



LC/SC-MOT

Международная организация гражданской авиации

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

Монреаль, 22–25 мая 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	A2-1
Добавление 3.	Перечень документов	A3-1
Добавление 4.	Доклад, представленный докладчиком	A4-1
Добавление 5.	Общее резюме	A5-1

ЧАСТЬ I

ВВЕДЕНИЕ

1. РЕШЕНИЕ СОВЕТА, КАСАЮЩЕЕСЯ СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДКОМИТЕТА

1.1. В сентябре 2009 года 34-я сессия Юридического комитета рекомендовала возобновить работу Исследовательской группы секретариата по проблеме недисциплинированных пассажиров. На своей 188-й сессии в октябре 2009 года Совет постановил возобновить работу Исследовательской группы. В мае и октябре 2001 года было проведено два заседания Группы. Окончательный доклад Исследовательской группы был представлен 194-й сессии Совета в ноябре 2011 года.

1.2. На основании рекомендации Исследовательской группы 15 ноября 2011 года на пятом заседании в ходе его 194-й сессии постановил создать специальный Подкомитет Юридического комитета в мае 2012 года.

2.1. УЧРЕЖДЕНИЕ ПОДКОМИТЕТА

2.1. Действуя в соответствии с правилами 12 и 19 Правил процедуры Юридического комитета исполняющий обязанности председателя Юридического комитета г-н Дженнисон (США) учредил специальный Подкомитет и решил назначить юридических экспертов следующих государств в качестве членов Подкомитета: Австралия, Бразилия, Германия, Египет, Италия, Камерун, Китай, Ливан, Мексика, Нигерия, Республика Корея, Объединенные Арабские Эмираты, Российская Федерация, Румыния, Саудовская Аравия, Франция, Чили, Швейцария, Южная Африка и Япония. Все эти государства (за исключением Германии, Нигерии и Саудовской Аравии) были представлены в Подкомитете.

2.2. Кроме того, на заседаниях присутствовали представители следующих государств членов Подкомитета *ex-officio*: Соединенные Штаты Америки (исполняющий обязанности председателя Юридического комитета) Сингапур (третий заместитель председателя) и Канада (бывший председатель); члены *ex-officio* Аргентина (второй заместитель председателя) и Сенегал (четвертый заместитель председателя) не смогли присутствовать на заседаниях.

2.3. В соответствии с правилом 17 упомянутых Правил процедуры исполняющий обязанности председателя Юридического комитета назначил г-на А. Пьера (Объединенные Арабские Эмираты) в качестве Докладчика.

3. КРУГ ВЕДЕНИЯ ПОДКОМИТЕТА

3.1. Круг ведения Подкомитета в том виде, в каком он был согласован Советом, заключается в следующем: “осуществить обзор Токийской конвенции с уделением особого внимания проблеме недисциплинированных пассажиров”.

4. СОВЕЩАНИЕ ПОДКОМИТЕТА

4.1. Подкомитет провел свое совещание в Монреале с 22 по 25 мая 2012 года. Список участников совещания Подкомитета приводится в **добавление 1** к настоящему докладу.

4.2. Порядок работы в ходе первого заседания содержится в **добавление 2** к настоящему докладу.

4.3. Действуя в своем качестве исполняющий обязанности председателя Юридического комитета, г-н М. Дженнисон (Соединенные Штаты Америки) открыл совещание. Перед участниками совещания от имени Генерального секретаря выступил Директор Бюро по юридическим вопросам и внешним сношениям г-н Д. Вибо.

4.4. Г-н Вибо подчеркнул, что, хотя и считают, что Токийская конвенция является очень успешным документом (ее сторонами являются 185 государств), уже прошло почти пятьдесят лет с момента ее принятия и в свете модернизации двух других конвенций в Пекине в сентябре 2010 года существует необходимость рассмотреть вопрос о том, отвечает ли она требованиям нынешней ситуации в области международной гражданской авиации, принимая во внимание все возрастающее число и серьезный характер инцидентов, связанных с недисциплинированным и нарушающим должный порядок поведением пассажиров на борту воздушных судов, которые имеют негативные последствия для безопасности воздушных судов, а также для членов экипажа и пассажиров. Он напомнил о том, что в опубликованном в 2002 году циркуляре 288 ИКАО содержатся инструкции по правовым аспектам недисциплинированного/нарушающего должный порядок поведения пассажиров и что в 2003 году Ассамблея ИКАО в резолюции А33-4 призвала государства принять соответствующее законодательство для решения проблемы недисциплинированных пассажиров. Он подчеркнул, что, не смотря на эти подвижки, авиационная отрасль постоянно обращается с призывами рассмотреть наряду с добровольными мерами вопрос о разработке глобальных рамок, которые будут кодифицированы в виде международного документа. К числу соответствующих вопросов, которые необходимо рассмотреть, относятся следующие: составление перечня преступлений, распространение юрисдикции государств на такие преступления, уголовное преследование правонарушителей, полномочия и обязанности командира воздушного судна и экипажа и их иммунитет от ответственности, а также статус сотрудников служб безопасности на борту воздушного судна. Он подчеркнул, что при рассмотрении этих вопросов Подкомитет должен стремиться достичь необходимого баланса между необходимостью обеспечения надежных, безопасных и спокойных полетов и защитой прав пассажиров. Он выразил признательность докладчику, г-ну А. Пьера (Объединенные Арабские Эмираты) за подготовку доклада и проекта документа, которые послужат основой для работы Подкомитета.

4.5. После открытия совещания Подкомитет единогласно избрал г-жу С.Х. Тань (Сингапур) в качестве своего Председателя и г-на А. Кандриана (Швейцария) – в качестве заместителя Председателя.

4.6. Г-н Д. Вибо, директор Бюро по правовым вопросам и внешним сношениям, выполнял функции секретаря совещания, а г-н Дж. Юань, старший сотрудник по юридическим вопросам, выполнял функции его заместителя. Функции помощников секретаря выполняли г-н А. Ополот и г-жа М. Вайнстайн; другие сотрудники Организации также предоставляли услуги для Подкомитета.

5. ДОКУМЕНТАЦИЯ

5.1. Перечень документов, представленных Подкомитету, содержится в **добавлении 3** к настоящему докладу.

ЧАСТЬ II

ОБСУЖДЕНИЕ В ПОДКОМИТЕТЕ

6. ДОКЛАД, ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ ДОКЛАДЧИКОМ

6.1 Докладчик Юридического комитета, г-н А. Пьера (Объединенные Арабские Эмираты), представил свой доклад, текст которого является неотъемлемой частью настоящего доклада Подкомитета (**добавление 4** к докладу). Докладчик принес извинения за задержку с представлением доклада и связанное с этим отсутствие вариантов его перевода для совещания. В докладе обсуждаются цели и сфера применения Токийской конвенции, а также ее предполагаемые недостатки, в частности в отношении инцидентов, связанных с недисциплинированным поведением на борту воздушных судов, как например: отсутствие определений преступлений или актов, которые могут поставить под угрозу должный порядок и дисциплину на борту воздушного судна; отсутствие обязательной юрисдикции государств за исключением государства регистрации; отсутствие обязательного положения о выдаче; неопределенность в отношении юридической нормы, которая будет применяться в отношении иммунитета командира воздушного судна; и недостаточный охват в области международного сотрудничества. В добавлении А к докладу был предложен проект конвенции, который может послужить отправной точкой для проведения обсуждения. В проект были включены предложения, направленные на устранение вышеупомянутых и других возможных недостатков Конвенции. Докладчик указал, что цель проекта конвенции состоит в том, чтобы дополнить, а не заменить Токийскую конвенцию, принимая во внимание мнение государств участников, которые приняли законодательство, предусматривающее уголовное наказание за ряд преступлений. В проект документа включены формулировки, заимствованные из циркуляра 288, Пекинской конвенции, Пекинского протокола и других документов. Одним из ключевых элементов является включение перечня преступлений, которые были разбиты на три категории: в первой категории рассматриваются более тяжкие преступления; во второй категории – менее тяжкие преступления, а в третьей рассматривается поведение, которое может оказать воздействие на безопасность воздушного судна, как например, курение в туалете. Другое ключевое предложение заключается в расширении юрисдикции государства эксплуатанта, государства, над территорией которого совершается преступление, государства гражданства правонарушителя, государства посадки, государства потерпевшего лица и государства обычного проживания правонарушителя. Важно отметить, что в проект документа включен принцип *aut dedere aut judicare* с тем, чтобы государства участники могли взять на себя обязательство, либо выдать правонарушителя, находящегося на их территории, либо передать дело на рассмотрение своих компетентных органов с целью судебного преследования. Выдаче будут подлежать только преступления, включенные в первую категорию. В предлагаемом документе также содержатся положения, которые принимают во внимание возрастающую роль сотрудников безопасности на борту воздушного судна в деле обеспечения защиты пассажиров и членов экипажа на борту международных полетов.

6.2 Члены Подкомитета выразили признательность и благодарность докладчику за представление доклада и проекта конвенции, который может послужить основой для дальнейшего обсуждения этих вопросов.

7. ОБЩИЕ ЗАЯВЛЕНИЯ

7.1 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) представила документ LC/SC-MOT-WP/2, в котором она отметила, что нынешний международноправовой режим не имеет адекватного сдерживающего воздействия в отношении инцидентов недисциплинированного поведения, сославшись на статистические данные, которые свидетельствуют о том, что число таких инцидентов выросло на 30% на каждую тысячу рейсов в период с 2009 по 2010 годы. ИАТА, в частности, обратила внимание на три области, вызывающие озабоченность авиационной индустрии. Во-первых, отсутствие четкого определения уголовного преступления в Токийской конвенции, зачастую ведет к тому, что предполагаемые преступники не подвергаются уголовному преследованию в государствах посадки в силу того, что поведение, которое может рассматриваться как уголовное преступление в стране посадки, государстве регистрации или государстве эксплуатанта, может не рассматриваться как уголовное преступление в стране, где высаживается недисциплинированный пассажир. Во-вторых, во многих случаях государство, в котором высаживается предполагаемый преступник, отказывается применять юрисдикцию, когда воздушное судно зарегистрировано в другом государстве. В-третьих, необходимо уточнить правовую норму, которая будет применяться к иммунитету командира воздушного судна согласно статьям 6 и 10 Токийской конвенции, учитывая существующие в прецедентном праве различия в отношении того, что является, “разумными основаниями, чтобы считать”, что было совершено или возможно будет совершено определенное преступление или акт.

7.2 Подкомитет признал, что в международном авиационном сообществе растет озабоченность в связи с проблемой недисциплинированных пассажиров. В современном мире воздушный транспорт является средством массовых перевозок и важно обеспечить должный порядок и дисциплину на борту воздушных судов. Что касается мандата Подкомитета, то одна делегация просила уточнить, следует ли в ходе текущей работы делать упор на недисциплинированных пассажиров или рассмотреть и другие вопросы, касающиеся модернизации Токийской конвенции. Другая делегация отметила, что сфера модернизации Токийской конвенции имеет гораздо более широкий охват, чем проблема недисциплинированных пассажиров. Это возможно повлечет за собой необходимость изменения некоторых основополагающих концепций международного воздушного права. Хотя и высказывалась определенная поддержка в пользу всеобъемлющего изменения международноправового режима, установленного Конвенцией, различные члены настаивали на применение осторожного подхода к вопросу о внесении обширных поправок в один из наиболее успешных многосторонних договоров, заключенных под эгидой ИКАО. Одна делегация предложила, чтобы вопрос о недисциплинированных пассажирах и связанные с ним вопросы следует урегулировать с помощью дополнительных норм, которые можно было бы включить в Приложение 17. Соответственно, сформировалось общее согласие относительно того, что членам Подкомитета следует осуществить дополнительное исследование с целью сбора данных для лучшей оценки масштабов проблемы недисциплинированных пассажиров. Что же касается формы документа, то некоторые делегации на этой столь ранней стадии предпочли зарезервировать свои позиции с тем, чтобы иметь дополнительное время для изучения вопроса о масштабах модернизации.

7.3 Было решено, что в ходе этого совещания в рамках рабочей методологии Подкомитета следует сделать упор на выявлении и рассмотрении проблем и вопросов, а не на обсуждении конкретных проектов статей для внесения в них поправок.

8. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСОВ

8.1 Подкомитет рассмотрел вопросы, перечисленные в разделе 8 доклада, представленного докладчиком. Было решено рассматривать конкретные статьи, включенные в **добавление А** к проекту документа, так как было сочтено, что они отражают находящиеся на рассмотрении вопросы. В ходе обсуждения основное внимание было уделено вопросам, касающимся юрисдикции, перечня преступлений, выдачи, иммунитета командира воздушного судна, сотрудников служб безопасности на борту воздушных судов и масштабов модернизации Токийской конвенции.

8.2 **Юрисдикция (Глава II, Статья 5 Добавления А, Доклад, представленный докладчиком)**

8.2.1 **Государство регистрации** – Была высказана общая поддержка сохранению существующей юрисдикции государства регистрации в соответствии со Статьей 1(1)(а) Токийской конвенции. Как документ международного воздушного права, принятый 185 государствами, Токийская конвенция твердо зафиксировала этот основополагающий принцип, который необходимо соблюдать в полной мере. Аналогично, следует также в полной мере соблюдать территориальную юрисдикцию государства, которая должным образом признается в соответствии с нормами международного права.

8.2.2 **Расширение основ юрисдикции** – Наряду с упомянутой выше территориальной юрисдикцией и юрисдикцией государства регистрации Подкомитет отметил, что имеет место все более активно осуществляемая практика, в рамках которой происходит расширение основ юрисдикции с целью включения государства посадки при определенных обстоятельствах. Общее мнение состояло в том, что такая практика будет содействовать осуществлению правоприменительных мер против недисциплинированных пассажиров и тем самым позволит пресечь и обуздать все усиливающуюся тенденцию возникновения недисциплинированного поведения на борту воздушных судов.

8.2.3 **Государство посадки** – В целом было отмечено, что расширение юрисдикции с целью включения государства посадки является одним из ключевых вопросов, которые следует рассмотреть в контексте проблемы недисциплинированных пассажиров. Ряд делегаций сообщили, что их государства установили такую юрисдикцию в рамках своего внутригосударственного законодательства, и призвали другие государства последовать их примеру. Некоторые делегации указали, что по причине отсутствия международного договора, обеспечивающего прочную основу для расширения юрисдикции, имеется определенная настороженность в плане одностороннего распространения юрисдикции на экстерриториальные преступления, совершенные гражданами других стран на борту воздушного судна, зарегистрированного в другом государстве. Одна делегация отметила, что она испытывает определенные колебания в отношении юрисдикции государства посадки, поскольку во многих случаях может отсутствовать какая-либо связь между таким государством и предполагаемым преступником. Несколько делегаций, однако, указали, что установление юрисдикции государства посадки не затронет дискреционное право государства воздержаться от уголовного преследования, если это позволяют обстоятельства. С тем чтобы содействовать достижению прогресса в рассмотрении этого вопроса, ряд делегаций высказали мысль о том, что было бы полезно обобщить опыт и мнения государств, касающиеся наличия или отсутствия у них, как государств посадки, возможностей для утверждения своей юрисдикции в отношении предполагаемых преступников.

8.2.4 **Просьба об уголовном преследовании** – Подкомитет отметил, что в проекте Статьи 5(1)(e)(ii), подготовленном докладчиком, с учетом текста, содержащегося в циркуляре 288, содержится положение о том, что командир воздушного судна при передаче предполагаемого преступника может обратиться с просьбой к компетентным органам государства посадки осуществить уголовное преследование данного лица. Несколько делегаций не нашли оснований для включения этого требования о том, чтобы государство посадки применяло свою юрисдикцию, и поэтому предложили исключить такое требование. Было далее отмечено, что такое требование возлагает неоправданно большое бремя на командира воздушного судна, ибо оно ставит его в положение, при котором он должен осуществить юридический анализ. Было подчеркнуто, что нельзя требовать, чтобы командир воздушного судна предпринимал какие-либо другие шаги после передачи предполагаемого преступника местным правоприменительным органам, которые будут принимать последующие меры. В этой связи Подкомитет постановил исключить подпункт (e) (ii).

8.2.5 **Государство эксплуатанта и другие юрисдикции** – Была высказана общая поддержка в пользу включения государства эксплуатанта в основы юрисдикции с тем, чтобы привести Токийскую конвенцию в соответствие с современной коммерческой практикой, действующей в рамках авиационной отрасли. Была также высказана определенная поддержка в пользу включения юрисдикции государства преступника и факультативных основ, содержащихся в подпунктах (a) и (b) статьи 5 (2), касающихся государства потерпевшего лица и лиц, не имеющих гражданства, на том основании, что они являются уместными и соответствуют положениям, принятым в Пекинской конвенции.

8.2.6 **Иерархия юрисдикций** – Подкомитет не нашел оснований для установления иерархии юрисдикций и не возражал против наличия параллельных юрисдикций, отметив, что другие конвенции в области уголовного воздушного права не предусматривают такой иерархии.

8.2.7 **Обязательные и факультативные юрисдикции** – В связи с вопросом о том, следует ли иметь обязательные и факультативные юрисдикции, Подкомитет поддержал необходимость сохранения существующей обязательной юрисдикции государства регистрации и территориальной юрисдикции. Большинство делегаций могли бы поддержать обязательную юрисдикцию государства эксплуатанта и государства посадки, считая при этом, что следует сохранить факультативный характер юрисдикции в отношении государства потерпевшего лица и лиц без гражданства. Другие делегации высказались в пользу факультативной юрисдикции для государства посадки и предпочли бы зарезервировать свои позиции в отношении обязательной юрисдикции по различным причинам; они указали, что это будет зависеть от перечня преступлений, который будет подготовлен, учитывая, например, что применение обязательных мер к относительно незначительным правонарушениям может быть чревато созданием трудностей для государств, если учитывать большие расходы, связанные с уголовным преследованием.

8.3 **Перечень преступлений (Глава I, Статья 2, Добавление А, доклад, представленный докладчиком)**

8.3.1 В своих вступительных замечаниях докладчик отметил, что предлагаемый перечень преступлений направлен на то, чтобы достичь цели дальнейшего согласования норм международного права, касающихся недисциплинированного поведения пассажиров на борту воздушных судов, и что этот перечень был в основном заимствован из циркуляра 288. ИАТА в дополнение к этим замечаниям сослалась на документ LC/SC-MOT-WP/2 и указала, что озабоченность авиакомпаний заключается в том, что компетентные органы государства посадки в некоторых случаях отказывались принимать меры против переданных им пассажиров на том

основании, что акты, в отношении которых подавалась жалоба, не являлись каким-либо преступлением в пределах их юрисдикции. ИАТА отметила, что имеются определенные преимущества в составлении разбитого на категории перечня преступлений в зависимости от характера и последствий соответствующего поведения, как было предложено докладчиком.

8.3.2 В то время как многие делегации признавали необходимость составления перечня преступлений, особенно в силу того, что государства будут точно знать, в отношении каких преступлений они будут применять юрисдикцию, еще предстоит убедить некоторые делегации в необходимости составления такого перечня.

8.3.3 Многие делегации высказали оговорки в отношении перечня преступлений, приведенного в проекте Статье 2, указав, что при составлении любого перечня следует не допустить дублирования преступлений, упомянутых в других конвенциях о борьбе с терроризмом, и что включенные в перечень преступления должны иметь достаточно тяжкий характер, чтобы в отношении них требовалось применение мер на уровне международного сотрудничества. Была высказана озабоченность, что существует опасность того, что такой перечень не будет иметь достаточно всеобъемлющего характера.

8.3.4 Подкомитет предварительно согласился с оговоркой о том, что перечень будет охватывать только самые серьезные случаи недисциплинированного поведения. Что касается мелких правонарушений, которые не угрожают безопасности полета, то их рассмотрение можно оставить на усмотрение государств. Что же касается наказаний, то имелось общее согласие в отношении того, что государства сами будут определять соответствующие меры наказания и что они могут включать административные санкции, как например, отказ в осуществлении перевозки ли штрафы.

8.3.5 Одна делегация отметила, что хотя данные, представленные ИАТА, свидетельствуют о том, что растет число разнообразных инцидентов, связанных с недисциплинированным поведением, тем не менее, существует необходимость сбора дополнительных данных, которые покажут, возникают ли проблемы с принятием последующих мер, когда о таких случаях уведомляют компетентные органы, и следует ли классифицировать такие инциденты как мелкие правонарушения или тяжкие преступления, соответственно. ИАТА обещала на более позднем этапе время вернуться к этому вопросу и дать на него ответ.

8.3.6 Председатель предложил, а Подкомитет согласился учредить неофициальную рабочую группу под руководством г-на Дж. Лозона (Канада). Этой группе было поручено определить цель перечня преступлений и содержание перечня.

8.3.7 После получения доклада неофициальной рабочей группы (текст содержится в **добавлении 5** к настоящему докладу) Подкомитет пришел к выводу о том, что предстоит проделать дополнительную работу по вопросу о необходимости, цели и содержании такого перечня.

8.4 **Выдача (Глава V, Статьи 14–17, Добавление A, доклад, представленный докладчиком)**

8.4.1 В своих вступительных замечаниях докладчик отметил, что положения о выдаче, содержащиеся в Статьях 14–17 проекта документа, в значительной мере воспроизводят текст Пекинской конвенции и указал, что поскольку проект документа включает как мелкие

правонарушения, так и тяжкие преступления, ключевым вопросом, который заслуживает рассмотрения, является вопрос о том, есть ли необходимость в положении о выдаче.

8.4.2 Несколько членов высказали оговорки в отношении необходимости включения положения о выдаче во всех случаях недисциплинированного поведения, указав, что выдача является дорогостоящим и сложным бюрократическим процессом. Один член высказал мысль о том, что установление дополнительных основ юрисдикции устранил необходимость включения положений о выдаче.

8.4.3 Подкомитет достиг общего консенсуса относительно того, что вероятно было бы нецелесообразно трансплантировать систему выдачи из других конвенций о борьбе с терроризмом в Токийскую конвенцию с тем, чтобы решить проблему недисциплинированных пассажиров. Общее мнение членов состояло в том, что если и следует включать положение о выдаче, то его следует зарезервировать только для тяжких и наиболее тяжких преступлений. Было отмечено, что в Статье 16 Токийской конвенции уже содержится положение о выдаче, которое нужно будет изменить, если будут включены дополнительные основы юрисдикции. Подкомитет согласился с предложением о том, что следует рассмотреть модели, установленные в некоторых других договорах, как например, *Конвенция ООН против транснациональной организованной преступности 2010 года*, *Конвенция ООН против коррупции 2003 года* и *Конвенция по киберпреступности 2001 года*.

8.5 **Иммунитет (Глава III, Статья 10, Добавление А, доклад, представленный докладчиком)**

8.5.1 Подкомитет рассмотрел вопрос об иммунитете в соответствии со статьей 10 Токийской конвенции на основании четырех вариантов, представленных в рамках проекта статьи 10, содержащегося в добавлении А к докладу, представленному докладчиком. Несколько делегаций подчеркнули необходимость сохранения иммунитета, предоставляемого согласно статье 10 Токийской конвенции.

8.5.2 Что касается варианта 3, который имеет своей целью снять озабоченности, вытекающие из разного судебного толкования положения об иммунитете, ряд делегаций высказал оговорки в отношении слов “самоуправным и произвольным образом”, отметив, что норма разумности, предусмотренная в Токийской конвенции, является адекватной и хорошо понимается в большинстве юрисдикций. Одна делегация, которую поддержали другие делегации, предложила, чтобы иммунитет применялся только в том случае, если действия являются “необходимыми и пропорциональными”. Один наблюдатель высказал мнение, что командир воздушного судна должен иметь возможность полагаться на информацию, полученную от членов экипажа, относительно инцидентов, связанных с недисциплинированным поведением, учитывая требование о том, что дверь кабины экипажа должна быть закрытой.

8.5.3 Была высказана озабоченность по поводу исключения слов “лицо, от имени которого совершался полет”, которые фигурируют в статье 10 Токийской конвенции, поскольку это может ограничить сферу применения предоставленного иммунитета. Докладчик пояснил, что новое определение понятия “эксплуатант” в случае его принятия снимет необходимость в использовании формулировки “лицо, от имени которого совершался полет”.

8.5.4 В связи с вариантом 2 некоторые делегации отдали предпочтение предложению об исключении формулировки “ни при каком судебном разбирательстве, возбужденном лицом или от

имени лица, в отношении которого были предприняты такие действия” и предложили вернуться к первоначальному тексту Токийской конвенции, т. е. формулировке “ни при каком судебном разбирательстве по поводу обращения с лицом, в отношении которого были предприняты такие действия”.

8.5.5 Они далее подчеркнули, что вариант 1, т. е. первоначальный текст Токийской конвенции, прошел испытание временем и его следует сохранить.

8.5.6 При обсуждении варианта 4 некоторые государства отметили, что после событий, имевших место 11 сентября 2011 года, существенно выросло как число национальных программ использования сотрудников служб безопасности на борту, так и число сотрудников служб безопасности, размещаемых на международных полетах, что отражает формирующийся международный консенсус относительно важности использования активных правоприменительных мер против совершаемых в воздухе актов незаконного вмешательства и терроризма. Около 50 лет назад разработчики Токийской конвенции вряд ли могли предположить возможность возникновения такой ситуации. Соответственно, положения Токийской конвенции не содержат какого-либо упоминания о сотрудниках служб безопасности на борту. Они подпадают под категорию обычных пассажиров, не смотря на то, что их задача состоит в том, чтобы выполнять государственные функции, неразрывно связанные с обеспечением защиты и охраны воздушных перевозок. Эти делегации считали, что статус сотрудников служб безопасности на борту должен быть включен в число вопросов, подлежащих рассмотрению в рамках данного Подкомитета. Следует рассмотреть несколько вариантов, включая вопрос о распространении на сотрудников служб безопасности на борту более эффективных мер защиты в рамках широкого круга правоприменительных мер на борту международных полетов. Вторая группа делегаций упомянула о том, что в мандате Подкомитета упор делается на проблеме недисциплинированных пассажиров. Он не должен перехлестываться с проблемой борьбы с терроризмом. Задача сотрудников служб безопасности на борту касается упомянутой последней проблемы. Соответственно, эта группа полагает, что кое-кто может поднять вопрос о том, является ли Токийская конвенция надлежащим документом для достижения этой цели. Возможно, более целесообразным будет заключение двусторонних соглашений. В ответ на это делегации, выступающие за предоставление сотрудникам служб безопасности на борту более эффективных мер защиты, уточнили, что зачастую грань между инцидентами недисциплинированного поведения и террористическими актами имеет весьма расплывчатый характер. Например, вероятно будет довольно трудно провести грань различия между закуриванием сигареты в туалете и совершением поджога на борту воздушного судна. По этой причине часто расширяют сферу действия функций, выполняемых сотрудниками служб безопасности на борту, с тем, чтобы охватить инциденты, связанные с недисциплинированным поведением. Третья группа делегаций считала, что действия сотрудников служб безопасности на борту можно было бы рассматривать в рамках нынешней статьи 6 Токийской конвенции таким же образом, как и действия пассажиров. Четвертая группа считала, что этот вопрос является чувствительным и требует дополнительного времени для дальнейшего исследования.

8.6 Полномочия и обязанности государств (Глава IV, Добавление А, доклад, представленный докладчиком)

8.6.1 Темы, которые были рассмотрены в рамках этого раздела, включали сотрудничество между государствами, превентивные меры, сообщение об инцидентах и руководящие указания относительно обращения с правонарушителями при их высадке с борта воздушного судна. Одна делегация при поддержке других делегаций подчеркнула, что они не

могут определить свою позицию по этим вопросам и что требуется больше времени для их дополнительного изучения.

8.6.2 Одна делегация отметила, что когда недисциплинированного пассажира высаживают в промежуточном пункте, а не в предполагаемом пункте назначения, неясно был ли автоматически разорван контракт на его перевозку. Существует возможность того, что национальный суд может приказать авиакомпании возместить стоимость авиабилета. Другая делегация считала, что сочетание положений статей 8, 9 и 10 Токийской конвенции обеспечивает достаточную защиту авиакомпании от такого вида ответственности. Другая делегация высказала мнение о том, что этот вопрос можно было бы рассмотреть в рамках общих условий перевозки. Они высказали мнение о том, что ИАТА могла бы рассмотреть этот вопрос.

8.6.3 В ответ на предложение о том, что можно было бы объединить понятия высадки и передачи, одна делегация указала, что “передача” применяется только в случае тяжких преступлений согласно Токийской конвенции. Это различие следует принимать во внимание при рассмотрении вопроса о том, следует ли объединять эти два понятия.

8.6.4 В ходе обсуждения предложения, содержащегося в пункте 8.11 доклада докладчика, относительно исключения статьи 11 Токийской конвенции одна делегация при поддержке еще одной делегации отметила, что статья 11 фактически не дублирует положений других конвенций, например статьи 16 Пекинской конвенции. Так, например, статья 11 содержит положение, конкретно касающееся восстановления контроля законного командира над воздушным судном, которое не фигурирует в других конвенциях. Было далее отмечено, что стороны различных конвенций могут быть разными и поэтому в Конвенции необходимо оставить статью 11 без изменений.

8.7 Будущая работа

8.7.1 В ходе обсуждения будущей работы Подкомитета несколько делегаций сочли, что на данной стадии было бы преждевременно определять объем поправок к Токийской конвенции или даже принимать решение о том, являются ли поправки необходимыми или нет. Потребуется больше времени и будет необходимо приложить дополнительные усилия, чтобы выявить проблемы, касающиеся недисциплинированных пассажиров, которые могли бы обусловить или определить сферу применения поправок. Делегациям необходимо отчитаться перед своими соответствующим компетентным инстанциям и провести консультации с соответствующими департаментами и ведомствами, включая авиационную отрасль. Сложилось единодушное мнение о том, что необходимо провести следующее совещание Подкомитета, предпочтительно в 2012 году. Некоторые делегации изъявили готовность представить на следующем совещании надлежащую информацию своих соответствующих стран относительно проблемы недисциплинированных пассажиров и призвали других членов Подкомитета сделать то же самое.

8.7.2 Был найден общий консенсус относительно того, что будущая работа данного Подкомитета не должна привести к дублированию преступлений или любых других вопросов, которые уже были рассмотрены в других конвенциях о борьбе с терроризмом. Многие делегации считали, что Токийская конвенция в принципе не нуждается в полном пересмотре за исключением выявленных юрисдикционных пробелов. В рамках усилий по модернизации следует сделать упор на рассмотрении проблемы недисциплинированных пассажиров. Поэтому некоторые делегации предложили разработать проект протокола о внесении поправок. Одна делегация предостерегла, что не следует рассматривать данное предложение, как подразумевающее, что в конечном итоге

потребуется подготовить протокол. В связи с этим вопросом Председатель уточнил, что докладчиком был подготовлен проект отдельной конвенции, который содержится в приложении к докладу. Цель разработки протокола состоит в том, чтобы представить на рассмотрение Подкомитета еще один возможный вариант.

8.7.3 Затем Председатель подвел итоги, и Подкомитет согласовал следующие решения:

- a) в случае если Советом примет такое решение, второе совещание Подкомитета следует созвать в течение первой недели декабря 2012;
- b) Председатель, докладчик и секретариат должны совместно подготовить проект протокола, который следует заблаговременно распространить среди членов Подкомитета до проведения второго совещания; и
- c) Членам и наблюдателям Подкомитета рекомендуется представить дополнительные данные, материалы и информацию по вопросу о недисциплинированных пассажирах с тем, чтобы содействовать проведению дополнительного изучения вопроса Подкомитетом.

8.7.4 Председатель также представила участникам совещания свое резюме основных вопросов, которые обсуждались в ходе совещания. Приняв во внимание комментарии, сделанные в ходе совещания, Председатель подготовила окончательный вариант резюме, который содержится в **добавлении 5** к настоящему докладу.

ДОБАВЛЕНИЕ 1
СПИСОК УЧАСТНИКОВ

ЧЛЕНЫ

Австралия	Дж.Д. Рейд
Бразилия	Ж. Ди Меллу Гальвау Ж. Ландграф А. Ребукаш
Египет	М. Ахмед А.И.К. Ибрахим
Италия	А. Бардаро
Камерун	Дж. Джон
Канада	Ж.К.С. Лозон Д. Доллз С. Лалонд М. Зигаейр
Китай	Р.Г. Го К. Чен И. Ян С.К.М. Юэн Дж. Чжан Дж. Чжао
Ливан	С. Эйд
Мексика	К. А. Чейн Серруно Д. Мендес
Объединенные Арабские Эмираты	А. Пьера
Республика Корея	Дж. Бэ С. Чой Дж. Ен Ква С. Мен
Российская Федерация	Д.Г. Ефимов А.А. Дружинин С.В. Оконова

Румыния	А.М.Александрю Ф. Добре Р.А.И Муресан, С.А.К. Поп
Сингапур	С.Х. Тан Р. Каур Й.С.Д. Вун
Соединенные Штаты Америки	С. МакДональд Ч. Лоринг М.Б. Дженнисон Т. Барроуз Д. Корс А. Джованниэлло Ч.Т. Туртелло И.Дж. Веир
Франция	Т. Олсон К. Балфас В. Гуго-Виль Э. Мези
Чили	А. Лисбоа А. Мена К. Эспиноса М.Т. Фаундес
Швейцария	Л. Ноэль А. Кадриан
Южная Африка	М. Чуэ Т.С Котсе Б. Мдлалозе
Япония	Т. Асахи М. Кодзина К. Ивасаки Т. Кода М. Фурухата

НАБЛЮДАТЕЛИ

Африканская комиссия гражданской авиации (АФКГА)	С.М. Гайа
Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)	М. Жиль Н. Эрбель
Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)	П. Маккарти

ДОБАВЛЕНИЕ 2

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

Монреаль, 22–25 мая 2012 года

ПОРЯДОК РАБОТЫ НА ПЕРВЫЙ ДЕНЬ СОВЕЩАНИЯ

(Зал заседаний 3, 1-й этаж, вторник, 22 мая 2012 года, 10:00)

Вопрос	Справочный материал
1. Открытие совещания	
2. Выборы председателя и заместителя председателя	
3. Рассмотрение доклада докладчика	LC/SC-MOT-WP/1

ДОБАВЛЕНИЕ 3

**СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОДКОМИТЕТ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА
ПО МОДЕРНИЗАЦИИ КОНВЕНЦИИ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ И НЕКОТОРЫХ
ДРУГИХ АКТАХ, СОВЕРШАЕМЫХ НА БОРТУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

Монреаль, 22–25 мая 2012 года

ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ

LC/SC-MOT-WP/1	Доклад, представленный докладчиком
LC/SC-MOT-WP/2	Мнения Международной ассоциации воздушного транспорта по вопросу о модернизации Токийской конвенции 1983 года и возникшей проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров

ДОБАВЛЕНИЕ 4**СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОДКОМИТЕТ ПО ПОДГОТОВКЕ ДОКУМЕНТА
С ЦЕЛЮ МОДЕРНИЗАЦИИ КОНВЕНЦИИ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ И
НЕКОТОРЫХ ДРУГИХ АКТАХ, СОВЕРШАЕМЫХ НА БОРТУ ВОЗДУШНЫХ
СУДОВ**

Монреаль, 22–25 мая 2012 года

**ДОКЛАД, ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ ДОКЛАДЧИКОМ СПЕЦИАЛЬНОГО
ПОДКОМИТЕТА ПО ПОДГОТОВКЕ ДОКУМЕНТА С ЦЕЛЮ МОДЕРНИЗАЦИИ
КОНВЕНЦИИ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ И НЕКОТОРЫХ ДРУГИХ АКТАХ,
СОВЕРШАЕМЫХ НА БОРТУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ 1963 ГОДА**

Александро Пьера

Введение

В ходе 34-й сессии Юридического комитета ИКАО, которая проходила с 9 по 17 сентября 2009 года, Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) представила предложение о создании Исследовательской группы Секретариата (ИГС) с целью осуществления исследования по вопросу о недисциплинированном и нарушающем порядок поведении на борту воздушных судов¹. Цель данного предложения состояла в том, чтобы рассмотреть вопрос о том, имеется ли необходимость пересмотра существующего международно-правового режима для выявления очевидных недостатков, касающихся отсутствия юрисдикции и правоприменительных механизмов в тех случаях, когда на борту воздушных судов происходят инциденты с участием недисциплинированных или нарушающих порядок пассажиров. Многие делегации решительно высказались в поддержку этого предложения². В свете полного одобрения этого предложения на пленарном заседании Юридический комитет рекомендовал Совету, чтобы ИКАО осуществила дополнительное исследование этого вопроса³. 30 октября 2009 года Совет одобрил предложение о формировании ИГС⁴.

По итогам совещаний, состоявшихся в Монреале 2–3 мая 2011 года⁵ и в Париже 3–4 октября 2011 года⁶, ИГС рекомендовала учредить Специальный подкомитет Юридического комитета ИКАО (СПК-ЮК) для рассмотрения вопроса о целесообразности внесения поправок в *Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах*,

1 См. ICAO, LC/34-WP/2-4.

2 См. ICAO, Doc. 9926-LC/194, п. 4.1.

3 *Id.*

4 See ICAO, C-DEC 188/6 at 4 (f).

5 См. ICAO, SSG-UNP/1-Report.

6 См. ICAO, SSG-UNP/2-Report.

совершаемых на борту воздушных судов 1963 года⁷ с уделением конкретного внимания проблеме недисциплинированных пассажиров⁸. На 5-м заседании своей 194-й сессии, состоявшемся 15 ноября 2011 года, Совет рассмотрел доклад ИГС и постановил просить Председателя Юридического комитета учредить СПК-ЮК с тем, чтобы осуществить обзор существующего международного режима, касающегося недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров⁹.

В своем письме от 20 декабря 2011 года, действуя в соответствии со статьей 17 Правил процедуры Юридического комитета ИКАО¹⁰, г-н Майкл Дженнисон, исполняющий обязанности Председателя, назначил автора настоящего доклада докладчиком СПК-ЮК. В письме, адресованном государствам LM 3/21.1 IND/11/4 от 12 января 2012 года, Генеральный секретарь г-н Раймон Бенжамен предложил двадцати пяти государствам принять участие в совещании СПК-ЮК, которое состоится в Штаб-квартире ИКАО с 22 по 25 мая 2012 года¹¹.

Настоящий доклад был подготовлен докладчиком в качестве справочного документа для содействия проведению обсуждений в рамках СПК-ЮК на его совещании в мае 2012 года. Доклад состоит из десяти разделов. В первом разделе подчеркивается необходимость использования новой терминологии при рассмотрении вопроса о поведении, нарушающем порядок на борту воздушных судов. В разделе 2 разъясняется, почему такие инциденты являются причиной серьезной озабоченности. В разделе 3 приводится краткое описание наиболее важных элементов Токийской конвенции, а в разделе 4 упор сделан на ее основных недостатках. В разделе 5 определяются ее последствия. Описание наиболее сильных и слабых аспектов типовых инструктивных материалов ИКАО относительно правовых аспектов, применяемых в отношении нарушающих порядок пассажиров, приведено в разделе 6. В разделе 7 освещается вопрос о том, почему необходимо приводить в действие международно-правовые механизмы. Исходя из мандата, предоставленного исполняющим обязанности Председателя Юридического комитета, в разделе 8 на рассмотрение Специального подкомитета Юридического комитета предлагается новый документ. Полный текст этого предложения воспроизводится в добавлении А. В добавлении В содержится его сопоставление с Токийской конвенцией. В разделе 9 подчеркивается ряд вопросов, в отношении которых автор настоящего доклада не смог найти конкретных ответов и которые Специальный подкомитет Юридического комитета, возможно, пожелает рассмотреть более подробно. Наконец, в разделе 10 автор выражает свою признательность всем тем, кто внес существенный вклад в подготовку настоящего доклада.

7 См. ICAO Doc 8364, Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, [ниже *Токийская конвенция*].

8 См. ICAO, SG-UNP/2-Report, п. 4.

9 См. ICAO, C-DEC 194/5.

10 См. ICAO Doc 7669-LC/139/5, Legal Committee Rules of Procedure, art. 17.

11 См. ICAO, State Letter LM 3/21.1 IND/11/4 of 12 January 2012.

1. Новая терминология: недисциплинированные/ нарушающие порядок лица на борту воздушных судов

В контексте международной гражданской авиации термин "недисциплинированный или нарушающий порядок пассажир" всегда использовался в отношении "пассажиров, не соблюдающих правила поведения на борту воздушных судов или не выполняющих указания членов экипажа и тем самым нарушающих порядок и дисциплину на борту воздушных судов"¹². Это предполагает, что пассажиры находятся в центре проблемы и, возможно, отвлекает внимание от того факта, что имеется ряд других факторов, способствующих возникновению недисциплинированного/нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов. Кроме того данный термин предполагает, что только "пассажиры" могут вести себя недисциплинированно. Однако в последнее время в результате возникновения нескольких неприятных и получивших широкое освещение инцидентов стало ясно, что члены экипажа могут также не соблюдать правила поведения на борту воздушных судов и соответственно вести себя недисциплинированно и нарушать порядок¹³. В свете вышесказанного в данном докладе высказывается мысль о том, что было бы более целесообразно использовать термины "недисциплинированные/нарушающие порядок лица" вместо ["пассажиры"] на борту воздушных судов" или, как альтернативный вариант, "недисциплинированное/нарушающее порядок поведение на борту воздушных судов

2. Инциденты с участием недисциплинированных/нарушающих порядок лиц на борту воздушных судов: предмет все большей озабоченности

Авиация – это наиболее стремительно развивающийся вид транспорта. Спрос на воздушные перевозки достиг беспрецедентных масштабов¹⁴. Учитывая, что каждый день все больше людей используют воздушный транспорт, вполне можно ожидать, что на борту воздушных судов будет возникать все больше инцидентов, связанных с недисциплинированным и нарушающим порядок поведением. Поэтому ни у кого не должно возникать удивления по поводу того, что Группа экспертов по авиационной безопасности ИКАО (AVSECP) неоднократно сообщала о том, что в международном авиационном сообществе наблюдается постоянное увеличение числа инцидентов, связанных с недисциплинированным и нарушающим порядок поведением¹⁵. Несомненно,

12 См. циркуляр ИКАО 288, Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров, п. 1 [ниже *циркуляр*].

13 См. Reuters, *Unruly JetBlue Pilot Charged with Interfering with the Flight* (May 1, 2012, 10:00 AM), <http://www.reuters.com/article/2012/04/13/uk-usa-jetblue-idUSLNE83C01E20120413>. Перевозчик был вынужден вернуть деньги пассажирам из-за неудобства, причиненного поведением пилота, нарушившим порядок. См. Los Angeles Times, *JetBlue to Issue Refunds, Vouchers after Pilot's Erratic Episode* (May 1, 2012, 10:00 AM), <http://articles.latimes.com/2012/mar/28/news/la-trb-jetblue-pilot-meltdown-20120328>. Также, раньше в марте 2012 года стюард воздушного судна вел себя неподобающим образом, что причинило значительное неудобство пассажирам рейса компании "Америкэн Эрлайнз" во время полета из Форт-Уорс, Даллас. См. Chicago Tribune, *American Attendant Disrupts Flight to Chicago* (May 1, 2012, 10:00 AM), http://articles.chicagotribune.com/2012-03-09/news/chi-american-airlines-flight-attendant-disrupts-flight-en-route-to-chicago-20120309_1_flight-attendant-plane-startling-passengers.

14 См. Airbus, *Delivering the Future: Global Market Forecast 2011-2030* (May 1, 2012, 10:00 AM), <http://www.airbus.com/company/market/forecast/>.

15 См. ICAO, AVSECP/20 Report, Discussion, п. 5.2.11.

что этот вопрос начал привлекать к себе больше внимания в 1990-е годы¹⁶. Так, еще в 1997 году в докладах указывалось на резкий рост – порядка 400 % – числа инцидентов по сравнению с данными за 1995 год¹⁷. В последнее время самые последние статистические данные ИАТА показали шокирующее увеличение на 678 % числа инцидентов в 2009 году по сравнению с 2007 годом¹⁸. В недавних сообщениях прессы указывается, что в 2011 году в Соединенных Штатах Америки (США) произошло 127 инцидентов, в Австралии – 488 и в Соединенном Королевстве – 44¹⁹. Хотя авторы некоторых комментариев высказали серьезную озабоченность по поводу достоверности данных, используемых для анализа таких инцидентов по причине отсутствия "общепринятой методологии"²⁰, эти сообщения, тем не менее, свидетельствуют об эскалации такой тенденции²¹.

Наряду с беспрецедентным ростом числа авиапассажиров есть и другие факторы, которые могут помочь разъяснить причины этого возникающего явления²². К этим факторам относятся плохое или (в некоторых случаях) несуществующее обслуживание клиентов авиакомпаний, употребление спиртных напитков²³ и незаконных наркотических средств, спертый воздух в салоне²⁴, запреты на курение, клаустрофобия, постоянные задержки рейсов, недостаточное пространство для ног в салоне, случаи продажи большего числа билетов чем мест, стесненные и переполненные условия на борту воздушных судов, боязнь полета в самолете, умственное состояние пассажиров и экипажа, интрузивные меры безопасности, недостаточная подготовка экипажей, имманентный уровень стресса, с которым связаны воздушные полеты в настоящее время, и отсутствие судебного преследования и правоприменения.

Вполне возможно, что эти инциденты "по-прежнему вызывают озабоченность и необходимо найти надежное решение для того, чтобы устранить коренную причину этой проблемы"²⁵. Вряд ли кто будет оспаривать утверждение о том, что "небольшое правонарушение, которое может не показаться несущественным на земле, может привести к катастрофическим последствиям в воздухе. По этой причине противоправные действия на борту воздушного судна заслуживают особого внимания"²⁶.

16 См. William Mann, *All the (Air) Rage: Legal Implications Surrounding Airline and Government Bans on Unruly Passengers in the Sky* 861, 65 J.A.L.C. (2000) [ниже Mann].

17 См. Peter Reiss, *The Disruptive Passenger: Social Inconvenience of Potential Catastrophy?* 24, 24 IFALPA International Quarterly Review (1997) at 24 [ниже Peter Reiss].

18 См. ICAO, AVSECP/20-WP/21.

19 См. Wall Street Journal, *Cracking Down on Crime in the Skies* (May 1, 2012, 10:00 AM), <http://online.wsj.com/article/SB10001424052970204778604577239411606291588.html>.

20 Angela Dahlberg, *Air Rage: The Underestimated Safety Risk* (2001) at 47 [ниже Dahlberg].

21 Кроме того большинству государств членов ИКАО еще предстоит создать систему отчетности для регистрации таких инцидентов. См. Jiefang Huang, *ICAO Study Group Examines the Legal Issues Related to Unruly Airline Passengers* 1, 18 56 ICAO Journal (2001) [ниже Huang].

22 См. Dahlberg, *выше*, примечание 20.

23 См. Lise Anglin, Paula Neves, Norman Giesbrecht, and Marianne Kobus-Matthews, *Alcohol-Related Air Rage: From Damage Control to Primary Prevention* 283, 292 23 The Journal of Primary Prevention (2003).

24 См. Margaret P. Fogg, *Air Rage: Is it a Global Problem? What Proactive Measures Can be Taken to Reduce Air Rage, and Whether the Tokyo Convention Should be Amended to Ensure Prosecution of Air Rage Offenders?* 512, 533 7 ILSA J. Int'l & Comp. L. (2000).

25 ICAO, AVSECP/20 Report, Conclusion 5.3.1. (d).

26 ICAO, C-WP/11066.

3. Токийская конвенция

В 1963 году делегации из 61 государства²⁷ приняли участие в продолжавшейся три недели Дипломатической конференции, состоявшейся в Токио, Япония²⁸. По окончании Дипломатической конференции 14 сентября 1963 года шестнадцать государств подписали Токийскую конвенцию²⁹. В последствии Токийская конвенция вступила в силу 4 декабря 1969 года и в настоящее время по прежнему является одним из международных документов, получивших наибольшее число ратификаций среди всех документов, которые когда-либо были разработаны под эгидой ИКАО³⁰.

3.1. Цели

Учитывая, что национальные законы различных государств предусматривают различные сценарии экстерриториального применения норм юрисдикции в отношении преступлений, совершаемых на борту воздушных судов, авторы Токийской конвенции стремились достичь определенной степени международного единообразия в рамках норм, применяемых в отношении преступлений, совершаемых на борту воздушных судов³¹. В этой связи суть и смысл Токийской конвенции заключались в том, чтобы: i) предоставить государству регистрации юрисдикцию в отношении актов, происшедших на воздушном судне³²; ii) наделить командира воздушного судна определенными полномочиями по обращению с пассажирами в тех ситуациях, когда они уже совершили или собираются совершить преступление или акт, который может поставить под угрозу безопасность воздушного судна³³; iii) определить сферу ответственности государства посадки, где может быть высажен или куда может быть доставлен предполагаемый правонарушитель;

27 См. Gerald F. FitzGerald, *Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft: The Tokyo Convention of 1963* 191 2 Can. Y. B. Int'l L. (1964) [hereinafter *FitzGerald I*].

28 См. ICAO Doc. 8565-LC/152-1, Vol. 1 at XIV [ниже Протокол Токийской дипломатической конференции]. Чтобы получить представление о том, какими были условия деятельности воздушного транспорта в то время, уместно напомнить о том, что в год, предшествовавший принятию Токийской конвенции, воздушные перевозчики перевезли только 123 миллиона пассажиров, т. е. на 11 % больше чем в 1961 году. См. ICAO News Release, 28 December 1962 cited in Gerald F. FitzGerald, *The Development of International Rules Concerning Offences and Certain Other acts Committed on Board Aircraft* 230, 233 1 Can Y. B. Int'l L. (1963) [hereinafter *FitzGerald II*]. Прошло 50 лет и рынок воздушного транспорта значительно изменился. К 2014 году авиакомпании будут перевозить 3,3 миллиарда пассажиров в год. См. IATA, *Industry Expects 800 Million More Travellers by 2014 – China Biggest Contributor* (May 1, 2012, 10:00 AM), <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2011-02-14-02.aspx>.

29 Это были следующие страны: Республика Верхняя Вольта, Гватемала, Федеративная Республика Германии, Индонезия, Италия, Китай, Конго, Либерия, Панама, Святейший Престол, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Филиппины, Швеция, Югославия и Япония. См. Tokyo Diplomatic Conference, *supra* note 28, at XVI.

30 В данный момент 185 государств являются сторонами Токийской конвенции. См. ИКАО, *Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (1 мая 2012 года, 10:00 AM), http://www2.icao.int/en/leb/List%20of%20Parties/Tokyo_en.pdf.

31 См. FitzGerald II, *выше*, примечание 28, п. 232. См. также Tokyo Diplomatic Conference Minutes, *supra* примечание 28, п. 227.

32 См. Jacques de Watteville, *La Piraterie Aérienne* (1978) at 83.

33 См. Juan J. Lopez Gutierrez, *Should the Tokyo Convention of 1963 be Ratified?* 1,4 31 J.A.L.C. (1965) [hereinafter *Gutierrez*].

и iv) в определенной степени рассмотреть вопрос о преступлении воздушного пиратства³⁴, хотя первоначально Конвенция не разрабатывалась в качестве документа для регулирования актов незаконного вмешательства в функционирование воздушных судов³⁵.

3.2. Сфера применения

Токийская конвенция применяется к тем уголовным преступлениям, которые совершаются, когда воздушное судно находится в полете или на поверхности открытого моря или в любом другом районе вне пределов территории любого государства, а также в отношении тех актов, которые независимо от того являются ли они уголовными преступлениями или нет могут угрожать или угрожают безопасности воздушного судна или поддержанию надлежащего порядка на борту³⁶. Считается, что воздушное судно, которое должно быть зарегистрировано в государстве-участнике³⁷, находится в полете "с момента, когда начинает работать двигатель с целью осуществления взлета, до момента, когда заканчивается послепосадочный пробег"³⁸. Авторы приняли определение "полета", использовавшееся в *Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности 1952 года*³⁹.

Токийская конвенция не устанавливает конкретных уголовных преступлений или актов, которые могут представлять угрозу для безопасности воздушного судна и лиц на борту, а скорее оставляет их определение на усмотрение каждого государства-участника. Дифференциация между "преступлениями" и "актами" позволяет государствам определять в их национальном законодательстве, с одной стороны, уголовные преступления, совершаемые на борту зарегистрированного воздушного судна и, с другой, – те акты, которые могут представлять гражданское правонарушение авиационных правил⁴⁰.

34 См. Robert P. Boyle and Roy Pulsifer, *The Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* 305, 328 30 J. A.L.C. (1964) [ниже *Boyle and Pulsifer*].

35 См. Michael Milde, *The International Fight against Terrorism in the Air* (3 June 1993) (Международная борьба с терроризмом в воздухе) (3 июня 1993 года) (не опубликовано, хранится в архиве автора). В ходе подготовительной работы, которая увенчалась принятием Токийской конвенции, основное внимание уделялось вопросам, касающимся правового статуса воздушного судна. И только в 1962 году, т. е. за год до проведения Токийской дипломатической конференции, Соединенные Штаты Америки и Венесуэла совместно внесли предложение о том, чтобы сделать конкретное упоминание о воздушном пиратстве. В соответствии с этим предложением государство первой посадки должно оказывать содействие возвращению воздушного судна и также должно разрешить воздушному судну, экипажу и пассажирам продолжить их полет. В результате кодификации международного права это положение впоследствии стало Статьей 11 Токийской конвенции. См. Edward McWhinney, *Aerial Piracy and International Terrorism: The Illegal Diversion of Aircraft and International Law* (2nd Ed. 1987) at 36.

36 См. Tokyo Convention, *выше*, примечание 7, статья 1 а) и b). См. также Sofia Michaelides, *Unruly Passenger Behaviour and the Tokyo Convention* 38, 40 6 Cov. L. J. (2001) [ниже *Michaelides*].

37 См. Jacob M. Denaro, *In-Flight Crimes, The Tokyo Convention, and Federal Judicial Jurisdiction* 171, 172 35 J.A.L.C. (1969) [ниже *Denaro*].

38 Tokyo Convention, *выше*, примечание 7, статья 1, п. 3.

39 См. Boyle and Pulsifer, *supra* примечание 34, п. 330. См. ICAO Doc. 7364, Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности [ниже *Римская конвенция*].

40 См. FitzGerald I, *выше*, примечание 27, п. 194. Нарушения "правил полетов" могут включать тяжкие и менее тяжкие преступления. Некоторые "правила полетов", применяемые к пассажирам, могут иметь серьезный характер в том смысле, что нарушения представляют опасность для воздушного судна (т. е.

3.3. Юрисдикция

Хотя юрисдикцией в основном обладает государство регистрации⁴¹, Токийская конвенция "не исключает любой уголовной юрисдикции, осуществляемой в соответствии с национальным законодательством"⁴². В этой связи Токийская конвенция не устанавливает эксклюзивной юрисдикции, а скорее делает выбор в пользу системы параллельной юрисдикции⁴³. Как государство регистрации государство-участник несет на себе обязательство предпринять "максимальные усилия", чтобы обеспечить юрисдикцию в отношении уголовных преступлений, совершенных на борту воздушного судна, зарегистрированного в нем. Однако, не существует аналогичного обязательства в отношении актов, которые могут поставить под угрозу безопасность или надлежащий порядок и дисциплину на борту воздушного судна⁴⁴. Государство-участник, которое не является государством регистрации, может осуществлять юрисдикцию только при очень конкретных обстоятельствах (например, если преступление имеет последствия на территории соответствующего государства)⁴⁵.

3.4. Полномочия и обязанности командира воздушного судна

До принятия Токийской конвенции не существовало международных норм, которые регулировали бы "статус, полномочия и обязанности командира воздушного судна"⁴⁶. Согласно Токийской конвенции командир воздушного судна имеет право принять "разумные" меры, которые "необходимы" для восстановления порядка на борту воздушного судна, когда он или она имеет "разумные основания полагать", что какое-то лицо совершило или намеревается совершить уголовное преступление или акт, который может угрожать безопасности⁴⁷. Например, высказывалась мысль о том, что командир воздушного судна обязан задержать пассажира, который представляет опасность для безопасности полета. Однако нет требования о том, что командир воздушного судна должен сделать это, если данное преступление не представляет угрозы для безопасности полета, как, например, в случае кражи⁴⁸. Полномочия командира воздушного судна включают прохождение двухаспектного субъективно/объективного теста⁴⁹. Меры, которые решает принять командир воздушного судна должны быть не только

запрет на курение в туалетах воздушного судна или повреждение устройства обнаружения дыма, и запрет на использование портативных электронных устройств (ПЭУ). Другие нарушения могут иметь менее серьезный характер, ибо они могут не представлять угрозы для безопасности воздушного судна, а, возможно, угрожают лишь безопасности соответствующего пассажира. Они могут включать неиспользование ремней безопасности или покидание кресла в период турбулентности, когда командир воздушного судна дает такие указания. Email from Siew Huay Tan, Director Legal Services, Civil Aviation Authority of Singapore (May 5, 2012) (хранится в архиве автора) [ниже *Siew Huay Tan*].

41 См. Токийская конвенция, *выше*, примечание 7, статья 3, п. 1.

42 Там же, статья 3, п. 3.

43 См. Nancy Douglas Joyner, *Aerial Hijacking as an International Crime* (1974) at 137 [hereinafter *Douglas Joyner*].

44 См. Токийская конвенция, *выше*, примечание 7, статья 3, п. 2.

45 Там же, статья 4.

46 Arnold W. Knauth, *The Aircraft Commander in International Law* 156, 157 14 J.A.L.C. (1947) [ниже *Knauth*].

47 См. Токийская конвенция, *выше*, примечание 7, статья 6, п. 1.

48 См. FitzGerald II, *выше*, примечание 28, п. 243.

49 См. Tokyo Diplomatic Conference Minutes, *выше* примечание 28, п. 147.

"разумными" с субъективной точки зрения, но также и быть в объективном плане "необходимыми" для защиты безопасности воздушного судна, обеспечения надлежащего порядка и дисциплины на борту или для обеспечения передачи или высадки исходя из обстоятельств конкретного случая⁵⁰.

В ходе Токийской дипломатической конференции делегат Швейцарии безуспешно предложил заменить слова "разумные основания полагать" словами "серьезные основания полагать"⁵¹. Это предложение было отклонено в ходе голосования 13 голосами против 11⁵². При обсуждении этого положения делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что стандарт разумных оснований будет подразумевать, что "командир воздушного судна должен будет иметь существенные основания для его [или ее] предположения, что он [или она] не сможет принять меры на основании фактов, которые являются недостаточными для подтверждения его [или ее] предположения о том, что лицо совершило или намеревается совершить такой тип акта, который находится сейчас на рассмотрении. Иначе говоря, командир воздушного судна не может действовать произвольно или своенравно"⁵³.

Для того чтобы командир воздушного судна мог определить, было ли совершено или вероятно будет совершено преступление, он или она должны осуществить оценку соответствующих национальных законов государства регистрации. Некоторые делегаты Токийской дипломатической конференции придерживались мнения о том, что при осуществлении такой оценки командир воздушного судна мог бы полагаться на здравый смысл⁵⁴. Уместно отметить, что любой член экипажа или любой пассажир может также принять разумные превентивные меры без разрешения командира воздушного судна при том условии, что такие меры являются неотложно необходимыми для защиты безопасности воздушного судна⁵⁵. Слова "неотложно необходимые" устанавливают гораздо более высокий пороговый уровень для членов экипажа и пассажиров при сравнении со стандартом, применимым к действиям командира воздушного судна.

Другие прерогативы командира воздушного судна включают право: i) требовать содействия со стороны членов экипажа; ii) просить помощи со стороны других пассажиров⁵⁶; iii) высаживать любое лицо в любом государстве независимо от того, является оно или нет стороной Токийской конвенции, когда он или она имеет разумные основания полагать, что такое лицо совершило или собирается совершить акт, который

50 См. Токийская конвенция, *выше* примечание 7, статья 6, п. 1.

51 Протокол Токийской дипломатической конференции, *выше*, примечание 28, п. 153.

52 Там же, п. 160.

53 Там же, п. 155.

54 См. FitzGerald I, *выше*, примечание 27, п. 196.

55 См. Токийская конвенция, *выше*, примечание 7, статья 6, п. 2.

56 Что касается просьбы о содействии в применении ограничительных мер на борту воздушного судна, то Токийская конвенция проводит грань различия между членами экипажа и пассажирами. Учитывая рамки своих полномочий, командир воздушного судна имеет право потребовать (согласно Конвенции "требовать"), чтобы член экипажа оказал ему или ей помощь в применении таких ограничительных мер. Член экипажа не имеет права отказать в предоставлении испрашиваемой помощи. Однако командир воздушного судна может только просить помощи пассажиров. Последние, конечно, вправе решить не сотрудничать с командиром воздушного судна. Там же, статья 6, п. 2.

может поставить под угрозу безопасность или надлежащий порядок и дисциплину на борту воздушного судна⁵⁷; и iv) передать властям государства-участника любое лицо, когда он или она имеет разумные основания полагать, что такое лицо совершило или собирается совершить серьезное преступление согласно национальными законами государства регистрации⁵⁸.

Хотя понятия "высадки" и "передачи" на первый взгляд кажутся аналогичными, между ними имеется существенная разница. Высадка касается решения командира воздушного судна высадить лицо из воздушного судна. В этом случае командир воздушного судна не передает данное лицо компетентным органам на земле. Хотя командир воздушного судна несет ответственность за предоставление уведомления о том, что лицо покинуло воздушное судно, это лицо может, конечно, остаться на свободе после прибытия, если государство посадки решит не принимать каких-либо мер. Можно предположить, что высадка имеет своей целью охватывать акты менее серьезного характера, как например, некоторые нарушения правил полетов. Передача, с другой стороны, касается высадки и передачи лица властям на земле. Она применяется в случаях тяжких преступлений или актов незаконного вмешательства⁵⁹.

Токийская конвенция предусматривает, что командир воздушного судна может осуществлять его или ее полномочия "с момента закрытия всех его [воздушного судна] внешних дверей после посадки до момента открытия любой из таких дверей для высадки"⁶⁰. Это другой и гораздо более продолжительный период времени по сравнению с понятием нахождения воздушного судна в полете [т. е. с момента включения двигателя в целях взлета до момента окончания пробега при посадке], который регулирует все другие аспекты Токийской конвенции. В ходе Токийской дипломатической конференции ИАТА

57 Там же, статья 8, п. 1.

58 Там же, статья 9, п. 1.

59 Следующие примеры могут помочь лучше проиллюстрировать различие между этими двумя разными понятиями. Хотя пассажир явно находился в состоянии опьянения, ему удалось оказаться на борту воздушного судна. Сотрудники секции выхода на посадку не заметили состояния пассажира. После того как были закрыты двери воздушного судна, бортпроводники заметили, что от пассажира исходит очень сильный запах алкоголя. Пока они ведут посадку других пассажиров, становится совершенно очевидным, что этот пассажир находится под воздействием алкоголя. Старший стюард сообщает об инциденте командиру воздушного судна, который принимает решение вернуть воздушное судно к секции выхода на посадку и высадить этого пассажира. Хотя власти на земле получили уведомление об этом инциденте, они решают не принимать никаких мер. Когда воздушное судно находится на половине своего полета, пассажир начинает бурно вести себя и совершает физическое нападение на одного из бортпроводников. Об этом инциденте сообщают командиру воздушного судна, который немедленно принимает решение посадить воздушное судно в ближайшем аэропорту. Командир воздушного судна сообщает об инциденте и информирует власти, что пассажир будет передан им на земле. После выяснения дополнительных обстоятельств, правоприменительные органы на земле принимают решение предъявить этому пассажиру обвинения в совершении преступления нападения на члена экипажа и вмешательства в его деятельность.

60 Токийская конвенция, *выше*, примечание 7, статья 5, п. 2. В ходе подготовки к Токийской дипломатической конференции было внесено предложение о расширении временных рамок полномочий командира воздушного судна с момента начала посадки до момента окончания этой процедуры. Однако Токийская дипломатическая конференция отклонила это предложение, ибо было сочтено, что даже если и произойдет что-то, начиная с момента, когда начинается процесс посадки, до момента закрытия дверей, командир воздушного судна и члены экипажа смогут получить помощь со стороны властей на земле. См. FitzGerald I, *выше*, примечание 27, п. 193.

безуспешно предложило, чтобы временные рамки Конвенции совпадали с периодом времени, когда применяются полномочия командира воздушного судна⁶¹.

Хотя Токийская конвенция разрабатывалась исходя из идеи предоставления широких полномочий командиру воздушного судна⁶², это, тем не менее, никоим образом не подразумевает "карт-бланш" для командира воздушного судна. Осуществление таких полномочий должно происходить в контексте и в рамках параметров, определенных Конвенцией. Как будет разъяснено ниже, если этого не будет сделано, то это может повлечь ответственность не только командира, но и эксплуатанта воздушного судна.

Наряду с этими прерогативами Токийская конвенция налагает ряд обязательств на командира воздушного судна⁶³. К ним относятся обязанность: i) уведомить государство посадки о том, что к лицу были применены ограничительные меры и представить обоснование для принятия таких мер⁶⁴; ii) прекратить применение мер, принятых на борту, сразу же после посадки воздушного судна⁶⁵; iii) уведомить полномочные органы государства посадки о том, когда будет высажено лицо⁶⁶; iv) уведомить государство посадки о том, что лицо будет передано полномочным органам⁶⁷; и v) предоставить таким органам все доказательства, касающиеся правонарушения, совершенного на борту воздушного судна⁶⁸. Авторы комментариев отмечали, что невыполнение таких обязанностей может привести к лишению командира воздушного судна его или ее иммунитета, ибо будет сочтено, что он или она совершили действия, выходящие за рамки Конвенции⁶⁹.

3.5. Иммунитет

Хотя впоследствии "разумные" меры, "необходимые" для применения ограничительных мер к лицу на борту воздушного судна, которые были приняты командиром, членом экипажа или, возможно, пассажиром, могут быть подвергнуты правовому анализу, Токийская конвенция освобождает лиц, принявших эти меры, а также эксплуатанта воздушного судна от какой-либо прямой или косвенной ответственности в ходе любого разбирательства, которое может быть инициировано лицом, в отношении которого были приняты такие меры⁷⁰. Это включает освобождение от уголовной, административной и гражданской ответственности⁷¹. Такое освобождение, однако, не

61 См. ICAO Doc. 8565-LC/152-2, Vol. II at 146 [ниже, Протокол Токийской дипломатической конференции, том II].

62 См. Aaron B. Swerdlow, *Modern Approaches to the Powers of the Aircraft Commander under Article 6 of the Tokyo Convention* 105 10 Issues in Aviation Law and Policy (2010) [ниже Swerdlow].

63 См. Nicolas Mateesco Matte, *Treatise on Air-Aeronautical Law* (1981) at 343 [ниже Matte].

64 См. Токийская конвенция, *выше*, примечание 7, статья 7, п. 2.

65 Там же, статья 7, п. 1.

66 Там же, статья 8, п. 2.

67 Там же, статья 9, п. 2.

68 Там же, статья 9, п. 3. См. также Russel Kane, *Time to Put Teeth into Tokyo?* 187, 192 43 ZLW (1994) [hereinafter Kane].

69 См. *Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft* (1973) at 237 [ниже Shubber].

70 См. Токийская конвенция, *выше*, примечание 7, статья 10. См. также Boyle and Pulsifer, *выше*, примечание 34, п. 328.

71 См. FitzGerald I, *выше*, примечание 27, п. 197; Philippe Richard, *La Convention de Tokyo* (1971), п. 138.

может помешать возбуждению иска другим пассажиром (третьей стороной), которому случайно были нанесены телесные повреждения в результате действий командира воздушного судна⁷².

Обоснование для предоставления этого освобождения основывалось на посылке о том, что "должны существовать международно принятые правила, которые предоставят командиру воздушного судна возможность поддерживать порядок на борту, как в отношении преступлений, так и в отношении любых актов, которые угрожают безопасности воздушного судна или пассажиров или грузов на борту воздушного судна, используемого для международного [воздушного] судоходства"⁷³. Бойл и Пульсифер поясняют, что "командир воздушного судна может принять неправильное решение и передать полномочным органам лицо, акт которого согласно законодательству государства регистрации может рассматриваться лишь как незначительное правонарушение, однако, если по его [или ее мнению] этот акт являлся серьезным правонарушением и в основе этого субъективного решения лежали реально разумные основания и оно не было произвольным или своенравным, то командир воздушного судна действовал в пределах своих полномочий"⁷⁴.

Это освобождение, иммунитет или понятие, которое иначе именуется "кlausула об освобождении от ответственности"⁷⁵ не применяется в тех случаях, когда имеет место применение чрезмерной силы⁷⁶. Эта klausула стала предметом наиболее бурных дискуссий в ходе Токийской дипломатической конференции⁷⁷. Более того предложение в поддержку ее полного удаления было в конечном итоге отклонено незначительным большинством с перевесом в три голоса (19-16)⁷⁸. Те, кто выступал за исключение положений об иммунитете, придерживались мнения о том, что это противоречит "принципу, согласно которому никого нельзя освобождать полностью от ответственности за его [или ее] действия, даже если условия особого положения командира воздушного судна являются основанием для неприменения чрезмерно жесткого подхода к рассмотрению такой ответственности"⁷⁹.

3.6. Обязанности государств

В соответствии с Токийской конвенцией государства-участники берут на себя ряд обязательств. Эти обязательства, в частности, включают обязанность: i) разрешить высадку лица⁸⁰; ii) обеспечить передачу лица, когда командир воздушного судна просит

72 Robert F. Klimek *International Law – Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft – The Tokyo Convention* 485, 502 20 DePaul L. Rev. (1971).

73 Boyle and Pulsifer, *выше*, примечание 34, п. 321.

74 *Id.*, п. 336.

75 Gerald F. FitzGerald, *Toward Legal Suppression of Acts against Civil Aviation* 49 39 Int'l Conciliation (1970) [hereinafter *FitzGerald III*].

76 См. Christian Giesecke, *Unruly Passengers and Respective Passenger Rights* 546, 552 51 ZLW (2002).

77 См. FitzGerald I, *выше*, примечание 27, п. 197.

78 См. Протокол Токийской дипломатической конференции, *выше*, примечание 28, п. 231.

79 Протокол Токийской дипломатической конференции, том II, *выше*, примечание 61, п. 160.

80 См. Токийская конвенция, *выше*, примечание 7, статья 12.

об этом⁸¹; iii) заключить под стражу лицо, которое предположительно совершило акт незаконного вмешательства⁸²; iv) разрешить лицу, находящемуся под стражей, установить контакт с властями государства, гражданином которого оно является⁸³; v) провести предварительное расследование фактов, когда командир воздушного судна передает лицо или когда предполагаемый правонарушитель причастен к совершению акта незаконного вмешательства⁸⁴; vi) уведомить государство регистрации и государство гражданства задержанного лица об обстоятельствах, которые требуют такого задержания⁸⁵; и vii) незамедлительно сообщить о полученных им данных при проведении расследования фактов⁸⁶. В случаях, связанных с незаконным захватом воздушных судов, каждое государство принимает все "надлежащие меры" для восстановления контроля (законного) командира над воздушным судном⁸⁷. Если воздушное судно осуществляет посадку в государстве-участнике, то это государство должно в возможно короткий срок разрешить пассажирам и экипажу продолжить их полет⁸⁸.

4. Недостатки Токийской конвенции

В следующем разделе рассматриваются некоторые основные критические замечания, возникшие в связи с Токийской конвенцией.

4.1. Отсутствие определения "правонарушения"

В Токийской конвенции не дается определения тому, что образует "правонарушение" согласно уголовному праву и в ней также не дается описания актов, которые могут угрожать надлежащему порядку или дисциплине на борту воздушного судна. Решение этих вопросов оставляется на усмотрение каждого государства-участника. Также указывалось, что одним из основных недостатков этого документа является то, что в Токийской конвенции не содержится классификации "актов, представляющих угрозу" как "тяжких преступлений"⁸⁹.

Такое отсутствие определения сводит на нет основополагающую цель согласования международного права. Во многих случаях это ведет к возникновению невосполнимого пробела⁹⁰. Хотя и неоспоримо то, что большое число ратификаций свидетельствует о том, что Токийская конвенция пользуется универсальным признанием, также верно и то, что

81 Там же, статья 13, п. 1. Это обязательство не наносит ущерба праву государства посадки в отношении выдворения с его территории передаваемого лица. См. *Matte, выше*, примечание 63, п. 347.

82 Там же, статья 13, п. 2.

83 Там же, статья 13, п. 3. См. Так же *Denaro, выше*, примечание 37, п. 179.

84 Там же, статья 13, п. 4.

85 Там же, статья 13, п. 5.

86 Там же.

87 Там же, статья 11, п. 1.

88 Там же, статья 11, п. 2.

89 См. *Kane, выше*, примечание 68, п. 195.

90 См. *Michaelides, выше*, примечание 36, п. 45.

многие государства-участники не смогли принять имплементационное законодательство. А это подрывает ее практическую эффективность⁹¹.

4.2. Определение понятия "в полете"

Установление временных рамок в лучшем случае является проблематичным вопросом⁹². В соответствии с существующим определением понятия "в полете" преступления, совершаемые в момент, когда воздушное судно находится в процессе выруливания или буксируется перед взлетом с помощью вспомогательной силовой установки (ВСУ), не подпадают под сферу применения Токийской конвенции. Тем не менее, командир воздушного судна имеет право осуществлять свои полномочия. В случае, когда преступление совершается после закрытия дверей воздушного судна, но еще до запуска двигателя с целью взлета, предположительно будет применяться национальное законодательство.

С целью избежать применения двойного режима ИКАО приняла решение отойти от такого подхода в *Конвенции о борьбе с актами незаконного захвата воздушных судов 1970 года*⁹³ и в *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 1971 года*⁹⁴. Аналогично в *Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам* и в *Конвенции о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов* нахождение в полете определяется как начинающееся "с момента закрытия всех его [воздушного судна] внешних дверей после посадки или

91 В очередном докладе ИКАО за 1999 год об осуществлении резолюции Ассамблеи А32-22 было указано, что 45 государств-членов имели национальное законодательство для осуществления документов организации по вопросам безопасности авиации. К ним относятся: i) Токийская конвенция, ii) Гагская конвенция; iii) Монреальская конвенция; iv) Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 1988 год); и v) Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (Монреаль, 1991 год). В 2000 году в последующем докладе отмечалось, что число государств увеличилось до 50, однако год спустя при представлении очередного доклада, в этот раз относительно осуществления резолюции Ассамблеи А33-22, было указано, что это число вновь сократилось до 46 государств. При оптимальном варианте это число составляет, грубо говоря, 26 % членского состава ИКАО. Если оставить в стороне некоторые возможные неточности, то это число вполне вероятно может служить показателем степени осуществления государствами членами конвенций ИКАО по вопросам безопасности авиации. Хотя в нашем распоряжении нет последних данных, как представляется, нет никаких оснований предполагать, что в этом направлении произошли сколь либо значимые изменения. Вопрос о принятии национального имплементационного законодательства имеет важное значение. См. ICAO, C-WP/11103, Appendix A; ICAO, C-WP/11445, Appendix A.

92 См. Kane, *выше* примечание 68, п. 195.

93 См. Конвенция о борьбе с незаконными актами захвата воздушных судов, статья 3, п. 1, 16 декабря 1970 года, 860 U.N.T.S. 12325 [ниже *Гагская конвенция*]. Что касается Гагской конвенции, то "воздушное судно считается находящимся в полете в любое время с момента закрытия его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки; в случае вынужденной посадки считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные власти не примут на себя ответственности за воздушное судно и лиц и имущество, находящихся на борту".

94 См. Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении безопасности гражданской авиации, статья 2, п. а), 23 сентября 1971 года, 974 U.N.T.S. 14118 [ниже *Монреальская конвенция*]. Монреальская конвенция содержит такое же определение "воздушного судна, находящегося в полете".

погрузки до момента открытия любой из таких дверей для высадки или выгрузки"⁹⁵. И наконец, в *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 года*⁹⁶ используется аналогичное определение. Что касается этого документа, то "воздушное судно считается находящимся в полете в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки; в случае вынужденной посадки считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные власти не примут на себя ответственности за воздушное судно и за лиц и имущество, находящихся на борту"⁹⁷.

Однако по непонятным причинам в Токийской конвенции не применяются эти более рациональные временные рамки. Наличие двух определений понятия "в полете" может только привести к путанице.

4.3. Отсутствие определения терминов "надлежащий порядок" и "дисциплина"

Как компоненты актов, приводящих в действие применение Токийской конвенции, термины "надлежащий порядок" и "дисциплина" могут рассматриваться как неточные и как таковые могут вызвать коллизию при судебном толковании⁹⁸. Например, в деле *U.S. v. Flores*, американский суд сделал вывод о том, что не каждое нападение является вмешательством в выполнение обязанностей бортпроводника⁹⁹. Аналогично, в Германии суд пришел к заключению, что курение в туалете не является вмешательством в безопасность полета¹⁰⁰. Хотя об этом не говорится конкретно в любом из этих решений, такие судебные решения подразумевают, что ни один из этих актов не создает угрозы для надлежащего порядка и дисциплины на борту.

4.4. Отсутствие обязательной юрисдикции

Хотя государство регистрации правомочно осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту его воздушного судна¹⁰¹, авторы комментариев часто утверждают, что это никоим образом не подразумевает обязательство осуществлять юрисдикцию. Токийская конвенция не предусматривает обязательной юрисдикции¹⁰². Более того, государство регистрации обязано только "принять такие меры, какие могут оказаться необходимыми для установления своей юрисдикции в качестве

95 См. ИКАО, Дос 9919, *Конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам*, подписана в Монреале 2 мая 2009 года [ниже *Конвенция об общих рисках*]. См. Также ИКАО, Дос 9920, *Конвенция о возмещении ущерба, причиненного третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов* [ниже *Конвенция о незаконном вмешательстве*].

96 См. Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации, 10 сентября 2010 года [ниже *Пекинская конвенция*].

97 Там же, статья 2 (а).

98 См. Christian Giesecke, *Unruly Passengers: The Existing Legal System and Proposed Improvements* 46, 53 26 *Annals of Air & Space Law* (2001) [ниже *Giesecke*].

99 *U.S. v. Flores*, 968 F.2d 1366 (1992).

100 См. Giesecke, *выше*, примечание 98, п. 53.

101 См. Токийская конвенция, *выше*, примечание 7, статья 3 1).

102 См. Douglas Joynes, *выше*, примечание 43, п. 134.

государства регистрации в отношении преступлений, совершенных на борту воздушных судов, зарегистрированных в таком государстве"¹⁰³. Здесь речь идет только о "преступлениях". Учитывая эту формулировку, можно даже задаться вопросом о том, существует ли какое-либо правовое основание для того, чтобы государство регистрации осуществляло юрисдикцию в отношении актов, которые не являются уголовными преступлениями, но которые, тем не менее, ставят под угрозу безопасность воздушного судна или надлежащий порядок и дисциплину на борту воздушного судна¹⁰⁴. В соответствии с нынешним режимом это оставляется на усмотрение государств-участников¹⁰⁵.

Формулировки Токийской конвенции предоставляют государствам членам такую большую гибкость, что на практике осуществление юрисдикции даже применительно к государству регистрации сводится к простому обязательству принять "надлежащие меры". Хотя отсутствие обязательной юрисдикции считается одним из слабых аспектов Конвенции, на практике же именно этот подход наиболее часто применяется во многих международных документах о предотвращении и пресечении актов международного терроризма, заключенных под эгидой Организации Объединенных Наций, одним из которых является и Токийская конвенция.

4.5. Юрисдикционный пробел

Многие недисциплинированные лица остаются безнаказанными по причине отсутствия юрисдикции¹⁰⁶. Более того, во многих случаях государство посадки не может применять свою юрисдикцию. Существует своеобразный юрисдикционный пробел. Токийская конвенция ведет к парадоксальным, а иногда и к абсурдным результатам. Хотя государство посадки не может настаивать на применении своей юрисдикции, когда преступление совершается на борту воздушного судна, зарегистрированного в другом государстве, если только это преступление не затрагивает каким-либо образом его территорию или связано с вопросами национальной безопасности¹⁰⁷, оно, тем не менее, должно выполнять такие обязательства, как: принятие пассажиров, передаваемых командиром воздушного судна, заключение под стражу определенных лиц и проведение немедленного предварительного расследования фактов¹⁰⁸. Поэтому можно только удивляться, как эти обязательства должны выполняться государством посадки при отсутствии полномочий на осуществление юрисдикции.

Этот юрисдикционный пробел был выявлен еще в 1997 году¹⁰⁹. Следующий гипотетический пример позволяет хорошо проиллюстрировать юрисдикционный пробел, связанный с Токийской конвенцией:

103 Токийская конвенция, *выше*, примечание 7, статья 3, п. 2.

104 См. Giesecke, *выше*, примечание 98, п. 53.

105 См. Kane, *выше*, примечание 68, п. 190.

106 См. J. M. Sharp *Canada and the Hijacking of Aircraft* 451, 454 5 Man. L. J. (1972).

107 См. Токийская конвенция, *выше*, примечание, статья 4.

108 См. Ruwantissa I.R. Abeyratne, *Unruly Passengers – Legal, Regulatory and Jurisdictional Issues* 46, 53 24 Air & Space Law (1999).

109 См. Peter Reiss, *выше*, примечание 17, п. 25.

Рейс № 1974 Таиландской авиакомпании "Тай эруэйз" (TG) вылетает из Бангкокского международного аэропорта (Таиланд) и направляется в аэропорт Осака Кансай (KIX) (Япония). Во время полета пассажир из Монголии дважды закуривает кубинскую сигару в туалете салона бизнес-класса. Когда бортпроводник рейса TG требует, чтобы пассажир прекратил курение, этот пассажир словесно оскорбляет бортпроводника и физически нападает на него. В результате инцидента бортпроводник получает тяжкие телесные повреждения. По прибытии в аэропорт KIX капитан рейса TG требует, чтобы полиция аэропорта задержала этого пассажира, которого затем передают полиции. После оценки фактических обстоятельств дела полиция аэропорта KIX приходит к выводу, что она не имеет юрисдикции привлекать к ответственности за преступления, которые были совершены i) на борту воздушного судна, зарегистрированного в другом государстве помимо Японии (Таиланд); ii) за пределами территории Японии (т. е. где-то над открытым морем); и iii) правонарушителем, который не является гражданином Японии (гражданин Монголии). Исходя из того что не существует достаточных элементов, чтобы увязать это дело с Японией, и на том основании, что правовая система Японии не распространяет юрисдикцию Японии на рассмотрение таких актов, полиция аэропорта KIX освобождает монгольского пассажира без проведения судебного разбирательства или наложения штрафа. Несмотря на то, что он поставил под серьезную угрозу безопасность рейса TG 1974, монгольский пассажир остается на свободе в условиях абсолютной безнаказанности.

Предоставление государству посадки возможности осуществлять юрисдикцию имеет ряд преимуществ. Как было справедливо отмечено Мендельсоном, "когда воздушное судно осуществляет посадку, присутствуют все пассажиры, *ergo*, все потенциальные свидетели"¹¹⁰. Наряду с устранением юрисдикционного пробела это также служит в качестве сдерживающего фактора против совершения уголовных деяний на борту воздушных судов¹¹¹. *A contrario*, была высказана мысль о том, что аргумент против государства посадки связан с тем, что такое государство может не иметь заинтересованности в осуществлении юрисдикции в том случае, когда большинство элементов являются чужеродными элементами с точки зрения его правовой системы (т. е. воздушное судно зарегистрировано в другом государстве, правонарушитель является гражданином другого государства, пострадавшее лицо является гражданином также другого государства)¹¹². Согласно такому ходу рассуждений "тот простой факт, что воздушное судно осуществляет посадку в каком-то государстве не означает возникновения достаточной связи с этим государством, чтобы оно получило право

110 Allan I. Mendelsohn, *In-Flight Crime: The International and Domestic Picture Under the Tokyo Convention* 509, 514 53 Va. L. Rev. (1967) См. также See John Fenston and Hamilton De Saussure, *Conflict in the Competence and Jurisdiction of Courts of Different States to Deal with Crimes Committed on Board Aircraft and the Persons Involved Therein* 66, 86 1 McGill L. J. (1953).

111 См. Gutierrez, *выше*, примечание 33, п. 4.

112 См. Matte, *выше*, примечание 63, п. 332.

применять свои законы"¹¹³. Таким образом, "[вероятно] не существует даже малейшей связи между преступлением и уголовным законодательством места, где в силу обстоятельств воздушное судно совершает посадку после совершения преступления"¹¹⁴.

Критики посылки о том, что государство посадки должно обладать юрисдикцией, зачастую забывают, что даже в том случае, когда определенное преступление только может быть связано с элементами, которые являются чужеродными с точки зрения государства посадки, непредоставление такому государству оснований для осуществления юрисдикции, если факты дела этого заслуживают, может существенно подорвать целостность системы воздушного транспорта в целом. Это может также способствовать созданию нежелательного чувства безнаказанности, то есть, именно того с чем не должно мириться мировое сообщество. Государства должны принимать меры для предотвращения совершения преступлений или актов, которые могут поставить под угрозу безопасность лиц, пользующихся воздушным транспортом, даже в том случае, когда конкретное дело касается только иностранных элементов. Несомненно, государства хотели бы избежать возникновения ситуаций, в которых их собственные граждане остаются без защиты на том основании, что государство посадки в другой стране не смогло осуществить свою юрисдикцию. Почти 60 лет назад Джон Фенстос отметил, что правонарушения, совершенные на борту воздушного судна во время полета, являются "*crimes de droit commun*" (преступлениями по смыслу обычного права), в отношении которых "каждая цивилизованная нация обязана обеспечить их пресечение и наказание и несет за это ответственность"¹¹⁵.

Идея предоставления юрисдикции государству посадки отнюдь не является новой концепцией. Более того, комитет по авиационному праву Ассоциации международного права осуществил исследование этого вопроса еще в 1922 году. В 1929 году Фольен подготовил доклад по этой теме¹¹⁶. Позднее в 1953 году Хениг дал аргументацию некоторых преимуществ юрисдикции государства посадки¹¹⁷. Несколько упоминаний об этом было сделано также в первоначальных проектах Токийской конвенции¹¹⁸. В ходе Токийской дипломатической конференции в рамках системы преференций имело место обсуждение вопроса о юрисдикции государства посадки. Хотя эта идея пользовалась поддержкой со стороны ряда государств, это предложение было в конечном итоге отклонено¹¹⁹. Несмотря на эту неудачу ИКАО поддержала идею юрисдикции государства посадки в Гагской¹²⁰ и Монреальской конвенциях¹²¹ и совсем недавно в Пекинской

113 Gary L. Bohlke, *Crimes Aboard Aircraft: Jurisdictional Considerations* 139, 148 5 J. L. & Econ. Dev. (1971).

114 Jan Piet Honig, *Legal Status of Aircraft* (1956) at 141 [ниже *Honig*].

115 John Fenston and Hamilton De Saussure, *выше*, примечание 110, п. 81.

116 *Id.*, п. 78.

117 См. Honig, *выше*, примечание 114, п. 141.

118 См. Margerite E. Ritchie, *Crimes Aboard Aircraft* (1958), п. 44.

119 См. Boyle and Pulsifer, *выше*, примечание 34, п. 329.

120 См. Гагская конвенция, *выше*, примечание 93, статья 4, п. 1 b).

121 См. Монреальская конвенция, *выше*, примечание 94, статья 5, п. 1 c).

конвенции¹²², а также в Протоколе, дополняющем *Конвенцию о борьбе с незаконными актами захвата воздушных судов 2010 года*¹²³.

4.6. Аренданные воздушные суда

Как было упомянуто выше, государство, в котором зарегистрировано воздушное судно, может осуществлять юрисдикцию. Однако, это государство не обязательно может быть эксплуатантом воздушного судна, например, в тех случаях, когда воздушное судно было арендовано. Кроме того, учитывая полномочия, предоставленные командиру воздушного судна, принцип юрисдикции флага имплицитно предполагает, что командир воздушного судна обладает минимальными знаниями об уголовном законодательстве этого государства в отношении правонарушений, совершаемых на борту воздушных судов. В тех случаях, когда воздушное судно используется на основе системы аренды без технического обслуживания, маловероятно, что командир воздушного судна будет иметь представление о законодательстве государства регистрации¹²⁴.

На своем 12-м совещании, состоявшемся в Мюнхене еще в 1959 году, Юридический комитет ИКАО сделал вывод о том, что воздушное судно может быть зарегистрировано в одном государстве, однако может эксплуатироваться на основе аренды без экипажа эксплуатантом воздушного судна другого государства¹²⁵. Аналогично, в ходе Токийской дипломатической конференции специальной рабочей группе было поручено рассмотреть этот вопрос. Группа вынесла рекомендацию о том, что в том случае, когда воздушное судно сдается в аренду без экипажа, государство субъекта, которому сдается в аренду воздушное судно (эксплуатант), также может осуществлять юрисдикцию. Однако участников Токийской дипломатической конференции в этом убедить не удалось¹²⁶. Токийская конвенция хранит молчание по этому вопросу, и он остается нерешенным¹²⁷.

4.7. Высадка

Некоторые авторы комментариев (неправильно) отмечали, что Токийская конвенция не требует, чтобы государство-участник проводило предварительное расследование фактов в случаях, когда осуществляется высадка лица¹²⁸. В таких критических комментариях игнорируется различие между высадкой и передачей лица компетентным органам на земле. Как было разъяснено выше, высадка означает, что хотя командир воздушного судна принял решение удалить лицо с борта воздушного судна, он или она предпочли не передавать данное лицо компетентным органам на земле.

122 См. Пекинская конвенция, *выше*, примечание 96, статья 8, п. 1 с).

123 См. Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с актами незаконного захвата воздушных судов, статья 4, п. 1 с), 10 сентября 2010 года [ниже *Пекинский протокол*]. В случае ссылки на оба документа Пекинская конвенция и Пекинский протокол будут упоминаться как "Пекинские документы".

124 См. John Balfour and Owen Highley, *Disruptive Passengers: The Civil Aviation (Amendment) Act 1996 Strikes Back* 184 22 Air & Space Law (1997) [ниже *Balfour and Highley*].

125 *Id.*

126 См. FitzGerald I, *выше*, примечание 27, п. 203.

127 См. Shubber, *выше*, примечание 69, п. 327.

128 См. Ruwantissa Abeyratne, *The Fear of Flying and Air Rage: Some Legal Issues* 45, 66 J Transp. Secur. (2008).

Поскольку такие органы не задействуются, у государства посадки не возникает обязательства проводить предварительное расследование фактов.

4.8. Передача

Было признано, что ситуация, при которой командир воздушного судна только имеет право передавать лицо компетентным органам, когда он или она имеет разумные основания полагать, что лицо совершило тяжкое преступление согласно законодательству государства регистрации, является еще одним слабым моментом Токийской конвенции¹²⁹. Командир воздушного судна не может передать лицо, совершившее мелкое правонарушение, которое, тем не менее, могло поставить под угрозу безопасность воздушного судна, как например использование портативного электронного устройства, когда это было запрещено. Токийская конвенция не проливает света на вопрос о том, что является "тяжким преступлением". Командир воздушного судна должен сам осуществить такую оценку при принятии решения о том, существует ли необходимость передачи лица властям на земле в соответствии с законодательством государства регистрации. Могут возникнуть ситуации, в которых лицо "передается властям страны, уголовное законодательство которой не является зеркальным отражением законодательства [государства регистрации]"¹³⁰. В таких ситуациях предполагаемый правонарушитель может быть оставлен на свободе.

4.9. Отсутствие руководящих указаний в отношении лиц, удаленных с борта воздушного судна

Хотя в Токийской конвенции рассматриваются вопросы, касающиеся высадки и передачи лиц компетентным органам на земле, в ней не содержится руководящих указаний относительно того, что необходимо делать, или относительно того, какие процедуры следует применять в отношении правонарушителя, после того как его или ее удаляют с борта воздушного судна¹³¹.

4.10. Выдача

Токийскую конвенцию также критиковали за то, что она не содержит положения об обязательной выдаче¹³². Государства участники не несут на себе обязательства о выдаче предполагаемого преступника¹³³. Более того, Конвенция вообще не содержит каких-либо руководящих указаний на этот счет¹³⁴. Неполный характер формулировок можно объяснить тем фактом, что Токийская конвенция стала первой попыткой ИКАО заняться вопросами выдачи. Последующие международные документы, разработанные

129 См. Margaret P. Fogg, *выше*, примечание 24, п. 533.

130 William P. Schwab, *Air Rage: Screaming for International Uniformity* 401, 414 14 *Transnat'l Law* (2001).

131 См. Kane, *выше*, примечание 69, п. 44.

132 См. Gutierrez, *выше*, примечание 33, п. 12.

133 См. Michael Milde, *International Air Law and ICAO*, (2012) at 232 [hereinafter *Milde*]. См. также Michaelides, *выше* примечание 36, п. 41.

134 Там же, п. 44.

под эгидой ИКАО, приняли принцип "*aut dedere aut judicare*", который устраняет некоторые, хотя и не все, недостатки Токийской конвенции¹³⁵.

4.11. Незаконный захват воздушного судна

Некоторые специалисты утверждают, что Токийская конвенция не рассматривает надлежащим образом вопросы, касающиеся незаконного захвата (угона) воздушного судна¹³⁶. Однако, такие критики игнорируют тот факт, что эта Конвенция никогда не предназначалась для рассмотрения таких вопросов¹³⁷. Более того, положение о захвате было включено в ответ на совместное предложение, внесенное Соединёнными Штатами Америки и Венесуэлой на очень позднем этапе процесса переговоров в ходе Токийской дипломатической конференции¹³⁸. Несмотря на это, ряд положений Токийской конвенции можно, тем не менее, применять к инцидентам, связанным с незаконными актами захвата воздушных судов¹³⁹. "Токийская конвенция не касается непосредственно акта незаконного захвата воздушного судна", а скорее "рассматривает только последствия такого акта и предусматривает обязанности государства посадки"¹⁴⁰. Кроме того, уместно напомнить о том, что в то время международное сообщество просто не было готово кодифицировать в рамках международного документа такой тип поведения¹⁴¹. Как отмечает Мильде, " в то время еще не существовало однозначного консенсуса среди государств относительно характера акта незаконного захвата воздушного судна и несколько государств считали, что такой акт имеет "политический" характер и, следовательно, не относится к компетенции ИКАО"¹⁴². В свете недавно принятых международных документов в области безопасности авиации такая критика стала в некоторой степени неуместной¹⁴³.

4.12. Недостаточное поощрение международного сотрудничества

В ходе первого заседания Специального подкомитета ИАТА подняла вопрос о том, что Токийская конвенция в недостаточной степени поощряет сотрудничество между государствами участниками¹⁴⁴. И действительно, Конвенция хранит молчание по этому вопросу. Поощрение международного сотрудничества необходимо, чтобы

135 См. Гагская конвенция, *выше*, примечание 93, статьи 7 и 8; Монреальская конвенция, *выше*, примечание 94, статьи 7 и 8; Пекинская конвенция, *выше*, примечание 96, статьи 10 и 12; Пекинский протокол, *выше*, примечание 123, статьи 7 и 8.

136 См. Zdzislaw Galicki *Unlawful Seizure of Aircraft* 171, 175 3 Polish Y. B. Int'l L. (1970).

137 См. Paul Stephen Dempsey, *Aviation Security: The Role of Law in the War against Terrorism* 649, 663 41 Colum. J. Transnat'l L. (2002).

138 Robert P. Boyle, *International Action to Combat Aircraft Hijacking* 460, 463 Law. Am. (1972); Ian E. McPherson, *Recent Developments in Aerial Hijacking: An Overview* 145, 147 6 Akron L. Rev. (1973).

139 See Knute E. Malmberg, *International Efforts to Deter Aerial Hijacking* 129, 130 A.B.A. Sec. Ins. Negl. & Comp. L. Proc. (1971).

140 Milde, *выше*, примечание 133, п. 230.

141 См. Robert P. Boyle, *Recent Development in Aerial Hijacking: The Role of International Negotiation* 153 6 Akron L. Rev. (1973).

142 Milde, *выше*, примечание 133, п. 229.

143 См. Гагская конвенция, *выше*, примечание 93, статья 9; Монреальская конвенция, *выше*, примечание 94, статья 10; Пекинская конвенция, *выше*, примечание 96, статья 16.

144 См. ICAO, SSG/UNP-WP/3.

воспрепятствовать возникновению случаев недисциплинированного поведения на борту воздушных судов¹⁴⁵. Была также высказана мысль о том, что необходимо укреплять сотрудничество, с тем чтобы согласовать правоприменительные процедуры между государствами¹⁴⁶.

5. Наследие Токийской конвенции

Несмотря на многочисленные недостатки и, вполне возможно, ограниченное влияние Токийской конвенции в современных условиях¹⁴⁷, она заложила правовые основы для международного сообщества гражданской авиации¹⁴⁸. Она стала первым документом по этим вопросам в истории Организации Объединенных Наций. Последующие соглашения, разработанные под эгидой ИКАО и других субъектов, черпали вдохновение из наследия Токийской конвенции. Ей также следует отдать должное за внедрение термина "незаконный захват воздушного судна", который имел своей целью заменить более разговорный термин "угон самолета"¹⁴⁹.

6. Руководство ИКАО относительно правовых аспектов, касающихся недисциплинированных/нарушающих порядок лиц на борту воздушных судов

ИКАО приступила к обсуждению вопроса о недисциплинированных пассажирах еще в 1995 году¹⁵⁰. Учитывая стремительный рост числа инцидентов с участием недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров, 3 июня 1996 года, Совет постановил включить в программу работы Юридического комитета вопрос об "Актах или преступлениях, вызывающих озабоченность у международного авиационного сообщества, которые не охватываются существующими документами в области авиационного права"¹⁵¹. 6 июня 1997 года Совет учредил исследовательскую группу для рассмотрения этого вопроса. После проведения пяти заседаний¹⁵² данная группа подготовила циркуляр 288 под названием "*Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров*"¹⁵³. Основная цель циркуляра состояла в том, чтобы сформулировать типовое законодательство, касающееся некоторых преступлений, совершаемых на борту гражданского воздушного судна, которое должно быть включено в национальное законодательство государствами членами ИКАО¹⁵⁴.

145 См. ICAO, SSG-UNP/2-WP/4.

146 См. ICAO, SSG-UNP/1 Report, п. 3.

147 См. Zdzislaw Galicki, *выше*, примечание 130, п. 175.

148 См. Paul Dempsey, *supra* примечание 137, п. 666. См. также Paul Stephen Dempsey, *Aerial Piracy and Terrorism: Unilateral and Multilateral Responses to Aircraft Hijacking* 427, 434 2 Conn. J. Int'l L. (1986).

149 Email from Michael Milde, Emeritus Director, Institute of Air and Space Law, McGill University (May 5, 2012) (хранится в архиве автора).

150 См. ICAO, C-WP/11066.

151 *Id.*

152 *Id.* См. также ICAO, C-WP/11191, C-WP/1385, and C-WP/1632. В последнем документе содержатся отчеты о работе 4-го и 5-го заседаний.

153 Циркуляр, *выше*, примечание 12.

154 Там же.

33-я сессия Ассамблеи ИКАО, проходившая в Монреале с 25 сентября по 5 октября 2000 года, единогласно приняла резолюцию А33-4, в которой к государствам членам обращен призыв "принять как можно скорее национальные законы и положения для эффективного решения проблемы недисциплинированных или нарушающих порядок пассажиров, включив в них, по мере практической возможности" положения типового законодательства, содержащегося в циркуляре¹⁵⁵. В циркуляре содержится предложение относительно трех категорий преступлений¹⁵⁶:

- i) Нападение и другие акты вмешательства в отношении члена экипажа на борту гражданского воздушного судна (как например, нападение, угроза и запугивание членов экипажа, отказ выполнять указания)¹⁵⁷;
- ii) Нападение и другие акты, создающие угрозу безопасности или нарушение должного порядка и дисциплины на борту гражданского судна (как например, нападение или запугивание других пассажиров, причинение ущерба или уничтожение имущества, употребление спиртных напитков¹⁵⁸ или наркотических средств, ведущее к интоксикации)¹⁵⁹; и
- iii) Прочие правонарушения, совершаемые на борту гражданского воздушного судна (например, курение в туалете, повреждение устройства обнаружения дыма, использование ПЭУ)¹⁶⁰.

Было сочтено, что этот перечень является целесообразным "для того, чтобы обеспечить общий знаменатель для правонарушений" и "для того, чтобы предложить государствам единообразные критерии с целью применения их соответствующей юрисдикции"¹⁶¹. Однако, судя по ограниченным темпам реализации циркуляра, можно задаться вопросом относительно степени реализации поставленных в нем целей.

Уместно отметить, что циркуляр предлагает типовое положение относительно юрисдикции, согласно которому государство "очередной посадки воздушного судна" может применять юрисдикцию независимо от государства регистрации или гражданства правонарушителя¹⁶². По крайней мере, теоретически, в случае его имплементации, это вполне может стать решением проблемы юрисдикционного пробела. В этой связи важно учитывать, что вопрос о предоставлении юрисдикции государству первой посадки через

155 ICAO, A33-4, Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные/нарушающие порядок пассажиры).

156 См. Huang, *выше*, примечание 21, п. 18.

157 См. циркуляр, *выше*, примечание 12, п. 3.

158 Приравнивание употребления спиртных напитков к преступлению было подвергнуто критике со стороны специалистов, поскольку "не существует определения момента, когда можно считать, что лицо находится в состоянии интоксикации". См., *выше*, примечание 98, п. 63.

159 См. Circular, *выше*, примечание 12, п. 4. Вполне возможно, что эта категория преступлений не отражает ненасильственный характер уголовной кражи, совершенной на борту воздушного судна.

160 Там же, п. 4.

161 Там же, п. 3.

162 Там же, п. 16.

посредство системы приоритетов, уже рассматривался, однако был снят с повестки дня при разработке проекта Токийской конвенции¹⁶³. Циркуляр также имеет своей целью решить вопрос, касающийся арендованных самолетов, путем предоставления юрисдикции государству основного места предпринимательской деятельности или постоянного местопребывания эксплуатанта¹⁶⁴.

Было признано, что "осуществление государствами членами мер, изложенных в циркуляре, позволит в значительной мере устранить [существующий] правовой пробел" в отношении преступлений, совершаемых на борту воздушных судов, используемых для международных полетов"¹⁶⁵. К сожалению, этого не произошло. Как явствует из названия этого документа, циркуляр служит только в качестве материала рекомендательного характера, который государства могут решить использовать или нет. Он не имеет никакой обязательной силы. Основным слабым моментом циркуляра заключается не в его содержании, а в его относительно слабом претворении в жизнь государствами членами ИКАО. Более того, в 2003 году, секретариат ИКАО провел обследование, в ходе которого выяснилось, что только 18 государств включили данный циркуляр, частично или полностью, в свое национальное законодательство¹⁶⁶. Это составляет менее 10 % членского состава ИКАО (191 государство). Иначе говоря, у нас имеется заслуживающий внимания правовой документ, который нашел ограниченное практическое применение.

На момент рассмотрения этого циркуляра в ИКАО только Соединенное Королевство¹⁶⁷, Соединенные Штаты Америки, Канада и Австралия имели действующее национальное законодательство, которое могло бы учитывать вопросы, вероятно подпадавшие под этот юрисдикционный пробел. Хотя лишь незначительное число государств, вероятно, пополнило группу этих стран, суть вопроса состоит в том, что эта проблема по-прежнему существует в большинстве государств – членов ИКАО. Это является еще более проблематичным применительно к тем государствам, которые приняли решение расширить сферу своей юрисдикции, потому что их пассажиры и воздушные перевозчики могут стать жертвами изъянов системы в тех случаях, когда осуществляются полеты в страну, решившую не делать этого.

7. Почему необходимо иметь новый международный документ?

Предполагалось, что циркуляр послужит в качестве кратковременного решения¹⁶⁸. С момента его принятия прошло десять лет и сейчас очевидно, что большинство государств – членов ИКАО не претворили его в жизнь. Более того, ИКАО неоднократно настоятельно призывала государства члены "принять национальное законодательство для

163 См. Boyle and Pulsifer, *выше*, примечание 34, п. 329.

164 См. циркуляр, *выше*, примечание 12, п. 16.

165 ICAO Doc. 9811, п. 4.4.5.

166 См. ICAO, C-WP/12081.

167 Соединенное Королевство (СК) внесло поправки в свое законодательство, с тем чтобы распространить юрисдикцию на акты, совершаемые на борту иностранных воздушных судов "в той мере, в какой: i) СК является первым местом посадки после совершения преступления; и ii) данный акт является преступлением в СК, а также в стране, где зарегистрировано воздушное судно". Sarah-Jane Prew, *Unruly Passengers* 1, 5 2 Aviation Security International (1997).

168 См. Huang, *выше*, примечание 21, п. 20.

применения юрисдикции в соответствующих случаях с целью привлечения к ответственности за уголовные акты и преступления [с участием недисциплинированных лиц], совершенные на борту воздушных судов, зарегистрированных в других государствах"¹⁶⁹. К сожалению, имеющиеся данные свидетельствуют о том, что в этом отношении был достигнут лишь весьма незначительный прогресс. Слабые результаты осуществления могут только дать основание предположить, что циркуляр не содержит достаточно убедительных аргументов. Даже авторы циркуляра признали, что если его рекомендации не обладают достаточным весом, то в долгосрочной перспективе будет необходимо рассмотреть вопрос о новом международно-правовом документе¹⁷⁰. Кроме того будет сочтено, что существующий международный режим является неадекватным для предупреждения недисциплинированного поведения на борту воздушных судов¹⁷¹.

Как убедительно подчеркнули Балфур и Хайли, "существуют серьезные основания для того, чтобы рассмотреть эти проблемы на международном уровне систематическим и согласованным образом с тем, чтобы добиться последовательности в общемировом масштабе"¹⁷². В конечном итоге разработка нового международного документа может позволить достичь этой цели. Однако, такой документ должен быть не только "в основном приемлемым" для международного сообщества, но он также должен стать "позитивным вкладом" в международное правотворчество¹⁷³. Степень принятия этого документа государствами членами даст ответ на его применимость и целесообразность¹⁷⁴. В этой связи, как бывает со многими другими конвенциями, представляется исключительно важным, чтобы государства, осуществляющие значительные объемы воздушных перевозок, приняли новый режим¹⁷⁵. Хотя разработка законодательства представляет собой скромное усилие по "ограничению ущерба" в ответ на проблему, которая, вероятно, требует принятия превентивных мер¹⁷⁶, это может в значительной мере содействовать устранению данного пробела и четко даст понять, что нарушающее порядок поведение не будет допускаться на борту воздушных судов.

8. Новый предлагаемый документ

В нижеследующем разделе содержится краткий обзор нового предлагаемого документа, который автор настоящего доклада представляет на рассмотрение Специального подкомитета Юридического комитета в качестве нового варианта Токийской конвенции.

169 ICAO, AVSECP/20 Report, Recommendation 5.4.1 e).

170 См. ICAO, C-WP/11632.

171 См. ICAO, SSG/UNP-WP/3, п. 1.

172 Balfour and Highley, *выше*, примечание 124, п. 200.

173 Ira M. Sheppard, *Air Piracy: The Role of International Federation of Airline Pilots Association* 79, 86 3 Cornell Int'l L.J. (1970).

174 См. ICAO, SSG-UNP/2-WP/5.

175 См. James S. G. Turner, *Piracy in the Air* 548, 565 62 Int'l L. Stud. Serv. US Naval War Col. (1980).

176 См. Mann, *выше*, примечание 16, п. 890.

8.1. Обзор

Путем включения формулировок из циркуляра, а также формулировок, использовавшихся в других недавно принятых международных конвенциях ИКАО, новый документ имеет своей целью устранить большинство недостатков Токийской конвенции, которые были указаны выше. В соответствии с этим предложением новый документ скорее дополнит Токийскую конвенцию, а не будет заменять ее собой. Следует предположить, что Токийская конвенция будет применяться и впредь, в частности, в отношении преступлений, являющихся нарушением уголовной нормы, содержащейся в п. 1 а) статьи 1 Токийской конвенции. В этом предложении применяется формат нового самостоятельного международного документа. Однако Специальный подкомитет Юридического комитета может вместо этого пожелать продолжить использование формата протокола.

8.2. Определения

Перечень определений включен в качестве элемента Статьи 1 нового предлагаемого документа. В этой связи понятие "воздушное судно, находящееся в полете" приводится в соответствие с формулировкой, которая была принята совсем недавно в Пекинских документах. Иначе говоря, воздушное судно считается находящимся в полете с момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки. Такие единообразные временные рамки будут регулировать все аспекты новых документов, включая момент, когда пилот, выполняющий обязанности командира, может применить все свои (его или ее) полномочия.

В ходе первого заседания Исследовательской группы Секретариата ИАТА определила в качестве одного из недостатков Токийской конвенции тот факт, что ее временные рамки не находятся в соответствии с временными рамками Варшавской¹⁷⁷ или Монреальской конвенций 1999 года¹⁷⁸. В этих документах ответственность перевозчика охватывает погрузку и разгрузку. Однако в мире имеется ряд коллидирующих юридических толкований по вопросу о том, когда следует считать, что пассажир совершил посадку или высадку¹⁷⁹. Расширение временных рамок нового документа для охвата этих процессов может показаться нецелесообразным, поскольку это может вызвать значительную степень неопределенности.

Как будет показано ниже, в ходе дискуссий в ИГС некоторые делегаты придерживались мнения о том, что также следует рассмотреть вопросы, касающиеся "сотрудников служб безопасности на борту", при обсуждении вопроса о модернизации Токийской конвенции. С тем чтобы принять в учет эти опасения, в новом документе предлагаются различные варианты в Статьях 6 и 10. Если Специальный подкомитет

177 См. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 12 октября 1929 года, 137 L.O.N. 3145.

178 См. Конвенция для унификации некоторых правил для международных воздушных перевозок, 28 мая 1999 года, 2242 U.N.T.S. 39917.

179 См. Paul S. Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999* (2005) at 157; Norberto E. Luongo, *Tratado de Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo* (2009) at 226.

Юридического комитета решить сохранить эти варианты, то потребуется дать определение для термина "сотрудники служб безопасности на борту". Поэтому в рамках данного раздела в новом документе предлагается включить определение этого термина, которое используется в Приложении 17. Однако с самого начала следует отметить, что определение, содержащееся в Статье 17, предполагает, что сотрудники безопасности, находящиеся на борту, исполняют свои обязанности для защиты воздушного судна, пассажиров и членов экипажа от актов незаконного вмешательства. Новый документ необязательно касается таких актов, а скорее других менее серьезных правонарушений.

В новом документе также предлагается пересмотреть сферу применения Токийской конвенции. Для того чтобы сделать это, требуется новое определение понятия "международные полеты". В соответствии с определением, содержащемся в новом документе, международный полет означает любой полет, пункт вылета и предполагаемый пункт назначения которого находятся на территории двух государств-участников. Формулировка этого определения была в основном взята из Конвенции об общих рисках¹⁸⁰ и Конвенции о незаконном вмешательстве¹⁸¹, которые были заключены в 2009 году.

Токийская конвенция не указывает конкретно, кого следует считать эксплуатантом воздушного судна. Учитывая существующие коммерческие соглашения, касающиеся воздушных судов, понятие "эксплуатанта" приобретает исключительно актуальное значение. Было сочтено необходимым включить определение этого термина, чтобы рассеять какие-либо имевшиеся сомнения. В этой связи соответствующая формулировка была заимствована из Конвенции об общих рисках и Конвенции о незаконном вмешательстве.

В документе также предлагается принять определения для терминов "пилот, выполняющий обязанности командира" и "государство-участник" вместо терминов "командир воздушного судна" и "договаривающиеся стороны", соответственно. Первое было взято из Приложения 2, а второе из Конвенции об общих рисках и Конвенции о незаконном вмешательстве. Определение "пилота, выполняющего обязанности командира", взятое из Приложения 2, было расширено формулировкой в квадратных скобках, чтобы охватить ситуацию, когда капитан осуществляет недисциплинированное поведение на борту воздушного судна и в результате оказывается неспособным выполнять свои обязанности как "пилот, выполняющий обязанности командира". Если возникает такая ситуация, то второй по положению член экипажа, которым может быть второй пилот или первый помощник, становится "пилотом, выполняющим обязанности командира"; именно это произошло в ранее упомянутом случае, связанном с нарушившим порядок на борту капитаном рейса компании "Джет Блю".

180 См. Конвенция об общих рисках, *выше*, примечание 95, статья 1 (d).

181 См. Конвенция о незаконном вмешательстве, *выше*, примечание 95, статья 1 (d).

8.3 "Командир воздушного судна": "пилот, выполняющий обязанности командира"

Несмотря на предложение, внесенное ИАТА, которое получило поддержку со стороны Канады и Цейлона, об использовании термина "пилот, выполняющий обязанности командира", авторы Токийской конвенции отдали предпочтение термину "командир воздушного судна" или "commandant d'aéronef" (в тексте на французском языке) и "comandante de la aeronave" (в тексте на испанском языке)¹⁸². Следует отметить, что это единственный документ, в котором используется такая терминология. В Парижской конвенции 1919 года были приняты термины "commanding officer" и "le commandant" (командир)¹⁸³. Хотя и в ином контексте в Чикагской конвенции употребляются термины "pilot", "pilote", and "piloto" (пилот). Такие термины используются только при рассмотрении таких вопросов, как беспилотное воздушное судно¹⁸⁴ и свидетельства персонала¹⁸⁵. В своих приложениях, циркулярах, справочниках и руководствах ИКАО упоминает о "пилоте, выполняющем обязанности командира" (pilot-in-command, pilote commandant de bord и piloto al mando, соответственно). Этот термин определяется как "пилот, назначенный эксплуатантом, или в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета"¹⁸⁶.

К сожалению, протокол Токийской дипломатической конференции не дает ответа на вопрос, почему авторы проекта отдали предпочтение термину "командир воздушного судна"¹⁸⁷. Можно только предположить, что это является следствием того, что ранее этот термин был принят в проекте конвенции и в "Правовом статусе командира воздушного судна", который Технический комитет авиационных юридических экспертов (CITEJA) предложил в 1930-е годы¹⁸⁸. Стоит напомнить, что CITEJA в основном работал, используя французский язык. Авторы комментариев уже высказывали серьезные озабоченности в отношении качества перевода на английский и испанский языки документа, предложенного этим Техническим комитетом¹⁸⁹. Учитывая, что ИКАО не использует термин "командир воздушного судна" в каких-либо других документах, кроме Токийской конвенции, как представляется, нет каких-либо веских оснований для того, чтобы в новом документе не использовать термин "пилот, выполняющий обязанности командира".

8.4 "Договаривающиеся стороны" или "государства-участники"

На всем протяжении текста в Токийской конвенции используется термин "Договаривающиеся стороны". В свете тенденции, наметившейся в недавно принятых международных документах ИКАО, было бы более уместно принять термин "государства-

182 См. FitzGerald I, *выше*, примечание 27, п. 196.

183 См. Конвенция о регулировании воздушной навигации, статья 12.

184 См. Конвенция о международной гражданской авиации, статья 8, 7 декабря 1944 года, 15 U.N.T.S. 295 [ниже *Чикагская конвенция*].

185 Там же, статья 32.

186 Приложение 2, Правила полетов, глава I, 1-5.

187 См. Tokyo Diplomatic Conference Minutes Vol. II, *выше*, примечание 61, п. 148.

188 См. Knauth, *выше*, примечание 46, п. 157.

189 *Id.*, п. 158.

участники". В *Венской конвенции о праве международных договоров* проводится очень тонкая грань различия между этими двумя терминами. Первый касается государства, которое согласилось соблюдать обязательства по договору, который еще не вступил в силу¹⁹⁰. Второй касается государства, которое согласилось выполнять обязательства по договору, который уже вступил в силу¹⁹¹. Учитывая, что договорные обязательства будут применяться только после вступления договора в силу, было бы более разумно использовать термины "государство-участник" или "государства-участники". Именно такой подход применяется в новом документе.

8.5. Перечень правонарушений

Одним из основных недостатков Токийской конвенции является тот факт, что каждое государство должно само определить, что является нарушением уголовного законодательства, а также установить, какие акты могут угрожать безопасности и надлежащему порядку и дисциплине на борту воздушного судна. Критики отмечали, что эта формулировка идет вразрез с общей целью гармонизации международного права. Чтобы устранить этот недостаток, в новом документе предлагается определить ряд правонарушений в рамках трехступенчатой системы. Формулировки большинства этих правонарушений были заимствованы из циркуляра.

В категории первого уровня рассматриваются наиболее тяжкие правонарушения. К ним относятся правонарушения, совершенные в отношении членов экипажа, как например, нападение, физическое или словесное запугивание, вмешательство в исполнение их обязанностей и отказ подчиниться их указаниям. Желательно обеспечить защиту членов экипажа, учитывая, что "они несут ответственность не только за поддержание надлежащего порядка и дисциплины на борту, но также и за безопасность воздушного судна"¹⁹². В этом разделе также рассматриваются правонарушения против других лиц на борту воздушного судна, включая акты физического насилия и посягательства сексуального характера. Учитывая тяжкий характер таких видов поведения, эти правонарушения *per se* представляют акты, угрожающие безопасности или создающие угрозу надлежащему порядку и дисциплине на борту¹⁹³. Поэтому нет необходимости определять "угрожающий или создающий угрозу характер соответствующего акта предполагаемого преступника"¹⁹⁴. В соответствии с новым документом оба вида такого поведения будут единственными обуславливающими выдачу преступлений.

Категория второго уровня касается менее тяжелых видов поведения на борту воздушного судна, включая физическое или словесное нападение, преднамеренное уничтожение имущества и употребление спиртных напитков, ведущее к интоксикации.

190 Email from John Augustin, Deputy Director of ICAO's Legal Bureau (Apr. 30, 2010) (хранится в архиве автора).

191 См. Венская конвенция о праве международных договоров, статья 2 (f) и (f), 22 мая 1969 года, 1155 U.N.T.S. 18232.

192 Циркуляр, *выше*, примечание 12, п. 4.

193 Там же, п. 5.

194 Там же.

Однако такое поведение будет представлять собой правонарушение только в той мере, в какой предполагаемый правонарушитель угрожает безопасности воздушного судна или создает угрозу поддержанию надлежащего порядка и дисциплины на борту¹⁹⁵. В отличие от правонарушений, которые упоминались в предыдущем пункте, в данном случае сторона обвинения несет на себе бремя доказывания с целью установления, что поведение предполагаемого правонарушителя действительно угрожает безопасности или создает угрозу поддержанию надлежащего порядка и дисциплины на борту¹⁹⁶. Например, если пассажир употребляет значительное количество спиртных напитков и в результате находится в состоянии сильного опьянения, однако остается на своем собственном месте без создания какого-либо неудобства в течение всего полета, то такое поведение не будет являться правонарушением с точки зрения цели нового документа. Аналогичным образом, если при использовании беспроводной интернет-связи на борту воздушного судна пассажир осуществляет акт, считающийся электронным мошенничеством, это не будет подпадать под сферу применения нового документа, потому что такое деяние не угрожает безопасности и не создает угрозы для поддержания надлежащего порядка и дисциплины на борту"¹⁹⁷.

Категория третьего уровня охватывает поведение, которое хотя и не было конкретно упомянуто в предыдущих двух категориях, однако может представлять серьезные проблемы для безопасности воздушного судна. Это касается таких актов, как курение в туалете, повреждение устройства обнаружения дыма и использование портативного электронного устройства, когда его использование запрещено¹⁹⁸. В нем также содержится оговорка, имеющая своей целью охватить другие виды поведения, которые не были охарактеризованы в других документах.

И, наконец, в новом документе разъясняется, что эти новые правонарушения не подменяют, а скорее дополняют те преступления в рамках уголовного законодательства, которые были упомянуты в Токийской конвенции. Это сделано потому, что государства-участники Токийской конвенции могли уже принять имплементационное

195 Там же.

196 Там же.

197 Учитывая, что эксплуатанты воздушных судов начинают постепенно обеспечивать доступ к интернету на коммерческих рейсах, можно, естественно, предположить возникновение случаев электронного мошенничества и другой незаконной деятельности с использованием интернета на борту воздушных судов. См. Jim Hackett, *Onboard Electronic Fraud: Piracy in the Twenty-First Century?* 453, 454 36 Air and Space Law (2011).

198 Последние доклады свидетельствуют о том, что портативные электронные устройства представляют серьезную угрозу для поддержания надлежащего порядка и дисциплины на борту. Пассажиры часто неохотно убирают их, когда члены экипажа их просят об этом. См. The Wall Street Journal, *Turn Off All Electronic Devices, or Else* (March 8, 2012). Помимо того, что они создают "потенциальную опасность для воздушного судна", они могут также повлечь ответственность ряда различных субъектов, участвующих в любой эксплуатации воздушного судна. См. Tare Brisibe, *Legal Problems Relating to the Use of Portable Electronic Devices Onboard Aircraft* 201, 217 54 ZLW (2005). Недавно Федеральное управление гражданской авиации США (ФАА) сделало предупреждение пассажиру компании "Дельта Эр Лайнз", который признался в том, что использовал портативное электронное устройство для осуществления видеозаписи, когда птица попала в самолет сразу же после его взлета. ФАУ направило этому пассажиру письмо с предупреждением. См. CNN, *FAA Issues Warning to Passenger who Filmed Bird Strike* (May 3, 2012, 15:00 PM), http://www.cnn.com/2012/05/02/travel/faa-bird-strike-video/index.html?hpt=tr_c2.

законодательство и тем самым установить уголовную ответственность за ряд правонарушений¹⁹⁹. Настоящий перечень не имеет своей целью принизить характер этих правонарушений²⁰⁰.

8.6. Сфера применения

В настоящем документе предлагаются три варианта для рассмотрения вопроса о сфере применения нового документа. Первый вариант заключается в сохранении существующего текста Токийской конвенции. При таком подходе этот документ будет применяться только в случае выполнения следующих условий. Во-первых, преступление должно быть совершено на борту воздушного судна, зарегистрированного в государстве-участнике. Во-вторых, такое воздушное судно должно находиться в полете или над открытым морем или вне пределов территории любого государства. Учитывая расплывчатые формулировки Токийской конвенции, не ясно, например, применяется ли она к преступлению, совершенному сразу же после взлета в момент, когда воздушное судно все еще находится на территории государства вылета. Кроме того, положения, касающиеся полномочий пилота, выполняющего обязанности командира, применяются только при том условии, что пункт вылета и пункт назначения находятся в ином государстве кроме государства регистрации. Можно задаться вопросом относительно обоснованности принятия различных сфер применения для пилота, выполняющего обязанности командира, и для остальных положений, содержащихся в документе.

При втором варианте применение нового документа потребует соблюдения трех условий. Во-первых, правонарушение должно быть совершено на борту воздушного судна, находящегося в полете. Во-вторых, это воздушное судно должно осуществлять международный полет. В-третьих, данное воздушное судно должно быть зарегистрировано в государстве-участнике. Формулировка этого варианта имеет более вразумительный характер по сравнению с Токийской конвенцией. Однако сфера применимости нового документа будет сведена до минимума, если государства, осуществляющие значительные объемы воздушных перевозок, не ратифицируют этот документ или не присоединятся к нему²⁰¹.

199 Email from Ludwig Weber, Consultant to ICAO and former Director of ICAO's Legal Bureau (Apr. 17, 2012) (хранится в архиве автора).

200 Email from Gilles Lauzon, former Chairman of ICAO's Legal Committee (May 3, 2012) (хранится в архиве автора) [ниже *Lauzon*].

201 В Римской конвенции принят аналогичный подход. Для применения этого документа необходимо одновременное удовлетворение двух условий. Во-первых, ущерб на земле должен произойти на территории государства-участника. Во-вторых, воздушное судно, которое причиняет ущерб, также должно быть зарегистрировано в государстве-участнике. См. Римская конвенция, *выше*, примечание 39, статья 23. Общеизвестно, что государства, обладающие более развитыми авиационными рынками, никогда не проявляют особого энтузиазма по поводу международных документов, касающихся причинения ущерба третьим лицам на земле. С точки зрения этих стран национальное законодательство всегда решает эти вопросы надлежащим образом. Подавляющее большинство воздушных судов во всем мире находится в этих странах. Тот факт, что большинство этих стран предпочло не ратифицировать Римскую конвенцию, объясняет, почему этот документ никогда не применялся на практике – по крайней мере, до сих пор не зарегистрировано ни одного случая в прецедентном праве. На протяжении почти 60 лет отсутствовал один из двух требуемых элементов для задействования применения этого документа.

При третьем варианте будут сохранены два первых требования, указанные в первом варианте, однако будет снято требование о регистрации воздушного судна в государстве-участнике. Это в значительной степени расширяет возможности применения нового документа. Если, например, государство посадки является государством-участником, то новый документ будет применяться при том условии, что данное воздушное судно осуществляет международный полет, несмотря на то, что государство регистрации, государство эксплуатанта и государство вылета не являются государствами-участниками²⁰².

И наконец, как принято в стандартной практике ИКАО, ни один из этих трех вариантов не предусматривает применение нового документа к воздушным судам, которые используются в военной, таможенной и полицейских службах.

8.7. Наказания

Хотя, вероятно, это является желательным, в новом документе не предусматриваются конкретные наказания за правонарушения, которые подпадают под сферу его применения. Этот подход принят во всех международных документах Организации Объединенных Наций, касающихся предупреждения и пресечения актов международного терроризма. В соответствии с новым документом государства-участники обязуются осуществлять наказание за эти правонарушения путем применения соответствующих наказаний согласно национальному законодательству и принимая во внимание степень тяжести и характер этих правонарушений. Некоторые элементы этого обязательства были заимствованы из *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства*²⁰³. Такие наказания могут включать, в частности, лишение права летать на воздушных судах и финансовые санкции.

8.8. Юрисдикция

Для того чтобы устранить упомянутый выше юрисдикционный пробел как один из недостатков Токийской конвенции, в новом документе сочетаются формулировки, содержащиеся в циркуляре, а также варианты, содержащиеся в Гаагской и Монреальской конвенциях и в Пекинских документах.

202 Этот гипотетический сценарий также поднимает ряд интересных политических вопросов, которые следует рассмотреть Специальному подкомитету Юридического комитета. Давайте предположим для цели обсуждения, что пассажир начинает вести себя крайне недисциплинированно, когда воздушное судно осуществляет международный полет, и пилот, выполняющий обязанности командира, принимает ограничительные меры в отношении этого пассажира. После прилета воздушного судна пассажира передают компетентным органам государства посадки. Пассажира содержат под стражей в течение пары дней и затем отпускают на свободу. Стремясь получить компенсацию за применение неразумных ограничительных мер, через пару месяцев пассажир предъявляет иск против эксплуатанта воздушного судна в суде государства посадки. Последнее является государством-участником нового документа, однако государство регистрации и государство эксплуатанта не являются его участниками. Несмотря на это суд в государстве посадки будет рассматривать вопрос о том, были ли меры, принятые пилотом, выполняющим обязанности командира, разумными.

203 См. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, статья 5.

Наиболее примечательно то, что в новом документе признаются следующие юрисдикции: i) государства регистрации; ii) государства эксплуатанта; iii) государства, над территорией которого совершено преступление; iv) государства гражданства правонарушителя; и v) государства посадки.

Кроме того, как и в Пекинских документах, государства имеют право выбора в плане осуществления юрисдикции в тех случаях, когда пострадавшее лицо является гражданином соответствующего государства, или когда преступление совершено лицом без гражданства, которое постоянно проживает в таком государстве²⁰⁴. Так же как и в случае с Токийской конвенцией новый документ не исключает применения любой уголовной юрисдикции в соответствии с национальным законодательством.

8.9. Полномочия пилота, выполняющего обязанности командира, и иммунитет

В ходе дискуссий в рамках Исследовательской группы Секретариата ИАТА высказала озабоченности относительно того, что было несколько случаев непоследовательного судебного толкования положений Токийской конвенции о полномочиях и иммунитете²⁰⁵. Действительно, в последнее время эти положения стали предметом серьезного правового анализа.

В 1993 году окружной суд США постановил, что применение доз транквилизатора "валиум" было разумной мерой для обуздания пассажира и, следовательно, воздушный перевозчик имел право сослаться на положение об иммунитете Токийской конвенции²⁰⁶. В 2007 году Высший суд Квебека признал разумной высадку пассажира, который нарушал порядок на борту во время полета из Торонто в Кингстон, Ямайка²⁰⁷. Совсем недавно Магистратский суд Хайфы пришел к заключению, что меры, принятые в отношении пассажира, который предположительно курил в туалете воздушного судна, были разумными²⁰⁸. В частности, эти меры включали передачу пассажира компетентным органам на земле, запрет на будущие поездки и высадку с другого полета, на который этот пассажир купил билет для дальнейшего следования²⁰⁹. Суд подчеркнул, что для того, чтобы воспользоваться положением об иммунитете Токийской конвенции, воздушный перевозчик не должен доказывать, что пассажир действительно курил в туалете воздушного судна, а скорее доказать, что во время этого инцидента принявшие меры лицо

204 Хотя *a priori* может показаться, что "лицо без гражданства" не сможет путешествовать воздушным транспортом, ибо ему или ей необходимо иметь действующий проездной документ, ряд государств выдавали проездные документы иностранцам, которые имеют место основного проживания или временно проживают на их территории. Хотя эти иностранцы в большинстве случаев осуществляют процесс получения либо постоянного жительства, либо гражданства этого государства, в течение переходного периода могут возникнуть ситуации, когда они не являются гражданами никакого государства.

205 См. ICAO, SSG/UNP-WP/3.

206 *Levy v. American Airlines, Inc.*, 1993 U.S. Dist. LEXIS 7842 (S.D.N.Y. June 9, 1993).

207 *Gustadt v. Air Canada*, 2007 QCCCS 4374.

208 См. Moshe Leshem, *Court Analyzes the Elements of Air Carriers Immunity Under the Tokyo Convention 1963: Zikry v. Air Canada* 220 32 Air & Space Law (2007).

209 *Id.*

имело разумные основания полагать, что совершалось правонарушение²¹⁰. Аналогично, в Соединенных Штатах Америки правоприменительные органы придерживались мнения о том, что меры, принятые на борту внутреннего рейса с целью усмирить пассажира, который ворвался в кабину, были разумными, несмотря на то, что впоследствии пассажир скончался от асфиксии, вызванной сжатием. В результате обвинения не были предъявлены²¹¹.

Вероятно, что наиболее противоречивым делом в связи с этим вопросом было дело *Eid v. Alaska Airlines*, в ходе которого суд США первой инстанции отклонил просьбу ответчика о вынесении суммарного решения, заявив, что жюри должно принять решение о том, были ли разумными меры, которые принял пилот, выполнявший обязанности командира (в данном случае изменение курса полета)²¹². Ответчик безуспешно доказывал, что Токийская конвенция предусматривает иную норму, согласно которой действия авиакомпании следует считать разумными, если только не будет доказано, что они были произвольными или своенравными.

При рассмотрении права воздушного перевозчика отказать в перевозке на внутреннем рейсе в деле *Cerqueira v. American Airlines*, суд США придерживался нормы "произвольных и своенравных" мер. В частности, суд постановил, что анализ решения командира воздушного судна следует "ограничить информацией, которую он фактически знал в момент принятия решения"²¹³. Суд также отметил, что командир воздушного судна должен "иметь право доверять полностью сообщениям, которые доводят до его сведения другие сотрудники воздушного перевозчика"²¹⁴.

Понятие "произвольный и своенравный" в том виде, в каком оно сформировалось в юриспруденции общего права, создает презумпцию разумности действий, предпринимаемых пилотом, выполняющим обязанности командира²¹⁵. Это устанавливает благоприятный стандарт в пользу пилота, выполняющего обязанности командира. На истцах лежит бремя доказывания, что меры пилота, выполняющего обязанности командира, были произвольными и своенравными. Аналогично, в ряде юрисдикций гражданского права суды, как правило, ссылаются на этот стандарт в контексте публичного права при рассмотрении разумности административных действий, осуществленных государственными субъектами.

Очевидно, что суды выносили постановления с различными и в некоторых случаях коллидирующими толкованиями по этому вопросу. Однако это не обязательно следует относить на счет недостатков, присущих Токийской конвенции, а скорее на счет

210 *Id.*, п. 222.

211 См. William P. Schwab, *выше*, примечание 130, п. 402.

212 *Eid v. Alaska Airlines*, 621 F.3d 858. См. также Gerard Chouest, *Eid v. Alaska Airlines No. 06-16457 (9th Cir, 30 July 2010)* 337 36 Air & Space Law (2011); Oliver Beiersdorf and Jennifer A. Guidea, *Recent Developments in Aviation Law* 207 72 J.A.L.C. (2007); Paula L. Wegman, *Recent Developments in Aviation and Space Law* 225 46 Tort Trial & Ins. Prac. L.J. (2011); Linda L. Lane and Kimberly R. Gosling, *Recent Developments in Air Carrier Litigation* 197 76 J.A.L.C. (2011).

213 *Cerqueira v. American Airlines*, 520 F. 3d (1st Cir., 2008).

214 *Id.*

215 *Id.*

неправильного понимания намерения ее авторов при разработке этого документа. Поэтому в том, что касается полномочий пилота, выполняющего обязанности командира, по принятию мер для восстановления надлежащего порядка на борту воздушного судна, новый документ отдает предпочтение существующей формулировке статьи 6 Токийской конвенции, хотя он также предлагает и другой вариант для решения проблемы, касающейся сотрудников служб безопасности на борту, если Специальный подкомитет Юридического комитета выскажется в поддержку этого подхода. Ниже дается более подробное разъяснение сложного характера проблемы, касающейся сотрудников служб безопасности на борту.

Что касается положения об иммунитете, то новый документ предлагает четыре варианта. Первый вариант дословно сохраняет существующую формулировку статьи 10 Токийской конвенции. Хотя во втором варианте сохранено первоначальное обоснование, в нем предлагаются определенные редакционные изменения. Их цель состоит в том, чтобы уточнить, что иммунитет распространяется на те иски, которые могут быть инициированы лицом или в интересах лица, против которого были осуществлены такие действия²¹⁶. Это также будет распространяться на наследников и правопреемников предполагаемого правонарушителя²¹⁷. В третьем варианте четко указывается, что в положении об иммунитете принят благоприятный стандарт, однако он включает понятия "произвольный" и "своенравный". Хотя с точки зрения непосредственной безопасности авиации установление более высокого порогового уровня для обеспечения дополнительной защиты для пилота, выполняющего обязанности командира, и его или ее экипажа является весьма желательным, Подкомитету Юридического комитета также рекомендуется рассмотреть вопрос о том, является ли такой подход целесообразным с точки зрения публичной политики. И наконец, цель последнего варианта состоит в том, чтобы признать необходимость обеспечения определенной защиты для сотрудников служб безопасности на борту, как рекомендуют некоторые специалисты.

8.10. Сотрудники служб безопасности на борту

На втором заседании ИГС один делегат высказал мысль о том, что Токийская конвенция не учитывает должным образом ту возрастающую роль, которую играют сотрудники служб безопасности на борту в деле защиты пассажиров во время международных полетов²¹⁸. Более конкретно, было указано, что Токийская конвенция: i) не предоставляет сотруднику служб безопасности на борту никакого специального статуса; ii) не освобождает сотрудника служб безопасности на борту от ответственности в ряде случаев, когда он или она могут действовать в рамках сферы их официальных обязанностей, однако, возможно, действуя при этом вне сферы применения существующего международного режима; и iii) не ограждает их от исков со стороны третьих лиц²¹⁹. Членам ИГС было также указано на то, что согласно Токийской конвенции сотрудники служб безопасности на борту могут только принимать меры для защиты

216 См. Lauzon, *выше*, примечание 200.

217 Email from Michael Simon Gill, Senior Legal Counsel, Divisional Counsel – Member & Government Relations, IATA (May 3, 20120) (хранится в архиве автора) [ниже *Gill*].

218 См. ICAO, SSG-UNP/2-Report, п. 1.

219 *Id.*, п. 2.

пассажиров на борту без разрешения пилота, выполняющего обязанности командира, в той мере, в какой они имеют разумные основания полагать, что эти меры являются неотложно необходимыми²²⁰. Именно такой стандарт применяется к другим членам экипажа и пассажирам.

В свете этих соображений ИГС была представлена рекомендация о том, что модернизация Токийской конвенции должна предусматривать положения о том, чтобы: i) признать специальный статус сотрудников служб безопасности на борту; ii) обеспечить защиту сотрудников служб безопасности, принимающих меры, которые находятся в соответствии с национальным законодательством государства регистрации; iii) обеспечить освобождение от исков третьих лиц; и iv) ограничить юрисдикцию для судебного разбирательства в отношении сотрудников служб безопасности только государством регистрации²²¹.

Другие члены ИГС придерживались мнения о том, что признание сотрудников служб безопасности на борту в любом новом документе создаст серьезные проблемы. Хотя сфера действия национальных программ безопасности авиации по вопросу сотрудников безопасности на борту имеет весьма разнообразный характер, в большинстве государств эти специальные сотрудники правоприменительных органов используются на коммерческих полетах с единственной целью защиты воздушного судна и находящихся на нем лиц от актов незаконного вмешательства. Это соответствует определению сотрудников служб безопасности на борту, содержащемуся в Приложении 17²²². Им не

220 *Id.*, п. 3.

221 *Id.*, п. 4. В соответствии с таким ходом рассуждений Пол Фитцджеральд считает, что если государство регистрации решает разместить сотрудников служб безопасности на борту воздушного судна и если такое государство согласно принять на себя ответственность за потенциальный ущерб, который могут причинить сотрудники служб безопасности на борту, то юрисдикция, касающаяся этих сотрудников, должна осуществляться только государством регистрации. Автор высказывает мысль о том, что если будут удовлетворены все вышеупомянутые условия, то нет необходимости в получении "санкции" со стороны "всех имеющих к этому отношение государств". См. P. Paul Fitzgerald, *Air Marshals: The Need for Legal Certainty* 357, 406 75 J.A.L.C. (2010). В этой посылке, однако, игнорируются политические и реальные аспекты международных отношений. В ней также не признается, что с точки зрения публичной политики невозможно защитить аргументацию в пользу целесообразности наделяния только государством регистрации эксклюзивной юрисдикцией. Просто представьте себе ситуацию, в которой сотрудник служб безопасности на борту принимает меры, чтобы умирить пассажира на борту воздушного судна. В результате действий этого сотрудника через некоторое время пассажир умирает непосредственно перед посадкой воздушного судна. После прибытия воздушного судна государство посадки признает, что оно не может начать расследование обстоятельств кончины одного из его граждан на борту иностранного воздушного судна. Государство посадки вряд ли сможет объяснить общественности, что оно не может принять каких-либо других мер по причине предоставления эксклюзивной юрисдикции государству регистрации. При разработке законодательства политики учитывают несметное множество различных соображений помимо простого регулирования рисков при распределении ответственности.

222 В определении, содержащемся в Статье 17, предусматривается, что сотрудники служб безопасности на борту являются сотрудниками, уполномоченными как государством эксплуатанта, так и государством регистрации и размещенными на некоторых полетах с целью защиты воздушного судна и пассажиров от актов незаконного вмешательства. См. Приложение 17 "Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства". (Девятое издание, март 2011 года), глава 1. Размещение сотрудников служб безопасности на борту требует достижения договоренности между всеми заинтересованными государствами. Предусматривается требование о том, что государства должны рассмотреть, но они естественно не обязаны удовлетворять просьбы государств, желающих разместить

разрешается вмешиваться в случае совершения мелких правонарушений, которые могут угрожать или создавать угрозу для надлежащего порядка и дисциплины на борту воздушного судна. Упоминание о сотрудниках служб безопасности на борту в контексте нового документа потребует расширенного определения термина, причем эта работа должна осуществляться весьма осторожно, учитывая, что экспертными знаниями в этой области обладают специалисты Группы по авиационной безопасности ИКАО (AVSECP).

Предоставление дополнительного иммунитета в отношении действий сотрудников служб безопасности на борту воздушных судов может оказаться исключительно сложным в плане обоснования политическим решением, ибо такой режим обычно не предоставляется другим сотрудникам правоприменительных органов. Кроме того, ограничение юрисдикции в рамках судебного разбирательства в отношении сотрудников служб безопасности на борту только государством регистрации подспудно идет вразрез с основополагающей концепцией модернизации Токийской конвенции, которая основывается на послышке о том, что нет необходимости расширять сферу юрисдикции с тем, чтобы восполнить пробел в международно-правовом режиме.

По этим соображениям автор доклада считает, что новый документ вряд ли будет служить в качестве оптимального юридического механизма для признания специального статуса сотрудников служб безопасности на борту. Эту цель можно лучше достичь с помощью двусторонних соглашений между соответствующими государствами. В этой связи, Подкомитет Юридического комитета, тем не менее, считает, что в новом документе следует предпринять попытку отразить особое положение сотрудников служб безопасности на борту: в статье 6 предусматривается второй вариант. Это конкретно позволит сотрудникам служб безопасности на борту вмешиваться, когда такие меры являются неотложно необходимыми для защиты безопасности воздушного судна.

8.11. Незаконный захват воздушного судна

В новом документе предлагается просто исключить Статью 11 Токийской конвенции, которая касается незаконного захвата воздушных судов. Гаагская, Монреальская и Пекинская конвенции, а также Пекинский протокол уже охватывают этот вопрос²²³.

8.12. Выдача

В отношении выдачи в новом документе предлагается следовать формулировкам, использованным в Гаагской и Монреальской конвенциях, а также в совсем недавно принятых Пекинских документах. В соответствии с этой формулировкой государства-участники обязуются либо выдать правонарушителя, находящегося на их территории, либо передать дело компетентным органам для цели судебного преследования, тем самым

сотрудников служб безопасности на международных рейсах. См. Приложение 17, глава 4, Стандарт 4.7.5, п. 4-4.

223 См. Гаагская конвенция, *выше*, примечание 93, статья 9, п. 2; Монреальская конвенция, *выше*, примечание 94, статья 10, п. 2; Пекинская конвенция, *выше*, примечание 96, статья 16, п. 2; Пекинский протокол, *выше*, примечание 123, статья XIV.

применяя принцип "*aut dedere aut judicare*." Эта формулировка обеспечивает государствам большую свободу действий в плане выдачи или судебного преследования правонарушителя. Было бы нереалистично возлагать на государства-участники обязательство выдавать предполагаемого правонарушителя каждый раз, когда поступает такая просьба. Кроме того, уместно напомнить, что выдача распространяется только на правонарушения, относящиеся к категории первого уровня.

8.13. Сотрудничество между государствами

Также как и в случае с ранее принятыми конвенциями ИКАО цель нового документа состоит в том, чтобы поощрять сотрудничество между государствами-участниками с целью предотвращения случаев недисциплинированного поведения на борту воздушных судов. Это также отмечалось в качестве одного из недостатков Токийской конвенции. В этих целях государства-участники должны оказывать друг другу содействие в ходе судебного разбирательства, касающегося таких преступлений. Государства также должны предоставлять любую имеющуюся информацию, когда они имеют основания считать, что существует возможность совершения преступления.

8.14. Превентивные меры

Вполне возможно, что искоренение случаев недисциплинированного поведения на борту воздушных судов требует ряда превентивных мер. Международное правотворчество само по себе не решит эту проблему. В той же мере, в какой требуется соответствующая подготовка авиационного персонала²²⁴, власти должны также делать огромный упор на просвещение пассажиров²²⁵. В этой связи ИКАО уже подготовила образцы уведомлений для пассажиров относительно последствий недисциплинированного поведения²²⁶. С тем чтобы побудить государства принять такие меры, в новый документ включена формулировка, которая содержит требование о том, что государства должны информировать пассажиров о том, что такое недисциплинированное поведение является недопустимым, а также о связанных с этим юридических последствиях. Аналогично, государства должны следить за тем, чтобы аэропорты, эксплуатанты и органы государственной власти обеспечивали адекватную подготовку сотрудников, отвечающих за выявление и пресечение такого поведения. Формулировки этих положений были заимствованы из Приложения 9²²⁷. В свете прецедента, созданного Монреальской и Пекинской конвенциями²²⁸, в новом документе всем государствам также рекомендуется принять все практически возможные меры для предотвращения совершения преступлений.

224 См. Aaron B. Swerdlow, *выше*, примечание 62, п. 105.

225 См. Yang Chen-Hua and Chang Hsin-Li, *Exploring the Perceived Competence of Airport Ground Staff in Dealing with Unruly Passenger Behaviour* 611 33 *Tourism Management* (2012); Kane, *выше*, примечание 68, п. 196.

226 См. ICAO Doc. 8973/7, *Security Manual for Safeguarding Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference* (Руководство по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства), том IV (седьмое издание, 2007 год).

227 См. Приложение 9, рекомендуемая практика 6.44 и 6.45.

228 См. Монреальская конвенция, *выше*, примечание 94, статья 10; Пекинская конвенция, *выше*, примечание 96, статья 17.

8.15. Урегулирование споров

Предлагается воспроизвести в положении об урегулировании споров нового документа положение, содержащееся в Гаагской и Монреальской конвенциях, а также в Пекинских документах

9. Дополнительные вопросы для рассмотрения

Подкомитету Юридического комитета также предлагается дополнительно рассмотреть следующие вопросы:

- i) должно ли определение "международного полета" включать помимо понятия "предполагаемый пункт назначения" также и понятие "фактического пункта назначения". Слово "фактического" будет охватывать полеты, которые хотя и являются внутренними по своему характеру, в силу каких-то обстоятельств совершают посадку на территории другого государства, например, в случае изменения маршрута воздушного судна;
- ii) необходимо ли дополнительное разъяснение терминов "надлежащий порядок и дисциплина";
- iii) нуждается ли термин "наркотические средства"²²⁹ в формулировании определения²³⁰;
- iv) необходимо ли для целей нового документа делать ссылку на авиацию общего назначения в определении "пилота, выполняющего обязанности командира", поскольку предлагаемое в нем определение было дословно заимствовано из Приложения 2. Далее, отражает ли формулировка, содержащаяся в квадратных скобках, ситуацию, когда пилот, осуществляющий функции командира, становится недееспособным и один из вторых пилотов должен осуществлять обязанности первого пилота. Также следует подумать, подходит ли это определение для тех случаев, когда на рейсе не имеется второго пилота или когда на борту находится несколько пилотов ввиду большой продолжительности полета²³¹;
- v) должен ли новый документ охватывать такие типы поведения, как совершение кражи или электронного мошенничества, которые необязательно угрожают безопасности или создают угрозу для надлежащего порядка и дисциплины на борту воздушного судна;

229 Еще одним вариантом было бы употребление термина "контролируемые вещества". Email from Mark Andrew Glynn, Associate at Fernandes Hearn LLP (May 5, 2012) (хранится в архиве автора). В любом случае этот термин также может потребовать подготовки определения.

230 См. Gill, *выше*, примечание 217.

231 Email from Paul McCarthy, бывший представитель ИФАЛПА при ИКАО (May 3, 2012) (хранится в архиве автора).

-
-
- vi) будет ли целесообразно установить в качестве предварительных условий для осуществления юрисдикции государством посадки, чтобы пилот, выполняющий обязанности командира, не только передавал предполагаемых правонарушителей властям такого государства, но также и обращался с просьбой о том, чтобы такие лица были привлечены к ответственности, и подтверждал, что он или она не обращался с такой просьбой к другим государствам. Хотя формулировка этого положения была дословно заимствована из циркуляра, возможно, было бы целесообразно рассмотреть вновь с точки зрения публичной политики вопрос о том, зависит ли юрисдикция государства посадки от действий, просьбы и подтверждения пилота, выполняющего обязанности командира²³²;
 - vii) необходима ли формулировка для того, чтобы дать указания государствам-участникам по вопросу о том, как обращаться с предполагаемыми правонарушителями, после их удаления с борта воздушного судна;
 - viii) будет ли разумно в условиях современной международной гражданской авиации проводить различие между высадкой и передачей лиц и можно ли объединить эти две концепции в одном термине "передача лиц". Исходя из условий перевозки, эксплуатант воздушного судна может отказать в перевозке по целому ряду причин. Эти причины включают, но не ограничиваются, состояние интоксикации пассажира, медицинское состояние пассажира и отказ пассажира осуществлять сотрудничество перед вылетом. Как представляется, положения о высадке проистекают только из ситуаций, касающихся лица, которое совершило или собирается совершить акт, который может угрожать безопасности воздушного судна;
 - ix) следует ли признать в новом документе право эксплуатанта воздушного судна отказать в перевозке при определенных условиях или следует ли этот вопрос учитывать в условиях договора перевозки;
 - x) следует ли признать в новом документе право эксплуатанта требовать компенсации у пассажира за ущерб, причиненный в результате инцидента, вызванного недисциплинированным поведением этого пассажира;
 - xi) с учетом цели нового документа будет ли обосновано включение положений, касающихся находящихся на борту сотрудников служб безопасности; и
 - xii) следует ли включить в новый документ обязательство государств-участников сообщать об инцидентах, связанных с недисциплинированным поведением на борту воздушного судна, как это предусмотрено в Гаагской и Монреальской конвенциях и было также отражено в Пекинских документах.

232 См. Siew Huay Tan, *выше*, примечание 40.

10. Выражение признательности

Автор настоящего доклада выражает наибольшую признательность за безоговорочную поддержку, оказанную ему Управлением гражданской авиации (УГА) Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ) и их Постоянным дипломатическим представительством при Совете ИКАО. В подготовку настоящего доклада, который автор написал в своем личном качестве, значительный вклад внесли полезная помощь и комментарии, которые представили Жиль Лозон, Терри Олсон, Майкл Дженнисон, Майкл Жиль, Кип Туртелло, Дени Вибо, Аллан Мендельсон, Микаэл Милде, Людвиг Вебер, Джон Тэчет, Сиу Хуа Тан, Гильзе Ландграф, Норберто Эзекиель Луонго, Жизель Дейро, Альваро Лисбоа, Мария Тереса Фаундес, Элизабет Мирейя Фрайденберг, Милагрос Монтес, Артур Флигер, Луиса Медина, Симон ди Сьеро, Себастьян Вилья, Марк Эндрю Глинн, Ана Луиса Гондар, Гонсало Йелпо, Мария Хесус Герреро Леброн, Жерар Шуэ, Джон Балфур, Жан М. О'Грейди, Стивен Фус, Сорана Поп, Карлос Мартинс, Антонио Моура, Инес Тешейра, Мишель М. Коменале Пинто, Мануэль де ла Торре Мелендес, Эдуардо Иглесиас, Крис Робле, Энрике Антонио Эскивель, Сенарат Лиянаж, Ренате Дернбек, Джон Огустэн, Дайен Бертран, Хоакин Родригес Сарса, Лус Идальго, Хорхе Гонгора, Эдуардо Картассо, Йо Ньямпог, Кевин Барлетт, Хосе Луис Ибаньес, Пол МакКарти, Арно дю Беда, Ахмед Аль Шайх, Паскаль Лашанс, Мануэль Сармьенто Гарсиа, Даниэль Лисбоа, Марва Гордон Симмонс, Маркус Сонг, Поль Лами, Ццифан Хуань, Ли Цзе Вун, Жонгин Бае, Микаэл Зигайер, Шелли Чеймберс, Жорж Лагас, Джим Марриотт, Митчел Фокс и Бенуа Ферхеген. Само собой разумеется, что автор несет всю ответственность за имеющиеся недостатки.

ДОБАВЛЕНИЕ А

НОВЫЙ ДОКУМЕНТ ДЛЯ МОДЕРНИЗАЦИИ КОНВЕНЦИИ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ И НЕКОТОРЫХ ДРУГИХ АКТАХ, СОВЕРШАЕМЫХ НА БОРТУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

ПОЛОЖЕНИЯ ПРЕАМБУЛЫ

ГЛАВА I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ПРЕСТУПЛЕНИЯ И СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 1

В целях настоящей Конвенции:

- a) Воздушное судно считается находящимся "в полете" в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки; в случае вынужденной посадки считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные власти не примут на себя ответственность за воздушное судно и за лиц и имущество, находящихся на борту.
- b) "Член экипажа" означает лицо, назначенное эксплуатантом воздушного судна для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение служебного полетного времени.
- c) "Сотрудник службы безопасности на борту" означает лицо, уполномоченное правительством государства эксплуатанта и правительством государства регистрации на размещение на борту воздушного судна с целью защиты этого воздушного судна и находящихся на нем лиц от актов незаконного вмешательства. Данное определение не включает лиц, нанимаемых исключительно для обеспечения личной защиты одного или нескольких конкретных лиц, путешествующих на борту воздушного судна, например, личных телохранителей.
- d) "Международный полет" означает любой полет, при котором намеченный [или фактический] пункт вылета и пункт назначения расположены на территории двух государств, независимо от того, имеется ли перерыв в полете, или на территории одного государства, если имеется намеченная остановка на территории другого государства.
- e) "Эксплуатант" означает лицо, которое использует воздушное судно, при том условии, что если управление полетом воздушного судна осуществляется лицом, от которого прямо или косвенно происходит право использовать данное воздушное судно, то такое лицо считается эксплуатантом. Лицо считается использующим воздушное судно в том случае, когда он или она использует его лично, либо когда его или ее служащие или агенты используют воздушное

судно в рамках своих служебных обязанностей, независимо от того, входит ли это в круг их полномочий.

- f) "Командир воздушного судна" означает пилота, назначенного эксплуатантом или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета. [В случае потери командиром воздушного судна трудоспособности по любой причине исполнение обязанностей командира воздушного судна берет на себя назначенный второй пилот].
- g) "Государство-участник" означает государство, для которого настоящая Конвенция находится в силе.

Статья 2

1. Любое лицо совершает преступление на борту воздушного судна, если это лицо:
 - a) осуществляет нападение, угрозу или запугивание члена экипажа, физически или словесно, или вмешивается в выполнение обязанностей членом экипажа, или уменьшает возможность члена экипажа выполнять эти обязанности; или
 - b) отказывается выполнять законное указание, данное командиром воздушного судна или членом экипажа от имени командира воздушного судна в целях обеспечения безопасности воздушного судна или любого лица или имущества на борту, или в целях поддержания должного порядка и дисциплины на борту.
2. Любое лицо совершает преступление на борту воздушного судна, если это лицо:
 - a) совершает или угрожает совершить акт физического насилия против другого лица; или
 - b) совершает сексуальное нападение на другое лицо.
3. Любое лицо, осуществляющее действия, которые могут подвергать опасности безопасность воздушного судна или любого лица на борту или ставить под угрозу должный порядок и дисциплину на борту воздушного судна, совершает преступление на борту воздушного судна, если это лицо:
 - a) осуществляет нападение, угрозу или запугивание, физически или словесно, в отношении другого лица; или
 - b) умышленно повреждает или уничтожает имущество; или

- с) употребляет алкогольные напитки или наркотические средства¹, что приводит к интоксикации.
4. Любое лицо совершает преступление на борту воздушного судна, если это лицо:
- а) курит в туалете или курит в другом месте таким образом, что это может ставить под угрозу безопасность воздушного судна; или²
 - б) повреждает дымоизвещатель или любое другое устройство обеспечения безопасности на борту воздушного судна; или
 - с) пользуется переносным электронным устройством, когда такое пользование запрещено; или
 - д) совершает другие действия, создающие угрозу для безопасности воздушного судна или лиц или имущества на борту воздушного судна.
5. Перечисленные в настоящей Статье преступления не оказывают влияния на любые уголовные преступления, указанные в пункте 1 а) Статьи 1 *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, 1963 года*, и на связанную с ними юрисдикцию.

Статья 3

(Вариант 1. Токийская конвенция 1963 года)

1. Настоящая Конвенция не применяется к воздушным судам, используемым на военной, таможенной или полицейской службах.
2. За исключением предусмотренного в Главе III, настоящая Конвенция применяется в отношении преступлений или актов, совершенных лицом на борту любого воздушного судна, зарегистрированного в Государстве-участнике, во время нахождения такого воздушного судна в полете либо на поверхности в открытом море или на поверхности в любом другом районе вне пределов территории любого государства.
3. Положения Главы III не применяются в отношении преступлений, которые совершает или намеревается совершить лицо на борту воздушного судна, находящегося в полете в воздушном пространстве государства регистрации либо над открытым морем или любым другим районом вне пределов территории любого государства, если последний пункт взлета или следующий пункт намеченной посадки не располагается в государстве ином, чем государство регистрации, или если воздушное судно впоследствии выполняет полет в воздушном пространстве государства иного, чем государство регистрации, и такое лицо все еще находится на борту.

¹ Можно рассмотреть также использование термина "контролируемые вещества".

² Другими альтернативными вариантами могут быть следующие: "курит в туалете или курит в другом месте, когда это запрещено", или "курит в любом месте на борту, в том числе, но не исключительно, в туалете".

(Вариант 2)

1. Настоящая Конвенция не применяется в отношении воздушных судов, используемых на военной, таможенной или полицейской службах.
2. Настоящая Конвенция применяется в отношении преступлений, совершаемых лицом на борту находящегося в полете воздушного судно, зарегистрированного в Государстве-участнике, при условии, если такое воздушное судно выполняет международный полет.

(Вариант 3)

1. Настоящая Конвенция не применяется в отношении воздушных судов, используемых на военной, таможенной или полицейской службах
2. Настоящая Конвенция применяется в отношении преступлений, совершаемых лицом на борту находящегося в полете воздушного судна, при условии, если такое воздушное судно выполняет международный полет.

Статья 4

Каждое Государство-участник обязуется применять в отношении преступлений, указанных в Статье 2, надлежащие меры наказания в соответствии со своим национальным законодательством и с учетом тяжести и характера этих преступлений. Такие меры наказания могут включать среди прочего лишение права летать и денежные штрафы.

ГЛАВА II. ЮРИСДИКЦИЯ**Статья 5**

1. Каждое Государство-участник принимает такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы установить свою юрисдикцию над преступлениями, указанными в Статье 2, в следующих случаях:
 - a) когда преступление совершено на борту воздушного судна, зарегистрированного в данном Государстве; или
 - b) когда преступление совершено на борту воздушного судна, сданного в аренду с экипажем или без экипажа эксплуатанту, основное место деятельности которого или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в этом Государстве; или
 - c) когда преступление совершено на борту воздушного судна на территории или над территорией этого Государства; или

-
-
- d) когда преступление совершено гражданином этого Государства; или
- e) когда преступление совершено на борту воздушного судна, выполняющего полет вне пределов этого Государства; если
- i) следующий пункт посадки воздушного судна находится в этом Государстве; [и
 - ii) командир воздушного судна передал подозреваемого преступника компетентным органам этого Государства с просьбой к этим органам осуществить уголовное преследование подозреваемого преступника и с подтверждением того, что командир воздушного судна или эксплуатант не обращался или не будет обращаться с аналогичной просьбой к какому-либо другому государству.]
2. Каждое Государство-участник может также устанавливать свою юрисдикцию над любым таким преступлением в следующих случаях:
- a) когда преступление совершено против гражданина этого Государства;
 - b) когда преступление совершено лицом без гражданства, которое обычно проживает на территории этого Государства.
3. Каждое Государство-участник принимает также такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы установить свою юрисдикцию над преступлениями, указанными в пункте 1 а), b) и пункте 2 а), b) Статьи 2, в случае, когда предполагаемый преступник находится на его территории и оно не выдает это лицо в соответствии со Статьей 17 ни одному из Государств-участников, установивших свою юрисдикцию в соответствии с применимыми пунктами настоящей Статьи в отношении таких преступлений.
4. Настоящая Конвенция не исключает осуществления любой уголовной юрисдикции в соответствии с национальным законодательством.

ГЛАВА III. ПОЛНОМОЧИЯ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА

Статья 6

(Вариант 1. Токийская конвенция 1963 года)

1. Командир воздушного судна, если он или она имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или намеревается совершить на борту воздушного судна преступление, предусмотренное в Статье 2, может применить к такому лицу разумные меры, включая ограничительные меры, которые необходимы для:

- a) обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества; или
- b) поддержания должного порядка и дисциплины на борту; или
- c) предоставления ему или ей возможности передать такое лицо компетентным органам или высадить его в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

2. Командир воздушного судна может требовать или разрешать помощь других членов экипажа и может просить или разрешать, но не требовать помощи пассажиров для применения ограничительных мер к любому лицу, к которому он или она имеет право применять такие меры. Любой член экипажа или пассажир может также применять разумные превентивные меры без такого разрешения, если он или она имеет достаточные основания полагать, что такие меры необходимы для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества.

(Вариант 2. Сотрудники службы безопасности на борту)

1. Командир воздушного судна, если он или она имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или намеревается совершить на борту воздушного судна преступление, предусмотренное в Статье 2, может применить к такому лицу разумные меры, включая ограничительные меры, которые необходимы для:

- a) обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества; или
- b) поддержания должного порядка и дисциплины на борту; или
- c) предоставления ему или ей возможности передать такое лицо компетентным органам или высадить его в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

2. Командир воздушного судна может требовать или разрешать помощь других членов экипажа и может просить или разрешать, но не требовать помощи пассажиров для применения ограничительных мер к любому лицу, к которому он или она имеет право применять такие меры. Любой член экипажа или пассажир может также применять разумные превентивные меры без такого разрешения, если он или она имеет достаточные основания полагать, что такие меры необходимы для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества.

3. Любой член экипажа, сотрудник службы безопасности на борту или пассажир может также применять любые разумные превентивные меры без такого разрешения, если он или она имеет достаточные основания полагать, что такие меры необходимо применить немедленно для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества.

Статья 7³

1. Ограничительные меры, примененные к лицу в соответствии со Статьей 6, не продолжают действовать за пределами любого пункта, в котором воздушное судно совершает посадку, за исключением случаев, когда:

- a) такой пункт находится на территории государства, не являющегося Государством-участником, и его полномочные органы отказываются разрешить высадку такого лица или такие меры были применены в соответствии с пунктом 1 с) Статьи 6 в целях обеспечения его или ее передачи компетентным органам;
- b) воздушное судно совершает вынужденную посадку, и командир воздушного судна не в состоянии передать такое лицо компетентным органам; или
- c) это лицо соглашается продолжить полет с применением к нему ограничительных мер.

2. Командир воздушного судна, на борту которого находится лицо, в отношении которого были применены ограничительные меры в соответствии с положениями Статьи 6, в возможно короткий срок и по возможности до посадки на территории какого-либо государства уведомляет полномочные органы этого государства о том, что на борту находится лицо, к которому применены ограничительные меры, и о причинах применения к нему таких мер.

Статья 8⁴

1. Командир воздушного судна может, насколько это необходимо для целей подпунктов а) или б) пункта 1 Статьи 6, высадить на территории любого государства, в котором воздушное судно совершает посадку, любое лицо, в отношении которого он или она имеет достаточные основания полагать, что оно совершило или намеревается совершить на борту воздушного судна акт, предусмотренный в Статье 2.

2. Командир воздушного судна уведомляет полномочные органы государства, в котором он высаживает любое лицо в соответствии с настоящей Статьей, о факте и причинах такой высадки.

Статья 9⁵

1. Командир воздушного судна может передать компетентным органам любого Государства-участника, на территории которого воздушное судно совершает посадку, любое лицо, в отношении которого он или она имеет достаточные основания полагать, что оно совершило на борту воздушного судна преступление, предусмотренное в Статье 2.

³ Данная Статья почти полностью соответствует Статье 7 Токийской конвенции.

⁴ Данная Статья почти полностью соответствует Статье 8 Токийской конвенции.

⁵ Данная Статья почти полностью соответствует Статье 9 Токийской конвенции.

2. Командир воздушного судна в возможно короткий срок и по возможности до посадки на территории Государства-участника с лицом на борту, которое командир воздушного судна намеревается передать в соответствии с предыдущим пунктом, уведомляет полномочные органы такого Государства о своем намерении передать такое лицо и о причинах передачи.

3. Командир воздушного судна предоставляет полномочным органам, которым в соответствии с положениями настоящей Статьи передается любой подозреваемый преступник, все доказательства и сведения, которыми он или она располагает на законном основании.

Статья 10

(Вариант 1. Токийская конвенция 1963 года)

За действия, предпринятые в соответствии с настоящей Конвенцией, командир воздушного судна, любой другой член экипажа, любой пассажир, владелец или эксплуатант, 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.

(Вариант 2)

За действия, предпринятые в соответствии с настоящей Конвенцией, командир воздушного судна, любой другой член экипажа, любой пассажир, владелец или эксплуатант не несут ответственности ни при каком судебном разбирательстве, возбужденном лицом или от имени лица, в отношении которого были предприняты такие действия.

(Вариант 3. Норма гуманного обращения)

За действия, предпринятые в соответствии с настоящей Конвенцией, командир воздушного судна, любой другой член экипажа, любой пассажир, владелец или эксплуатант не несут ответственности ни при каком судебном разбирательстве, возбужденном лицом или от имени лица, в отношении которого были предприняты такие действия, за исключением случаев, когда такие действия были предприняты самоуправным и произвольным образом.

(Вариант 4. Сотрудник службы безопасности на борту)

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

ГЛАВА IV. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВ

Статья 11⁶

1. Любое Государство-участник разрешает командиру воздушного судна, зарегистрированного в другом Государстве-участнике, высадить любое лицо в соответствии с пунктом 1 Статьи 8.
2. Любое Государство-участник принимает любое лицо, которое командир воздушного судна передает в соответствии с пунктом 1 Статьи 9⁷.
3. Убедившись, что того требуют обстоятельства, любое Государство-участник заключает под стражу или принимает другие меры, обеспечивающие присутствие любого лица, которое им было принято. Заключение под стражу и другие меры осуществляются в соответствии с законодательством этого Государства, но могут продолжаться только в течение времени, разумно необходимого для начала уголовного производства или производства о выдаче⁸.
4. Любому лицу, находящемуся под стражей в соответствии с предыдущим пунктом, оказывается содействие в немедленном установлении контакта с ближайшим соответствующим представителем государства, гражданином которого оно является⁹.
5. Любое Государство-участник, которому передано лицо в соответствии с пунктом 1 Статьи 9, немедленно производит предварительное расследование фактов¹⁰.
6. Когда государство, согласно положениям настоящей Статьи, заключает лицо под стражу, оно немедленно уведомляет государство регистрации воздушного судна и государство гражданства задержанного лица и, если оно сочтет это целесообразным, любое другое заинтересованное государство о факте содержания такого лица под стражей и об обстоятельствах, послуживших основанием для его задержания. Государство, которое производит предварительное расследование, предусмотренное пунктом 5 настоящей Статьи, незамедлительно сообщает о полученных им данных вышеупомянутым государствам и указывает, намерено ли оно осуществить свою юрисдикцию¹¹.

Статья 12¹²

1. Если любое лицо было высажено в соответствии с пунктом 1 Статьи 8, или передано в соответствии с пунктом 1 Статьи 9 и если такое лицо не может или не желает продолжить свой полет и государство посадки отказывается принять его или ее, это государство может, если лицо, о котором идет речь, не является его гражданином или

⁶ Данная Статья почти полностью соответствует Статье 12 Токийской конвенции.

⁷ Данный пункт почти полностью соответствует пункту 1 Статьи 13 Токийской конвенции.

⁸ Данный текст является измененным вариантом текста пункта 2 Статьи 13 Токийской конвенции.

⁹ Данный пункт соответствует пункту 3 Статьи 13 Токийской конвенции.

¹⁰ Данный пункт почти полностью соответствует пункту 4 Статьи 13 Токийской конвенции.

¹¹ Данный пункт почти полностью соответствует пункту 5 Статьи 13 Токийской конвенции.

¹² Данная Статья почти полностью соответствует Статье 14 Токийской конвенции.

лицом, постоянно проживающим в этом государстве, возвратить его на территорию государства, гражданином которого это лицо является или в котором оно постоянно проживает, или на территорию государства, в котором оно начало свой полет.

2. Высадка, передача, заключение под стражу или другие меры, предусмотренные в пункте 3 Статьи 11, а также возвращение указанного лица не рассматриваются как допуск на территорию соответствующего государства по его законодательству, касающемуся въезда или допуска лиц, и ничто в настоящей Конвенции не влияет на законодательство Государства-участника, касающееся высылки лиц с его территории.

Статья 13

1. Без ущерба для Статьи 12 любое лицо, которое высажено в соответствии с пунктом 1 Статьи 8 или передано в соответствии с пунктом 1 Статьи 9 и которое желает продолжить свой полет, может в возможно короткий срок продолжить полет в любой пункт по своему выбору, если только его присутствие не требуется по законодательству государства высадки для целей производства о выдаче или уголовного производства¹³.

2. Без ущерба для его законодательства, касающегося въезда и допуска на его территорию, выдачи или высылки с его территории, Государство-участник, на территории которого лицо было высажено в соответствии с пунктом 1 Статьи 8, или передано в соответствии с пунктом 1 Статьи 9, гарантирует такому лицу справедливое обращение, в том числе пользование всеми правами и гарантиями в соответствии с законодательством государства, на территории которого это лицо находится, и применимыми положениями международного права, включая положения о правах человека¹⁴.

ГЛАВА V. ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 14¹⁵

1. Преступления, не указанные в пунктах 1 а), б) и 2 а), б) Статьи 2, не считаются преступлениями, влекущими выдачу.

2. Государство-участник, на территории которого оказывается преступник, совершивший преступление, указанное в пунктах 1 а), б) и 2 а), б) Статьи 2, если оно не выдает это лицо, обязано без каких-либо исключений и независимо от того, совершено ли преступление на его территории, передать дело своим компетентным органам для целей уголовного преследования. Эти органы принимают решение таким же образом, как и в случае любого обычного преступления серьезного характера в соответствии с законодательством этого Государства.

¹³ Данный текст частично соответствует тексту пункта 1 Статьи 15 Токийской конвенции.

¹⁴ Данный пункт совмещает пункт 2 Статьи 15 Токийской конвенции и Статью 11 Пекинской конвенции (положение о справедливом обращении).

¹⁵ Данная Статья соответствует Статье 10 Пекинской конвенции.

Статья 15¹⁶

1. Преступления, указанные в пунктах 1 а), б) и 2 а), б) Статьи 2, считаются подлежащими включению в качестве преступлений, влекущих выдачу, в любой договор о выдаче, заключенный между Государствами-участниками. Государства-участники обязуются включать такие преступления в качестве преступлений, влекущих выдачу, в любой договор о выдаче, заключаемый между ними.
2. Если Государство-участник, которое обуславливает выдачу наличием договора, получает просьбу о выдаче от другого Государства-участника, с которым оно не имеет договора о выдаче, оно может по своему усмотрению рассматривать настоящую Конвенцию в качестве юридического основания для выдачи в отношении преступлений, указанных в пунктах 1 а), б) и 2 а), б) Статьи 2. Выдача производится в соответствии с другими условиями, предусматриваемыми законодательством Государства, к которому обращена просьба о выдаче.
3. Государства-участники, не обуславливающие выдачу наличием договора, рассматривают в отношениях между собой преступления, указанные в пунктах 1 а), б) и 2 а), б) Статьи 2, в качестве преступлений, влекущих выдачу, в соответствии с условиями, предусмотренными законодательством Государства, к которому обращена просьба о выдаче.
4. Каждое из преступлений, указанных в пунктах 1 а), б) и 2 а), б) Статьи 2, рассматривается Государствами-участниками для целей выдачи, как если бы оно было совершено не только в месте его совершения, но также и на территории Государств-участников, которые обязаны установить свою юрисдикцию в соответствии с подпунктами б), с), d) и e) пункта 1 Статьи 5 и которые установили юрисдикцию в соответствии с пунктом 2 Статьи 5.

Статья 16¹⁷

Ни одно из преступлений, указанных в пунктах 1 а), б) и 2 а), б) Статьи 2, не рассматривается для целей выдачи или взаимной правовой помощи как политическое преступление, или преступление, связанное с политическим преступлением, или преступление, вызванное политическими мотивами. Поэтому связанная с таким преступлением просьба о выдаче или взаимной правовой помощи не может быть отклонена лишь на том основании, что она касается политического преступления или преступления, связанного с политическим преступлением, или преступления, вызванного политическими мотивами.

¹⁶ Данная Статья почти полностью соответствует Статье 12 Пекинской конвенции.

¹⁷ Данная Статья почти полностью соответствует Статье 13 Пекинской конвенции.

Статья 17¹⁸

Ничто в настоящей Конвенции не истолковывается как налагающее обязательство выдавать какое-либо лицо или оказывать взаимную правовую помощь, если запрашиваемое Государство-участник имеет веские основания полагать, что просьба о выдаче в связи с преступлениями, указанными в пунктах 1 а), b) и 2 а), b) Статьи 2, или о взаимной правовой помощи в отношении таких преступлений имеет целью судебное преследование или наказание этого лица по причине его расы, вероисповедания, национальности, этнического происхождения, политических убеждений или пола или что удовлетворение этой просьбы нанесло бы ущерб положению этого лица по любой из этих причин.

Статья 18¹⁹

Государства-участники, которые создают совместные воздушно-транспортные эксплуатационные организации или международные эксплуатационные агентства, эксплуатирующие воздушные суда, которые подлежат совместной или международной регистрации, надлежащим образом указывают в отношении каждого воздушного судна государство из своего числа, которое осуществляет юрисдикцию и выступает в качестве государства регистрации в делах настоящей Конвенции, и уведомляют об этом Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации, который рассылает такое уведомление всем Государствам – участникам настоящей Конвенции.

Статья 19²⁰

Когда в результате совершения одного из преступлений, указанных в Статье 2, полет отложен или прерван, любое Государство-участник, на территории которого находятся воздушное судно, пассажиры или экипаж, содействует его пассажирам и экипажу в продолжении их следования так скоро, насколько это возможно.

Статья 20

1. Государства-участники в соответствии с международным правом и национальным законодательством стремятся принимать все практически осуществимые меры с целью предотвращения преступлений, указанных в Статье 2²¹.
2. Государства-участники принимают все необходимые меры для повышения уровня информированности пассажиров о недопустимости и юридических последствиях указанных в Статье 2 типов поведения на авиационных объектах и на борту воздушных судов²².

¹⁸ Данная Статья почти полностью соответствует Статье 14 Пекинской конвенции.

¹⁹ Данная Статья соответствует Статье 15 Пекинской конвенции и Статье 18 Токийской конвенции.

²⁰ Данная Статья соответствует пункту 2 Статьи 16 Пекинской конвенции.

²¹ Данный пункт соответствует пункту 1 Статьи 16 Пекинской конвенции.

²² Текст взят из Рекомендуемой практики 6.44 Приложения 9.

3. Государства-участники стремятся обеспечивать, чтобы аэропорты, эксплуатанты и государственные полномочные органы обучали сотрудников соответствующих служб методам выявления и контролирования типов поведения, указанных в Статье 2, включая способы распознавания и смягчения обостряющейся обстановки и урегулирования кризисной ситуации²³.

Статья 21

1. Государства-участники оказывают друг другу наиболее полную правовую помощь в связи с уголовно-процессуальными действиями, предпринятыми в отношении преступлений, указанных в Статье 2. Во всех случаях применяется законодательство Государства, к которому обращена просьба²⁴.

2. Положения пункта 1 настоящей Статьи не влияют на обязательства по любому другому договору, двустороннему или многостороннему, который регулирует или будет регулировать, полностью или частично, взаимную правовую помощь по уголовным делам²⁵.

3. Любое Государство-участник, имеющее основание полагать, что одно из преступлений, указанных в Статье 2, будет совершено, в соответствии со своим национальным законодательством предоставляет имеющуюся у него любую соответствующую информацию тем Государствам-участникам, которые, по его мнению, являются государствами, указанными в пунктах 1 и 2 Статьи 5²⁶.

4. Государства-участники принимают надлежащие меры для обеспечения сотрудничества эксплуатантов и их экипажей и пассажиров при предпринятии процессуальных действий в связи с совершением любого из преступлений, указанных в Статье 2.

Статья 22²⁷

1. Любой спор между двумя или более Государствами-участниками, касающийся толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть урегулирован путем переговоров, по просьбе одного из них будет передаваться на арбитраж. Если в течение шести месяцев со дня просьбы об арбитраже Стороны не в состоянии прийти к соглашению по вопросу об организации арбитража, любая из этих Сторон может передать спор в Международный суд в соответствии со Статутом Суда.

²³ Текст взят из Рекомендуемой практики 6.45 Приложения 9.

²⁴ Данный пункт соответствует пункту 1 Статьи 17 Пекинской конвенции.

²⁵ Данный пункт соответствует пункту 2 Статьи 17 Пекинской конвенции.

²⁶ Данный пункт соответствует Статье 18 Пекинской конвенции.

²⁷ Данная Статья соответствует Статье 20 Пекинской конвенции.

2. Каждое Государство может при подписании, ратификации, принятии или утверждении настоящей Конвенции или при присоединении к ней сделать заявление о том, что оно не считает себя связанным положениями предыдущего пункта. Другие Государства-участники не будут связаны положениями предыдущего пункта во взаимоотношениях с любым Государством-участником, сделавшим такую оговорку.

3. Любое Государство-участник, сделавшее оговорку в соответствии с предыдущим пунктом, может в любое время снять эту оговорку путем уведомления депозитария.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ДОБАВЛЕНИЕ В

Новый документ с целью внесения поправок в Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов

Глава I. Сфера применения Конвенции ПОЛОЖЕНИЯ ПРЕАМБУЛЫ

ГЛАВА I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ПРЕСТУПЛЕНИЯ И СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 1

~~1. Настоящая Конвенция применяется в отношении:~~

~~а) уголовных преступлений;~~

~~б) актов, которые, независимо от того, являются ли они преступлениями или нет, могут угрожать или угрожают безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества, либо актов, которые создают угрозу поддержанию должного порядка и дисциплины на борту.~~

~~2. За исключением предусмотренного в Главе III, настоящая Конвенция применяется в отношении к преступлений или актам, совершенных лицом на борту любого воздушного судна, зарегистрированного в каком-либо Договаривающемся государстве, во время нахождения такого воздушного судна в полете либо на поверхности в открытом море или на поверхности в любом другом районе вне пределов территории любого государства.~~

~~3. Для целей настоящей Конвенции воздушное судно считается находящимся в полете с момента включения двигателя в целях взлета до момента окончания пробега при посадке.~~

~~4. Настоящая Конвенция не применяется к воздушным судам, используемым на военной, таможенной или полицейской службах.~~

В целях настоящей Конвенции:

а) Воздушное судно считается находящимся "в полете" в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки; в случае вынужденной посадки считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные власти не примут на себя ответственность за воздушное судно и за лиц и имущество, находящихся на борту.

- b) "Член экипажа" означает лицо, назначенное эксплуатантом воздушного судна для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение служебного полетного времени.
- c) "Сотрудник службы безопасности на борту" означает лицо, уполномоченное правительством государства эксплуатанта и правительством государства регистрации на размещение на борту воздушного судна с целью защиты этого воздушного судна и находящихся на нем лиц от актов незаконного вмешательства. Данное определение не включает лиц, нанимаемых исключительно для обеспечения личной защиты одного или нескольких конкретных лиц, путешествующих на борту воздушного судна, например, личных телохранителей.
- d) "Международный полет" означает любой полет, при котором намеченный [или фактический] пункт вылета и пункт назначения расположены на территории двух государств, независимо от того, имеется ли перерыв в полете, или на территории одного государства, если имеется намеченная остановка на территории другого государства.
- e) "Эксплуатант" означает лицо, которое использует воздушное судно, при том условии, что если управление полетом воздушного судна осуществляется лицом, от которого прямо или косвенно происходит право использовать данное воздушное судно, то такое лицо считается эксплуатантом. Лицо считается использующим воздушное судно в том случае, когда он или она использует его лично, либо когда его или ее служащие или агенты используют воздушное судно в рамках своих служебных обязанностей, независимо от того, входит ли это в круг их полномочий.
- f) "Командир воздушного судна" означает пилота, назначенного эксплуатантом или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета. [В случае потери командиром воздушного судна трудоспособности по любой причине исполнение обязанностей командира воздушного судна берет на себя назначенный второй пилот].
- g) "Государство-участник" означает государство, для которого настоящая Конвенция находится в силе.

Статья 2

~~Без ущерба для положений Статьи 4 и за исключением случаев, когда этого требует безопасность воздушного судна или находящихся на его борту лиц или имущества, никакое положение настоящей Конвенции не должно толковаться как разрешающее или предписывающее любые меры в отношении уголовных преступлений политического характера или уголовных преступлений, основанных на расовой или религиозной дискриминации.~~

1. Любое лицо совершает преступление на борту воздушного судна, если это лицо:
 - a) осуществляет нападение, угрозу или запугивание члена экипажа, физически или словесно, или вмешивается в выполнение обязанностей членом экипажа, или уменьшает возможность члена экипажа выполнять эти обязанности; или
 - b) отказывается выполнять законное указание, данное командиром воздушного судна или членом экипажа от имени командира воздушного судна, в целях обеспечения безопасности воздушного судна, или любого лица, или имущества на борту или в целях поддержания должного порядка и дисциплины на борту.
2. Любое лицо совершает преступление на борту воздушного судна, если это лицо:
 - a) совершает или угрожает совершить акт физического насилия против другого лица; или
 - b) совершает сексуальное нападение на другое лицо.
3. Любое лицо, осуществляющее действия, которые могут подвергать опасности безопасность воздушного судна или любого лица на борту или ставить под угрозу должный порядок и дисциплину на борту воздушного судна, совершает преступление на борту воздушного судна, если это лицо:
 - a) осуществляет нападение, угрозу или запугивание, физически или словесно, в отношении другого лица; или
 - b) умышленно повреждает или уничтожает имущество; или
 - c) употребляет алкогольные напитки или наркотические средства¹, что приводит к интоксикации.
4. Любое лицо совершает преступление на борту воздушного судна, если это лицо:
 - a) курит в туалете или курит в другом месте таким образом, что это может ставить под угрозу безопасность воздушного судна; или²
 - b) повреждает дымоизвещатель или любое другое устройство обеспечения безопасности на борту воздушного судна; или
 - c) пользуется переносным электронным устройством, когда такое пользование запрещено; или

¹ Можно рассмотреть также использование термина "контролируемые вещества".

² Другими альтернативными вариантами могут быть следующие: "курит в туалете или курит в другом месте, когда это запрещено", или "курит в любом месте на борту, в том числе, но не исключительно, в туалете".

d) совершает другие действия, создающие угрозу для безопасности воздушного судна или лиц или имущества на борту воздушного судна.

5. Перечисленные в настоящей Статье преступления не оказывают влияния на любые уголовные преступления, указанные в пункте 1 а) Статьи 1 Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, 1963 года, и на связанную с ними юрисдикцию.

ГЛАВА II. ЮРИСДИКЦИЯ

Статья 3

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

~~2. Каждое Договаривающееся государство принимает такие меры, какие могут оказаться необходимыми для установления своей юрисдикции в качестве государства регистрации в отношении преступлений, совершенных на борту воздушных судов, зарегистрированных в таком государстве.~~

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

(Вариант 1. Токийская конвенция 1963 года)

1. Настоящая Конвенция не применяется к воздушным судам, используемым на военной, таможенной или полицейской службах.

2. За исключением предусмотренного в Главе III, настоящая Конвенция применяется в отношении преступлений или актов, совершенных лицом на борту любого воздушного судна, зарегистрированного в Государстве-участнике, во время нахождения такого воздушного судна в полете либо на поверхности в открытом море или на поверхности в любом другом районе вне пределов территории любого государства.

3. Положения Главы III не применяются в отношении преступлений, которые совершает или намеревается совершить лицо на борту воздушного судна, находящегося в полете в воздушном пространстве государства регистрации либо над открытым морем или любым другим районом вне пределов территории любого государства, если последний пункт взлета или следующий пункт намеченной посадки не располагается в государстве ином, чем государство регистрации, или если воздушное судно впоследствии выполняет полет в воздушном пространстве государства иного, чем государство регистрации, и такое лицо все еще находится на борту.

(Вариант 2)

1. Настоящая Конвенция не применяется в отношении воздушных судов, используемых на военной, таможенной или полицейской службах.

2. Настоящая Конвенция применяется в отношении преступлений, совершаемых лицом на борту находящегося в полете воздушного судно, зарегистрированного в Государстве-участнике, при условии, если такое воздушное судно выполняет международный полет.

(Вариант 3)

1. Настоящая Конвенция не применяется в отношении воздушных судов, используемых на военной, таможенной или полицейской службах

2. Настоящая Конвенция применяется в отношении преступлений, совершаемых лицом на борту находящегося в полете воздушного судна, при условии, если такое воздушное судно выполняет международный полет.

Статья 4

~~Договаривающееся государство, не являющееся государством регистрации, не может чинить препятствий воздушному судну, находящемуся в полете, в целях осуществления своей уголовной юрисдикции в отношении преступления, совершенного на борту, за исключением следующих случаев:~~

- ~~a) преступление имеет последствия на территории такого государства;~~
- ~~b) преступление совершено гражданином или в отношении гражданина такого государства либо лицом, постоянно проживающим в таком государстве, или в отношении такого лица;~~
- ~~c) преступление направлено против безопасности такого государства;~~
- ~~d) преступление заключается в нарушении действующих в таком государстве любых правил или регламентов, относящихся к полету или маневрированию воздушных судов;~~
- ~~e) осуществление юрисдикции необходимо для обеспечения выполнения любого обязательства такого государства по многостороннему международному соглашению.~~

Каждое Государство-участник обязуется применять в отношении преступлений, указанных в Статье 2, надлежащие меры наказания в соответствии со своим национальным законодательством и с учетом тяжести и характера этих преступлений.

Такие меры наказания могут включать среди прочего лишение права летать и денежные штрафы.

ГЛАВА III. ЮРИСДИКЦИЯ ПОЛНОМОЧИЯ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА

Статья 5

~~1. Положения настоящей Главы не применяются в отношении преступлений и актов, совершенных или подготовленных к совершению лицом на борту воздушного судна, находящегося в полете в воздушном пространстве государства регистрации либо над открытым морем или любым другим районом вне территории любого государства, если последний пункт взлета или следующий пункт намеченной посадки не располагается в государстве ином, чем государство регистрации, или если воздушное судно не продолжает полет в воздушном пространстве государства иного, чем государство регистрации, и такое лицо все еще находится на борту.~~

1. Каждое Государство-участник принимает такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы установить свою юрисдикцию над преступлениями, указанными в Статье 2, в следующих случаях:

- a) когда преступление совершено на борту воздушного судна, зарегистрированного в данном государстве; или
- b) когда преступление совершено на борту воздушного судна, сданного в аренду с экипажем или без экипажа эксплуатанту, основное место деятельности которого или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в этом государстве; или
- c) когда преступление совершено на борту воздушного судна на территории или над территорией этого государства; или
- d) когда преступление совершено гражданином этого государства; или
- e) когда преступление совершено на борту воздушного судна, выполняющего полет вне пределов этого государства; если
 - i) следующий пункт посадки воздушного судна находится в этом государстве; [и
 - ii) командир воздушного судна передал подозреваемого преступника компетентным органам этого государства с просьбой к этим органам осуществить уголовное преследование подозреваемого преступника и с подтверждением того, что командир воздушного судна или эксплуатант не обращался или не будет обращаться с аналогичной просьбой к какому-либо другому государству.]

2. Каждое Государство-участник может также устанавливать свою юрисдикцию над любым таким преступлением в следующих случаях:

- a) когда преступление совершено против гражданина этого государства;
- b) когда преступление совершено лицом без гражданства, которое обычно проживает на территории этого государства.

3. Каждое Государство-участник принимает также такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы установить свою юрисдикцию над преступлениями, указанными в пункте 1 а), b) и пункте 2 а), b) Статьи 2, в случае, когда предполагаемый преступник находится на его территории и оно не выдает это лицо в соответствии со Статьей 17 ни одному из Государств-участников, установивших свою юрисдикцию в соответствии с применимыми пунктами настоящей Статьи в отношении таких преступлений.

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

ГЛАВА III. ПОЛНОМОЧИЯ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА

Статья 6

Вариант 1

1. Командир воздушного судна, если он или она имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или намеревается совершить на борту воздушного судна преступление, предусмотренное в Статье ~~21~~, ~~пункт 1~~, может применить к такому лицу разумные меры, включая ограничительные меры, которые необходимы для:

- a) обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на ~~нем~~ его борту лиц или имущества; или
- b) поддержания должного порядка и дисциплины на борту; или
- c) предоставления ему или ей возможности передать такое лицо компетентным органам или высадить его в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

2. Командир воздушного судна может требовать или разрешать помощь других членов экипажа и может просить или разрешать, но не требовать помощи пассажиров для применения ограничительных мер к любому лицу, к которому он или она имеет право применять такие меры. Любой член экипажа или пассажир может также применять разумные превентивные меры без такого разрешения, если он или она имеет достаточные основания полагать, что такие меры необходимы для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на ~~нем~~ его борту лиц или имущества.

(Вариант 2. Сотрудники службы безопасности на борту)

1. Командир воздушного судна, если он или она имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или намеревается совершить на борту воздушного судна преступление, предусмотренное в Статье 2, может применить к такому лицу разумные меры, включая ограничительные меры, которые необходимы для:

- a) обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества; или
- b) поддержания должного порядка и дисциплины на борту; или
- c) предоставления ему или ей возможности передать такое лицо компетентным органам или высадить его в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

2. Командир воздушного судна может требовать или разрешать помощь других членов экипажа и может просить или разрешать, но не требовать помощи пассажиров для применения ограничительных мер к любому лицу, к которому он или она имеет право применять такие меры. Любой член экипажа или пассажир может также применять разумные превентивные меры без такого разрешения, если он или она имеет достаточные основания полагать, что такие меры необходимы для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества.

3. Любой член экипажа, сотрудник службы безопасности на борту или пассажир может также применять любые разумные превентивные меры без такого разрешения, если он или она имеет достаточные основания полагать, что такие меры необходимо применить немедленно для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества.

Статья 7

1. Ограничительные меры, примененные к лицу в соответствии со Статьей 6, не продолжают действовать за пределами любого пункта, в котором воздушное судно совершает посадку, за исключением случаев, когда:

- a) такой пункт находится на территории государства, не являющегося договаривающимся Государством-участником, и его полномочные органы отказываются разрешить высадку такого лица или такие меры были применены в соответствии с пунктом 1 c) Статьи 6 в целях обеспечения его или ее передачи компетентным органам;
- b) воздушное судно совершает вынужденную посадку, и командир воздушного судна не в состоянии передать такое лицо компетентным органам; или
- c) это лицо соглашается продолжить полет с применением к нему ограничительных мер.

2. Командир воздушного судна, на борту которого находится лицо, в отношении которого были применены ограничительные меры в соответствии с положениями Статьи 6, в возможно короткий срок и по возможности до посадки на территории какого-либо государства уведомляет полномочные органы этого государства о том, что на борту находится лицо, к которому применены ограничительные меры, и о причинах применения к нему таких мер.

Статья 8

1. Командир воздушного судна может, насколько это необходимо для целей подпунктов а) или б) пункта 1 Статьи 6, высадить на территории любого государства, в котором воздушное судно совершает посадку, любое лицо, в отношении которого он **или она** имеет достаточные основания полагать, что оно совершило или намеревается совершить на борту воздушного судна акт, предусмотренный в **Статье 2 в пункте 1 (б) статьи 1.**

2. Командир воздушного судна уведомляет полномочные органы государства, в котором он **или она** высаживает любое лицо в соответствии с настоящей Статьей, о факте и причинах такой высадки.

Статья 9

1. Командир воздушного судна может передать компетентным органам любого ~~договаривающегося~~ **Государства-участника**, на территории которого воздушное судно совершает посадку, любое лицо, в отношении которого он **или она** имеет достаточные основания полагать, что оно совершило на борту воздушного судна преступление, предусмотренное в Статье 2 ~~акт, который, по его мнению, является тяжким преступлением согласно уголовному законодательству государства регистрации воздушного судна.~~

2. Командир воздушного судна в возможно короткий срок и по возможности до посадки на территории ~~договаривающегося~~ **Государства-участника** с лицом на борту, которое командир воздушного судна намеревается передать в соответствии с предыдущим пунктом, уведомляет полномочные органы такого государства о своем намерении передать такое лицо и о причинах передачи.

3. Командир воздушного судна предоставляет полномочным органам, которым в соответствии с положениями настоящей Статьи передается любой подозреваемый преступник, **все** доказательства и сведения, ~~которыми он располагает в соответствии с законодательством государства регистрации воздушного судна располагает на законном основании~~ которыми он **или она** располагает на законном основании.

Статья 10

Вариант 1

За действия, предпринятые в соответствии с настоящей Конвенцией, командир воздушного судна, любой другой член экипажа, любой пассажир, владелец или эксплуатант, 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.

(Вариант 2)

За действия, предпринятые в соответствии с настоящей Конвенцией, командир воздушного судна, любой другой член экипажа, любой пассажир, владелец или эксплуатант не несут ответственности ни при каком судебном разбирательстве, возбужденном лицом или от имени лица, в отношении которого были предприняты такие действия.

(Вариант 3. Норма гуманного обращения)

За действия, предпринятые в соответствии с настоящей Конвенцией, командир воздушного судна, любой другой член экипажа, любой пассажир, владелец или эксплуатант не несут ответственности ни при каком судебном разбирательстве, возбужденном лицом или от имени лица, в отношении которого были предприняты такие действия, за исключением случаев, когда такие действия были предприняты самоуправным и произвольным образом.

(Вариант 4. Сотрудник службы безопасности на борту)

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

ГЛАВА IV. ~~НЕЗАКОННЫЙ ЗАХВАТ ВОЗДУШНОГО СУДНА~~ ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВ

Статья 11

~~1—Если находящееся на борту лицо с помощью силы или угрозы силой незаконно совершает акт вмешательства, захвата или другого незаконного осуществления контроля над воздушным судном в полете или если оно готовит к совершению такой акт, Договаривающиеся государства принимают все надлежащие меры для восстановления~~

~~контроля законного командира над воздушным судном или для сохранения за ним контроля над воздушным судном.~~

~~2. В случаях, предусмотренных предыдущим пунктом, Договаривающееся государство, в котором воздушное судно совершает посадку, в возможно короткий срок разрешает его пассажирам и экипажу продолжить полет и возвращает воздушное судно и его груз их законным владельцам~~

1. Любое Государство-участник разрешает командиру воздушного судна, зарегистрированного в другом Государстве-участнике, высадить любое лицо в соответствии с пунктом 1 Статьи 8.

2. Любое Государство-участник принимает любое лицо, которое командир воздушного судна передает в соответствии с пунктом 1 Статьи 9³.

3. Убедившись, что того требуют обстоятельства, любое Государство-участник заключает под стражу или принимает другие меры, обеспечивающие присутствие любого лица, которое им было принято. Заключение под стражу и другие меры осуществляются в соответствии с законодательством этого государства, но могут продолжаться только в течение времени, разумно необходимого для начала уголовного производства или производства о выдаче⁴.

4. Любому лицу, находящемуся под стражей в соответствии с предыдущим пунктом, оказывается содействие в немедленном установлении контакта с ближайшим соответствующим представителем государства, гражданином которого оно является⁵.

5. Любое Государство-участник, которому передано лицо в соответствии с пунктом 1 Статьи 9, немедленно производит предварительное расследование фактов⁶.

6. Когда государство, согласно положениям настоящей статьи, заключает лицо под стражу, оно немедленно уведомляет государство регистрации воздушного судна и государство гражданства задержанного лица и, если оно сочтет это целесообразным, любое другое заинтересованное государство о факте содержания такого лица под стражей и об обстоятельствах, послуживших основанием для его задержания. Государство, которое производит предварительное расследование, предусмотренное пунктом 5 настоящей Статьи, незамедлительно сообщает о полученных им данных вышеупомянутым государствам и указывает, намерено ли оно осуществить свою юрисдикцию⁷.

³ Данный пункт почти полностью соответствует пункту 1 Статьи 13 Токийской конвенции.

⁴ Данный текст является измененным вариантом текста пункта 2 Статьи 13 Токийской конвенции.

⁵ Данный пункт соответствует пункту 3 Статьи 13 Токийской конвенции.

⁶ Данный пункт почти полностью соответствует пункту 4 Статьи 13 Токийской конвенции.

⁷ Данный пункт почти полностью соответствует пункту 5 Статьи 13 Токийской конвенции.

ГЛАВА V. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВ

Статья 12

~~Любое Договаривающееся государство разрешает командиру воздушного судна, зарегистрированного в другом Договаривающемся государстве, высадить любое лицо в соответствии с пунктом 1 Статьи 8.~~

1. Если любое лицо было высажено в соответствии пунктом 1 Статьи 8, или передано в соответствии с пунктом 1 Статьи 9 и если такое лицо не может или не желает продолжить свой полет и государство посадки отказывается принять его или ее, это государство может, если лицо, о котором идет речь, не является его гражданином или лицом, постоянно проживающим в этом государстве, вернуть его на территорию государства, гражданином которого это лицо является или в котором оно постоянно проживает, или на территорию государства, в котором оно начало свой полет.

2. Высадка, передача, заключение под стражу или другие меры, предусмотренные в пункте 3 Статьи 11, а также возвращение указанного лица не рассматриваются как допуск на территорию соответствующего государства по его законодательству, касающемуся въезда или допуска лиц, и ничто в настоящей Конвенции не влияет на законодательство Государства-участника, касающееся высылки лиц с его территории.

Статья 13

~~1. Любое Договаривающееся государство принимает любое лицо, которое командир воздушного судна передает в соответствии с пунктом 1 Статьи 9.~~

~~2. Убедившись, что того требуют обстоятельства, любое Договаривающееся государство заключает под стражу или принимает другие меры, обеспечивающие присутствие любого лица, подозреваемого в совершении акта, предусмотренного в пункте 1 Статьи 11, и любого лица, которое им было принято. Заключение под стражу и другие меры осуществляются в соответствии с законодательством этого государства, но могут продолжаться только в течение времени, необходимого для начала уголовного производства или производства о выдаче.~~

~~3. Любому лицу, находящемуся под стражей в соответствии с предыдущим пунктом, оказывается содействие в немедленном установлении контакта с ближайшим соответствующим представителем государства, гражданином которого оно является.~~

~~4. Любое Договаривающееся государство, которому передано лицо в соответствии с пунктом 1 Статьи 9 или на территории которого воздушное судно совершает посадку после совершения акта, предусмотренного в пункте 1 Статьи 11, немедленно производит предварительное расследование фактов.~~

~~5. Когда государство, согласно положениям настоящей Статьи, заключает лицо под стражу, оно немедленно уведомляет государство регистрации воздушного судна и~~

~~государство гражданства задержанного лица и, если оно сочтет это целесообразным, любое другое заинтересованное государство о факте содержания такого лица под стражей и об обстоятельствах, послуживших основанием для его задержания. Государство, которое производит предварительное расследование, предусмотренное пунктом 4 настоящей Статьи, незамедлительно сообщает о полученных им данных вышеупомянутым государствам и указывает, намерено ли оно осуществить свою юрисдикцию.~~

1. Без ущерба для Статьи 12 любое лицо, которое высажено в соответствии с пунктом 1 Статьи 8 или передано в соответствии с пунктом 1 Статьи 9 и которое желает продолжить свой полет, может в возможно короткий срок продолжить полет в любой пункт по своему выбору, если только его присутствие не требуется по законодательству государства высадки для целей производства о выдаче или уголовного производства⁸.

2. Без ущерба для его законодательства, касающегося въезда и допуска на его территорию, выдачи или высылки с его территории, Государство-участник, на территории которого лицо было высажено в соответствии с пунктом 1 Статьи 8, или передано в соответствии с пунктом 1 Статьи 9, гарантирует такому лицу справедливое обращение, в том числе пользование всеми правами и гарантиями в соответствии с законодательством государства, на территории которого это лицо находится, и применимыми положениями международного права, включая положения о правах человека⁹.

ГЛАВА V. ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 14

~~1. Если любое лицо было высажено в соответствии с пунктом 1 Статьи 8, или передано в соответствии с пунктом 1 Статьи 9, или высажено после совершения акта, предусмотренного в пункте 1 Статьи 11, и если такое лицо не может или не желает продолжить свой полет и государство посадки отказывается принять его, такое государство может, если лицо, о котором идет речь, не является его гражданином или лицом, постоянно проживающим в этом государстве, вернуть его на территорию государства, гражданином которого оно является или в котором постоянно проживает, или на территорию государства, в котором оно начало свой полет.~~

~~2. Высадка, передача, заключение под стражу или другие меры, предусмотренные в пункте 2 Статьи 13, а также возвращение указанного лица не рассматриваются как допуск на территорию соответствующего государства по его законодательству, касающемуся въезда или допуска лиц, и ничто в настоящей Конвенции не влияет на законодательство Договаривающегося государства, касающееся высылки лиц с его территории.~~

1. Преступления, не указанные в пунктах 1 а), б) и 2 а), б) Статьи 2, не считаются преступлениями, влекущими выдачу.

⁸ Данный текст частично соответствует тексту пункта 1 Статьи 15 Токийской конвенции.

⁹ Данный пункт совмещает пункт 2 Статьи 15 Токийской конвенции и Статью 11 Пекинской конвенции (положение о справедливом обращении).

2. Государство-участник, на территории которого оказывается преступник, совершивший преступление, указанное в пунктах 1 а), b) и 2 а), b) Статьи 2, если оно не выдает это лицо, обязано без каких-либо исключений и независимо от того, совершено ли преступление на его территории, передать дело своим компетентным органам для целей уголовного преследования. Эти органы принимают решение таким же образом, как и в случае любого обычного преступления серьезного характера в соответствии с законодательством этого государства.

Статья 15

~~1. Без ущерба для Статьи 14 любое лицо, которое было высажено в соответствии с пунктом 1 Статьи 8, или передано в соответствии с пунктом 1 Статьи 9, или высажено после совершения акта, предусмотренного в пункте 1 Статьи 11, и которое желает продолжить свой полет, может в возможно короткий срок продолжить полет в любой пункт по своему выбору, если только его присутствие не требуется по законодательству государства посадки для целей производства о выдаче или уголовного производства.~~

~~2. Без ущерба для его законодательства, касающегося въезда и допуска на его территорию, выдачи или высылки с его территории, Договаривающееся государство, на территории которого лицо было высажено в соответствии с пунктом 1 Статьи 8, или передано в соответствии с пунктом 1 Статьи 9, или высадилось и подозревается в совершении акта, предусмотренного в пункте 1 Статьи 11, обращается с таким лицом в целях его защиты и безопасности не менее благоприятно, чем с гражданами такого Договаривающегося государства в подобных обстоятельствах~~

1. Преступления, указанные в пунктах 1 а), b) и 2 а), b) Статьи 2, считаются подлежащими включению в качестве преступлений, влекущих выдачу, в любой договор о выдаче, заключенный между Государствами-участниками. Государства-участники обязуются включать такие преступления в качестве преступлений, влекущих выдачу, в любой договор о выдаче, заключаемый между ними.

2. Если Государство-участник, которое обуславливает выдачу наличием договора, получает просьбу о выдаче от другого Государства-участника, с которым оно не имеет договора о выдаче, оно может по своему усмотрению рассматривать настоящую Конвенцию в качестве юридического основания для выдачи в отношении преступлений, указанных в пунктах 1 а), b) и 2 а), b) Статьи 2. Выдача производится в соответствии с другими условиями, предусматриваемыми законодательством государства, к которому обращена просьба о выдаче.

3. Государства-участники, не обуславливающие выдачу наличием договора, рассматривают в отношениях между собой преступления, указанные в пунктах 1 а), b) и 2 а), b) Статьи 2, в качестве преступлений, влекущих выдачу, в соответствии с условиями, предусмотренными законодательством государства, к которому обращена просьба о выдаче.

4. Каждое из преступлений, указанных в пунктах 1 а), b) и 2 а), b) Статьи 2, рассматривается Государствами-участниками для целей выдачи, как если бы оно было совершено не только в месте его совершения, но также и на территории Государств-участников, которые обязаны установить свою юрисдикцию в соответствии с подпунктами b), c), d) и e) пункта 1 Статьи 5 и которые установили юрисдикцию в соответствии с пунктом 2 Статьи 5.

ГЛАВА V. ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 16

~~1. Преступления, совершенные на воздушном судне, зарегистрированном в каком-либо Договаривающемся государстве, рассматриваются для целей выдачи, как если бы они были совершены не только в месте их совершения, но также и на территории государства регистрации воздушного судна.~~

~~2. Без ущерба для положений предыдущего пункта ничто в настоящей Конвенции не считается обязывающим осуществлять выдачу~~

Ни одно из преступлений, указанных в пунктах 1 а), b) и 2 а), b) Статьи 2, не рассматривается для целей выдачи или взаимной правовой помощи как политическое преступление, или преступление, связанное с политическим преступлением, или преступление, вызванное политическими мотивами. Поэтому связанная с таким преступлением просьба о выдаче или взаимной правовой помощи не может быть отклонена лишь на том основании, что она касается политического преступления или преступления, связанного с политическим преступлением, или преступления, вызванного политическими мотивами.

Статья 17

~~При осуществлении любых мер по расследованию или аресту либо при осуществлении юрисдикции иным образом в связи с любым преступлением, совершенным на борту воздушного судна, Договаривающиеся государства обращают должное внимание на безопасность и другие интересы авионавигации и действуют таким образом, чтобы избежать необоснованной задержки воздушного судна, пассажиров, экипажа или груза.~~

Ничто в настоящей Конвенции не истолковывается как налагающее обязательство выдавать какое-либо лицо или оказывать взаимную правовую помощь, если запрашиваемое Государство-участник имеет веские основания полагать, что просьба о выдаче в связи с преступлениями, указанными в пунктах 1 а), b) и 2 а), b) Статьи 2, или о взаимной правовой помощи в отношении таких преступлений имеет целью судебное преследование или наказание этого лица по причине его расы, вероисповедания, национальности, этнического происхождения, политических убеждений или пола или что удовлетворение этой просьбы нанесло бы ущерб положению этого лица по любой из этих причин.

Статья 18

~~Если Договаривающиеся государства~~ Государства-участники, которые создают совместные воздушно-транспортные эксплуатационные организации или международные эксплуатационные агентства, эксплуатирующие воздушные суда, которые подлежат совместной или международной регистрации, надлежащим образом, в соответствии с обстоятельствами дела, указывают в отношении каждого воздушного судна государство из своего числа, которое рассматривается как государство регистрации, и уведомляют об этом осуществляет юрисдикцию и выступает в качестве государства регистрации в делах настоящей Конвенции, и уведомляют об этом Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации, который рассылает такое уведомление всем Государствам – участникам настоящей Конвенции.

Статья 19

~~До даты вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с положениями Статьи 21 она остается открытой для подписания от имени любого государства, которое на эту дату является членом Организации Объединенных Наций либо любого из ее специализированных учреждений~~

Когда в результате совершения одного из преступлений, указанных в Статье 2, полет отложен или прерван, любое Государство-участник, на территории которого находятся воздушное судно, пассажиры или экипаж, содействует его пассажирам и экипажу в продолжении их следования так скоро, насколько это возможно.

Статья 20

~~1. Настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшими ее государствами в соответствии с их конституционными процедурами.~~

~~2. Ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации.~~

1. Государства-участники в соответствии с международным правом и национальным законодательством стремятся принимать все практически осуществимые меры с целью предотвращения преступлений, указанных в статье 2¹⁰.

2. Государства-участники принимают все необходимые меры для повышения уровня информированности пассажиров о недопустимости и юридических последствиях указанных в статье 2 типов поведения на авиационных объектах и на борту воздушных судов¹¹.

3. Государства-участники стремятся обеспечивать, чтобы аэропорты, эксплуатанты и государственные полномочные органы обучали сотрудников соответствующих служб

¹⁰ Данный пункт соответствует пункту 1 Статьи 16 Пекинской конвенции.

¹¹ Текст взят из Рекомендуемой практики 6.44 Приложения 9.

методам выявления и контролирования типов поведения, указанных в Статье 2, включая способы распознавания и смягчения обостряющейся обстановки и урегулирования кризисной ситуации¹².

Статья 21

~~1. После того как двенадцать государств, подписавших настоящую Конвенцию, сдадут на хранение свои ратификационные грамоты, она вступит в силу для них на девяностый день со дня сдачи на хранение двенадцатой ратификационной грамоты. Для каждого государства, ратифицирующего ее позднее, она вступает в силу на девяностый день после сдачи на хранение ратификационной грамоты данного государства.~~

~~2. После вступления в силу настоящей Конвенции она регистрируется у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций Международной организацией гражданской авиации.~~

1. Государства-участники оказывают друг другу наиболее полную правовую помощь в связи с уголовно-процессуальными действиями, предпринятыми в отношении преступлений, указанных в статье 2. Во всех случаях применяется законодательство государства, к которому обращена просьба¹³.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи не влияют на обязательства по любому другому договору, двустороннему или многостороннему, который регулирует или будет регулировать, полностью или частично, взаимную правовую помощь по уголовным делам¹⁴.

3. Любое Государство-участник, имеющее основание полагать, что одно из преступлений, указанных в Статье 2, будет совершено, в соответствии со своим национальным законодательством предоставляет имеющуюся у него любую соответствующую информацию тем Государствам-участникам, которые, по его мнению, являются государствами, указанными в пунктах 1 и 2 Статьи 5¹⁵.

4. Государства-участники принимают надлежащие меры для обеспечения сотрудничества эксплуатантов и их экипажей и пассажиров при предпринятии процессуальных действий в связи с совершением любого из преступлений, указанных в статье 2.

Статья 22

~~1. После вступления в силу настоящей Конвенции она остается открытой для присоединения любого государства — члена Организации Объединенных Наций или любого из ее специализированных учреждений.~~

¹² Текст взят из Рекомендуемой практики 6.45 Приложения 9.

¹³ Данный пункт соответствует пункту 1 Статьи 17 Пекинской конвенции.

¹⁴ Данный пункт соответствует пункту 2 Статьи 17 Пекинской конвенции.

¹⁵ Данный пункт соответствует Статье 18 Пекинской конвенции.

~~2. Присоединение государства производится путем сдачи на хранение документа о присоединении Международной организации гражданской авиации и вступает в силу на девяностый день после даты такой сдачи на хранение~~

1. Любой спор между двумя или более Государствами-участниками, касающийся толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть урегулирован путем переговоров, по просьбе одного из них будет передаваться на арбитраж. Если в течение шести месяцев со дня просьбы об арбитраже Стороны не в состоянии прийти к соглашению по вопросу об организации арбитража, любая из этих Сторон может передать спор в Международный суд в соответствии со Статутом Суда.

2. Каждое государство может при подписании, ратификации, принятии или утверждении настоящей Конвенции или при присоединении к ней сделать заявление о том, что оно не считает себя связанным положениями предыдущего пункта. Другие Государства-участники не будут связаны положениями предыдущего пункта во взаимоотношениях с любым Государством-участником, сделавшим такую оговорку.

3. Любое Государство-участник, сделавшее оговорку в соответствии с предыдущим пунктом, может в любое время снять эту оговорку путем уведомления депозитария.

Статья 23

~~1. Любое Договаривающееся государство может отказаться от участия в настоящей Конвенции путем уведомления об этом Международной организации гражданской авиации.~~

~~2. Отказ от участия в Конвенции вступает в силу через шесть месяцев после даты получения Международной организацией гражданской авиации уведомления об отказе от участия.~~

Статья 24

~~1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися государствами, касающийся толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть урегулирован путем переговоров, по просьбе одного из них передается на арбитраж. Если в течение шести месяцев со дня просьбы об арбитраже Стороны не смогут прийти к соглашению по вопросу об организации арбитража, по просьбе любой из этих Сторон спор может быть передан в Международный Суд в соответствии со Статутом Суда.~~

~~2. Каждое государство может при подписании или ратификации настоящей Конвенции или при присоединении к ней сделать заявление о том, что оно не считает себя связанным положениями предыдущего пункта. Другие Договаривающиеся государства не являются связанными положениями предыдущего пункта во взаимоотношениях с любым Договаривающимся государством, сделавшим такую оговорку.~~

~~3. Любое Договаривающееся государство, сделавшее оговорку в соответствии с предыдущим пунктом, может в любое время снять эту оговорку путем уведомления Международной организации гражданской авиации.~~

~~Статья 25~~

~~За исключением предусмотренного в Статье 24, никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции.~~

~~Статья 26~~

~~Международная организация гражданской авиации уведомляет все государства, которые являются членами Организации Объединенных Наций или любого из ее специализированных учреждений:~~

- ~~a) о каждом подписании настоящей Конвенции и о дате подписания;~~
- ~~b) о сдаче на хранение каждой ратификационной грамоты или документа о присоединении и о дате такой сдачи на хранение;~~
- ~~c) о дате вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 Статьи 21;~~
- ~~d) о получении каждого уведомления об отказе от участия и дате его получения; и~~
- ~~e) о получении любого заявления или уведомления, сделанного в соответствии со Статьей 24, и дате его получения.~~

~~В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.~~

~~СОВЕРШЕНО в Токио четырнадцатого сентября одна тысяча девятьсот шестьдесят третьего года в трех экземплярах, составленных на английском, испанском и французском языках, причем все тексты являются аутентичными.~~

~~Настоящая Конвенция сдается на хранение Международной организации гражданской авиации, в которой она в соответствии со Статьей 19 остается открытой для подписания, и упомянутая Организация направляет заверенные экземпляры Конвенции всем государствам, которые являются членами Организации Объединенных Наций или любого из ее специализированных учреждений.~~

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ДОБАВЛЕНИЕ 5**СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОДКОМИТЕТ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА
ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ТОКИЙСКОЙ КОНВЕНЦИИ, ВКЛЮЧАЯ
ПРОБЛЕМУ НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫХ ПАССАЖИРОВ**

Монреаль, 22–25 мая 2012 года

Резюме (окончательный текст)

1. В международном авиационном сообществе продолжает расти озабоченность в связи с проблемой недисциплинированных пассажиров. Необходимо осуществить дополнительные исследования с целью сбора данных для более тщательной оценки масштабов этой проблемы.
2. Необходимо сохранить действующую юрисдикцию государства регистрации в отношении преступлений в рамках уголовного законодательства такого государства, как предусмотрено в Токийской конвенции.
3. Общее мнение заключается в том, что включение и применение юрисдикций государства эксплуатанта и государства посадки позволят обуздать усиливающуюся тенденцию недисциплинированного поведения на борту воздушных судов. Конечно, необходимо включить и территориальную юрисдикцию. Однако вопрос о включении других основ юрисдикции потребует дальнейшего обсуждения. Необходимо исключить предлагаемое требование о том, что применение юрисдикции государства посадки должно быть обусловлено просьбой командира. Вопрос о том, следует ли сделать применение всех этих основ юрисдикции (если они будут включены) обязательным или факультативным, требует дополнительного обсуждения. Нет никакой необходимости для установления какой-либо иерархии в отношении юрисдикционных основ.
4. Хотя и существует общее мнение, что составление перечня преступлений, который будет лежать в основе новых основ юрисдикции, будет содействовать достижению полезной цели, еще необходимо убедить некоторые делегации в необходимости такого перечня. Некоторые другие делегации испытывают озабоченность в отношении того, что такой перечень не будет иметь достаточно всеобъемлющего характера. Необходимо осуществить дополнительную работу, чтобы убедить их в необходимости, цели и содержании такого перечня. Более подробная информация содержится в докладе Рабочей группы по перечню преступлений, который содержится в приложении.
5. Общий консенсус заключается в том, что любой перечень преступлений, которые будут рассматриваться для включения в Токийскую конвенцию, не должен дублировать преступления, содержащиеся в других конвенциях о борьбе с терроризмом и что они должны иметь достаточно серьезный характер, чтобы привлечь внимание международного сообщества и гарантировать применение уголовной юрисдикции. Имеются определенные оговорки в отношении включения в такой перечень мелких правонарушений, которые скорее подпадают

под применение административных санкций со стороны соответствующих Государств или мер со стороны эксплуатантов.

6. Существует общий консенсус в отношении того, что вероятно вряд ли будет целесообразно заимствовать систему экстрадиции, существующую в других конвенциях о борьбе с терроризмом, и использовать ее в Токийской конвенции с тем, чтобы решить проблему недисциплинированных пассажиров. Если и следует включить положение о выдаче, оно должно быть зарезервировано только для тяжких и наиболее тяжких преступлений. Следует отметить, что в Токийской конвенции уже имеется положение о выдаче и в него будет необходимо внести поправки, если будут включены другие основы юрисдикции. В этой связи можно было бы также рассмотреть модели, установленные в других договорах (например, Конвенция ООН против транснациональной организованной преступности, Конвенция ООН против коррупции и Будапештская конвенция о киберпреступности).
7. Существует общий консенсус в отношении того, что необходимо сохранить существующий иммунитет, который обеспечивается Токийской конвенцией для командира, членов экипажа, пассажиров и владельца и эксплуатанта воздушного судна. Следует отметить, что Токийская конвенция уже предусматривает стандарт разумности в отношении поведения, к которому применяется иммунитет. Необходимо дополнительно рассмотреть вопрос о том, существует ли необходимость применения дополнительного или альтернативного стандарта к такому иммунитету (как, например, необходимость и пропорциональность). Далее, также необходимо дополнительно рассмотреть вопрос о сфере применения иммунитета, либо в отношении “любого разбирательства по причине обращения с лицом, против которого были применены меры”, либо только в отношении такого разбирательства “со стороны или от имени лица, против которого были приняты меры”.
8. Некоторые делегации отдавали предпочтение предложению о том, чтобы в пересмотренной Токийской конвенции была признана роль находящихся на борту судна сотрудников служб безопасности, которым должен быть предоставлен особый статус путем включения соответствующего положения об иммунитете. Некоторые другие делегации высказали сомнения, считая, что пересмотренная Токийская конвенция вряд ли является надлежащим документом для достижения этой цели. Другие считали, что вопрос о находящихся на борту воздушного судна сотрудниках служб безопасности можно рассмотреть в существующей Токийской конвенции в рамках категории пассажиров.
9. Не было достигнуто консенсуса в отношении вопроса об исключении нынешней статьи 11 из Токийской конвенции, касающейся восстановления контроля над воздушным судном.
10. Существует общая поддержка в отношении того, что государства могут определять соответствующие наказания и что такие наказания могут включать административные санкции, как например, отказ в перевозке и штрафы.
11. Следует дополнительно рассмотреть и решить вопрос о необходимости и масштабах модернизации Токийской конвенции. Для осуществления такого анализа и принятия такого решения было бы целесообразно учитывать следующие аспекты и соображения: а) не следует дублировать вопросы, уже рассмотренные в обновленных конвенциях о борьбе с терроризмом; б) некоторые виды коммерческой практики и проблемы ставят вопрос о необходимости модернизации Токийской конвенции (например, вопрос о необходимости применения юрисдикции государства эксплуатанта), в то время как другие проблемы могут быть решены с помощью коммерческих или иных действий эксплуатанта; и с) за исключением выявленных

юрисдикционных пробелов в целом нет необходимости в полном пересмотре самой Токийской конвенции, и многие делегации предпочли бы, чтобы усилия по ее модернизации были сконцентрированы на решении проблемы недисциплинированных пассажиров.

12. Учитывая вышесказанное, многие делегации отметили необходимость проведения еще одного совещания Подкомитета, при этом некоторые из них настаивали на том, чтобы оно было проведено в течение этого года, чтобы сохранить сложившийся ритм работы. Ряд делегаций также просили подготовить проект Протокола с тем, чтобы оказать содействие Подкомитету в его работе в ходе следующего совещания. Сложилось ощущение, что у многих Делегаций не было достаточного времени для подготовки к этому совещанию Подкомитета и, следовательно, необходимо предоставить делегациям больше времени для сбора данных и изучения вопросов и проекта Протокола с тем, чтобы они могли лучше подготовиться к следующему совещанию.

ДОПОЛНЕНИЕ К ДОБАВЛЕНИЮ 5:

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ПЕРЕЧНЮ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Группе было вновь указано на ее мандат, который состоит в том, чтобы:

1. Определить цель перечня преступлений; и
2. Определить содержание перечня.

Рабочая группа сначала рассмотрела вопрос о цели перечня преступлений.

Хотя и существовало общее понимание, что перечень преступлений, который будет положен в основу для применения новых основ юрисдикции, будет отвечать достижению полезной цели, еще предстоит убедить некоторые делегации в необходимости составления такого перечня. Они хотели бы, чтобы было собрано больше дополнительных данных о проблемах, которые возникают в результате отсутствия такого перечня в рамках Токийской конвенции. Было признано, что составление перечня чревато опасностью упущения из вида какого-нибудь важного элемента. С другой стороны, было упомянуто о целесообразности расширения сферы применения Конвенции, что, по мнению некоторых делегаций, делает составление перечня вполне естественным. Было отмечено, что государства, которые придерживались точки зрения в пользу расширения сферы их юрисдикции в рамках международного права, могли бы воспринять наличие такого перечня как определенное ограничение или обременение. С другой стороны, государства, которые придерживались более консервативного похода к своей юрисдикции, хотели бы видеть определенную степень конкретности в рамках международной ответственности, прежде чем продвигаться дальше. По мнению многих также было бы целесообразно оказаться в таком положении, чтобы они могли конкретно сообщить политическим инстанциям своих правительств о том, какую новую юрисдикцию они будут принимать на себя в соответствии с новым документом, а также о последствиях новой параллельной юрисдикции, которые могут возникнуть для них, и о требованиях в плане сотрудничества между сторонами.

Отмечая, что некоторые государства в настоящее время имеют оговорки в отношении необходимости составления такого перечня, Группа обсудила возможное содержание перечня. Сначала было определено, что позиции этого перечня не должны дублировать какие-либо преступления, предусмотренные в Монреальском (1971 год) и Пекинском (2010 год) документах. Было отмечено, что убийство, тяжкое нападение, тяжкое сексуальное нападение и попытки совершения таких преступлений обладают достаточной степенью тяжести, чтобы привлечь внимание международного сообщества, в случае их совершения на борту воздушного судна, находящегося в полете, и могли бы образовать надлежащее основание для применения уголовной юрисдикции, по крайней мере, в рамках некоторых новых основ для применения параллельной юрисдикции, которые обсуждаются в настоящее время. С другой стороны, вмешательство в действия членов экипажа при исполнении ими своих обязанностей, отказ от выполнения указаний командира или членов экипажа, причинение ущерба или курение скорее относятся к сфере применения административных мер со стороны государств или мер со стороны эксплуатантов воздушных судов, которые могли бы предусматривать включение в черные списки.

Наконец, как представляется, было бы полезно сохранить властные полномочия командира воздушного судна для поддержания надлежащего порядка и дисциплины на борту воздушного судна, как в настоящее время предусмотрено в Статьях 1 1) b) and 6 1) b) Конвенции.