



ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ – 35-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 6–15 мая 2013 года)

Пункт 7 повестки дня. Доклад о работе сессии

ПРОЕКТ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА В ХОДЕ ЕГО 35-Й СЕССИИ

1. Прилагаемые пп. 2:72–2:89 проекта доклада Юридического комитета относятся к пункту 2 повестки дня.

— — — — —

2:72 Председатель объявил о создании **Рабочей группы "Друзей Председателя" по ССББ** в следующем составе: Канада, Колумбия, Ливан, Мексика, Российская Федерация, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Франция, Чили, Южная Африка, Ямайка и Япония (под председательством Франции). Этой Группе поручено более подробно определить роль и функции ССББ.

2:73 Председатель **Рабочей группы "Друзей Председателя" по новой формулировке статьи 15 bis** представил доклад Группы, который прилагается в качестве **добавления D** к настоящему докладу. Группа представила две рекомендации в попытке достичь гармонизации: во-первых, новую редакцию статьи 15 bis в силу указанных в ее докладе причин, а во-вторых, рекомендовала, чтобы дипломатическая конференция (если/когда она будет созвана) приняла резолюцию, призывающую ИКАО обновить циркуляр 288 для включения перечня актов недисциплинированного поведения, которые обычно совершаются на борту воздушного судна и в отношении которых государствам рекомендуется возбуждать уголовное преследование или предпринимать административные действия в рамках своих национальных законодательств. В отношении первой рекомендации председатель Рабочей группы остановился на характерных аспектах представленной Группой новой редакции статьи 15 bis, а именно: не допустить дублирования между правонарушениями в проекте статьи и правонарушениями, содержащимися в других документах по авиационной безопасности; достичь компромисса между теми государствами, которые предпочитают иметь перечень правонарушений, и теми государствами, которые возражают против этого; и заменить в вводной части статьи формулировку обязательного характера формулировкой факультативного характера, с тем чтобы побудить государства инициировать уголовное преследование или административное производство, в особенности в отношении тех правонарушений и актов, которые упомянуты в пунктах 1 а) и 1 б). Председатель разъяснил, что Группа предпочла термин "член экипажа" термину "любое лицо" в статье 1 а), для того чтобы обеспечить связь с последствиями для безопасности гражданской авиации. Что касается второй рекомендации, Группа решила не классифицировать шесть предложенных правонарушений для циркуляра 288, а предоставить сделать это государствам в рамках внутреннего законодательства.

2:74 Председатель Юридического комитета попросил представить замечания о характере и формулировках поправок Группы к статье 15 bis. Одна делегация выступила против включения пункта 1) статьи 15 bis в Токийскую конвенцию и поддержала изъятие квадратных скобок из пункта 2), с тем чтобы оставить за государствами дискреционное право вводить в соответствии со своим национальным законодательством соответствующие санкции/меры для наказания актов недисциплинированного или нарушающего порядок поведения, совершаемых на борту воздушного судна. Одна делегация заявила, что она поддерживает по существу новую формулировку, однако усомнилась в соответствии выражения "рекомендуется" во вводной части к пункту 1) обычной терминологии, используемой в договорах, и предложила использовать слово "могут", что было бы более уместным. Другая делегация предложила включить слова "или экипажа" после слов "командира воздушного судна" в пункте 1 б) для уточнения того, кто дал указание. Было принято к сведению, что текст статьи 15 bis с новой формулировкой Группы будет передан на рассмотрение в Редакционную группу, которая также примет во внимание вышеупомянутые редакционные предложения.

2:75 Против второй рекомендации возражений не последовало, при этом одна делегация предложила уточнить формулировку в части нарушения тишины и покоя/причинения неудобств любому лицу на борту во избежание, например, такой ситуации, когда кого-нибудь разбудили, чтобы встать со своего кресла и выйти. По просьбе одной делегации, пожелавшей получить

разъяснение относительно содержащейся во второй рекомендации процедуры, председатель, проконсультировавшись с секретарем, подтвердил, что Комитет будет рекомендовать Совету ИКАО, чтобы дипломатическая конференция приняла резолюцию, призывающую ИКАО обновить циркуляр 288.

2:76 Одна делегация, которую поддержала другая делегация, пожелала вновь затронуть вопрос юрисдикции и выразила глубокую озабоченность в отношении того, что Комитет все еще оставил некоторые положения в квадратных скобках при отсутствии консенсуса, например положения о ССББ и статью 15 *bis*, а с других положений, по которым также четкого консенсуса достигнуто не было, квадратные скобки сняты, например в отношении обязательных юрисдикций государства посадки и государства эксплуатанта. Эта делегация попросила опять поместить обязательную юрисдикцию в квадратные скобки и вновь включить факультативную юрисдикцию также в квадратных скобках. Поддержавшая это предложение делегация далее подчеркнула важность факультативных юрисдикций для предоставления государствам гибкости во введении и использовании этих юрисдикций и для того, чтобы в большей степени способствовать успешному применению и широкой ратификации нового документа. Эта делегация подчеркнула, что заключение обоих вариантов в квадратные скобки является вопросом порядка ведения и последовательности в работе Юридического комитета.

2:76 В отношении вышеуказанной озабоченности председатель заявил, что в тех случаях, когда какой-то вопрос был поддержан большинством, что имело место с основными обязательными юрисдикциями государства посадки и государства эксплуатанта, он принял решение снять квадратные скобки для дальнейшего рассмотрения этих вопросов и для того, чтобы продемонстрировать Совету, что Комитет достиг определенного прогресса. Далее председатель заявил, что на данном этапе работы поздно возобновлять дискуссию по существенным вопросам и он предпочитает не открывать заново дискуссию и не восстанавливать квадратные скобки. Представившая данное предложение делегация, заявив, что она не желает возобновлять дискуссию, попросила занести в протокол, что она не может согласиться с представлением на дипломатическую конференцию обязательных юрисдикций государства посадки и государства эксплуатанта, и что проект обязательных и факультативных положений следует представить в квадратных скобках для повышения вероятности успешных переговоров на Конференции.

2:78 Затем председатель попросил председателя Подкомитета представить вопрос о **возмещении ущерба и права регресса согласно статьи 18 *bis***, содержащейся в статье VII проекта протокола. Обратив внимание Комитета на п. 8.6 доклада совещания LC/SC-MOT/2, председатель отметила, что ряд членов Подкомитета считали, что проект статьи 18 *bis* может стать фактором сдерживания недисциплинированного поведения, а, по мнению других делегаций, Токийская конвенция не является подходящим документом для решения данного вопроса и такое положение может фактически нарушить право пассажиров, в частности, право на продолжение полета в соответствии со статьей 15 Токийской конвенции. Председатель отметила, что пункт 1) проекта статьи 18 *bis* представляет собой дискреционное положение в том плане, что "ничто не препятствует" эксплуатанту получить возмещение убытков, что зависит от законодательства юрисдикции государства, которое должно разрешить такие действия. Пункт 2) носит в некоторой степени обязательный характер в том смысле, что, если договор перевозки расторгается в соответствии с национальным законодательством, эксплуатант не несет ответственности за любые убытки, понесенные этим лицом в результате расторжения договора перевозки после такой высадки/передачи.

2:79 Мнения делегаций по пункту 1) проекта статьи 18 *bis* разделились. Одна делегация, из числа делегаций, поддержавших включение статьи, сославшись на статью 37 Монреальской конвенции 1999 года, предложила добавить формулировку "в соответствии с положениями, содержащимися в национальном законодательстве, как указано в пункте 2)". Другая делегация, поддержав предыдущую делегацию, заявила, что она по существу может согласиться с обязательной формулировкой в пункте 1) при условии, что такие действия, которые конкретно не запрещаются, будут разрешены в латиноамериканских юрисдикциях гражданского права. Другая делегация поддержала пункт 1), выразив глубокую убежденность в необходимости предоставления наилучших возможностей для успешных действий эксплуатанта против недисциплинированных пассажиров и во избежание того, чтобы предусмотренное в договорах перевозки право регресса не было отвергнуто судами, как неправомерное. Эта делегация, а также ряд других делегаций, подчеркнули важность включения такой возможности права регресса в международный правовой документ, что будет иметь больший вес. Несколько делегаций выразили свою поддержку пункту 1), заявив, что он является справедливым и объективным.

2:80 Один наблюдатель, которого поддержал другой наблюдатель, ссылаясь на причины, указанные в пп. 5-1 – 5-4 LC/35-WP/2-2, заметил, что, хотя право регресса против недисциплинированных пассажиров может быть предусмотрено в договоре перевозки эксплуатанта, такое право не всегда действенно из-за различий во внутреннем законодательстве и в интерпретации договорных положений.

2:81 По мнению одной делегации, из числа делегаций, которые выступили против включения пункта 1) статьи 18 *bis*, этот пункт представляет собой "решение в поисках проблемы", поскольку отсутствуют четкие доказательства наличия конкретной проблемы, которая не может быть с успехом решена в других документах, т. е. желательно в договоре перевозки. Несколько делегаций разделили эту точку зрения и некоторые делегации также подчеркнули, что данный вопрос целесообразнее решать в рамках внутреннего законодательства государства. С учетом такой аргументации одна делегация, которая поддержала на совещании LC/SC-MOT/2 включение этого положения, заявила, что она может согласиться с его изъятием. Одна делегация заявила, что для целей ее юрисдикции в статье 18 *bis* нет необходимости, поскольку ее суды в любом случае санкционируют возмещение убытков при условии освобождения обвиняемого от ответственности.

2:82 В своем резюме председатель, отметив, что мнения по пункту 1) статьи 18 *bis* разделились поровну, постановил оставить эти положения в квадратных скобках.

2:83 Затем Комитет рассмотрел пункт 2) проекта статьи 18 *bis*, касающийся расторжения договора перевозки.

2:84 Ряд делегаций заявили, что они поддерживают включение положения, предоставляющего перевозчику право расторгнуть договор перевозки, при этом, по мнению двух из этих делегаций, данное положение должно оставаться факультативным с использованием слов "может привести". Одна из делегаций, которая поддержала включение этого пункта, заявила, что договор перевозки должен быть расторгнут в случае незапланированной посадки из-за серьезного правонарушения. Одна делегация-наблюдатель заявила, что воздушный перевозчик должен автоматически освобождаться от обязательства перевозить недисциплинированного пассажира дальше до его пункта назначения, за исключением случаев, когда национальное законодательство предусматривает обратное; она призвала включить такое основанное на соглашении условие, с тем чтобы не допустить исков в отношении отказа в посадке. Другой наблюдатель заявил, что

авиакомпания не должны нести гражданскую ответственность за выполнение своих обязательств в рамках публичного права.

2:85 Значительное число делегаций выразили свое нежелание включать эту статью в Токийскую конвенцию. По их мнению, это вопрос договорного права и свободы заключения договоров и его лучше решать в рамках договора или условий перевозки. Одна из этих делегаций отметила, что в Токийской конвенции уже сейчас отсутствуют правовые препятствия для расторжения договора перевозки в соответствии с его условиями. По мнению одной делегации, которая утверждала, что в большинстве случаев в отношении недисциплинированного пассажира будут применяться ограничительные меры и он будет доставлен в предполагаемый пункт назначения, государство, в котором совершило посадку отклонившееся от маршрута воздушное судно, не следует обременять расходами по организации дальнейшего путешествия данного лица. В отношении этого последнего вопроса было разъяснено, что в конечном счете решение относительно отклонения воздушного судна от маршрута остается за командиром воздушного судна.

2:86 В своем **резюме** по этому вопросу председатель отметил, что противники включения данной статьи численно намного превосходят его сторонников. Таким образом, было **решено** исключить пункт 2) проекта статьи 18 *bis*.

2:87 Затем Комитет перешел к рассмотрению **определения термина "в полете"**, используемого в статье II добавления к LC/35-WP/2-1. В этом контексте председатель Юридического подкомитета напомнила, что в настоящее время в Токийской конвенции содержится два различных определения данного термина (одно в пункте 3 статьи 1, а другое в пункте 2 статьи 5) и в предлагаемом определении используется более широкая формулировка, которая взята из пункта 2 статьи 5 Токийской конвенции.

2:88 В ходе последовавшей дискуссии одна делегация отметила, что в строках 3 и 4 предлагаемого текста выражение "настоящей главы" потребуется заменить, с тем чтобы предусмотреть применение данного определения ко всей Конвенции. Это замечание было поддержано в других выступлениях и было решено передать этот вопрос Редакционному комитету, принимая во внимание, что в остальном никаких возражений против включения данного определения высказано не было.

2:89 Что касается предложений в отношении определения **"государство эксплуатанта" и "государство регистрации"**, несколько государств высказали мнение относительно того, что в этих определениях нет необходимости, при этом две из них заявили, что определения этих фраз в Токийской конвенции отсутствуют и при этом никаких проблем не возникало. По мнению других делегаций, включение этих определений было бы целесообразным, в частности в том, что касается "государства эксплуатанта". С учетом высказанных мнений Комитет **согласился** оставить предлагаемые определения этих двух терминов в квадратных скобках.