЕТА

1. Председатель 25-й сессии Юридического комитета создал Редакционный комитет для того, чтобы он рассмотрел и предложил возможный текст Протокола к *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года. В Редакционный комитет вошли 12 государств (Бразилия, Канада, Конго, Ливан, Нигерия, Объединенные Арабские Эмираты, Республика Корея, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Франция, Ямайка, Япония), а также представители от ИАТА и МСАС. На заседаниях присутствовал также ряд наблюдателей. Функции председателя исполняла Австралия.

2. Председатель передал в Редакционный комитет текст, касающийся следующих пяти вопросов:

- a) расширение оснований юрисдикции, на которых Договаривающиеся государства могут предпринимать действия согласно Токийской конвенции;
- b) включение в текст Токийской конвенции ссылки на сотрудника службы безопасности на борту;
- c) определение вызывающих особую обеспокоенность у Договаривающихся государств видов поведения, в отношении которых следует поощрять введение государствами соответствующих санкций;
- d) право регресса авиакомпаний в отношении недисциплинированных пассажиров, из-за которых происходит изменение маршрута полета;
- e) рассмотрение изменений к некоторым определениям для модернизации Токийской конвенции с учетом недавно принятых документов международного авиационного права.

3. Ниже приводится текст предлагаемого Протокола, подготовленный Редакционным комитетом и представляемый на рассмотрение Юридического комитета. Предлагаемый новый текст подчеркнут.

4. В некоторых случаях целые положения заключены в квадратные скобки, что отражает наличие у государств различных мнений относительно данной концепции. В других случаях квадратные скобки оставлены в тексте изменений для обозначения принципиальных решений, которые, по мнению Редакционного комитета, следует передать на дальнейшее рассмотрение в Юридический комитет или на рассмотрение Дипломатической конференцией.

5. Ниже следуют основные положения постановляющей части проекта Протокола, изменяющего Токийскую конвенцию:

Статья I

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

Статья II

1. Пункт 3 статьи 1 Конвенции заменяется следующим:

"3. Для целей настоящей Конвенции:

(а) воздушное судно считается находящимся в полете в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после 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, находящиеся на борту [.] / [;]

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

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

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

Статья III

Статья 3 Конвенции заменяется следующим:

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

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

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

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

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

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

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

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

Статья IV

Следующее добавляется в качестве статьи 3 *bis* Конвенции:

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

Статья V

Пункт 2 статьи 5 исключается.

[Статья VI

Пункт 2 статьи 6 Конвенции заменяется следующим:

"2. Командир воздушного судна может требовать или разрешать помощь других членов экипажа и может просить или разрешать, но не требовать помощи [сотрудника службы безопасности на борту или] 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 могут также предпринять разумные превентивные меры без такого разрешения, если он имеет достаточные основания полагать, что такие меры необходимо предпринять немедленно для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества."

[Статья VII

Статья 10 Конвенции заменяется следующим:

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

[Статья VIII

Следующее добавляется к статье 15 *bis* Конвенции.

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

- a) физическое нападение на члена экипажа или угроза совершить такое нападение;
- b) отказ выполнять законные указания, данные командиром воздушного судна или от его имени, в целях защиты безопасности воздушного судна, находящихся на его борту пассажиров или имущества.

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

Статья IX

Пункт 1 статьи 16 Конвенции заменяется следующим:

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

[Статья X

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

"Если командир воздушного судна высаживает или передает лицо 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 передачи этого лица."

— КОНЕЦ —