



Doc 10014-LC/35

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ 35-Я СЕССИЯ

Монреаль, 6–15 мая 2013 года

ДОКЛАД

Опубликовано с санкции Генерального секретаря

2013



Doc 10014-LC/35

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ 35-Я СЕССИЯ

Монреаль, 6–15 мая 2013 года

ДОКЛАД

Опубликовано с санкции Генерального секретаря

2013

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

Дос 10014. Доклад Юридического Комитета

Номер заказа: 10014

ISBN 978-92-9249-323-3

© ИКАО, 2013

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в какой форме и никакими средствами без предварительного письменного разрешения Международной организации гражданской авиации.

ДОКЛАД 35-Й СЕССИИ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА

Препроводительное письмо

Кому: Президенту Совета

От: председателя Юридического комитета

Имею честь представить, в соответствии с правилом 46 *Правил процедуры Юридического комитета*, доклад 35-й сессии Юридического комитета.



Майкл Дженнисон

Монреаль, 14 июня 2013 года

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ – 35-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 6–15 мая 2013 года)

Содержание

Страница

Место проведения и продолжительность сессии	1
Выступления при открытии сессии	1
Повестка дня и организация работы.....	2
Заседания	2
Представленность государств и международных организаций	3
Протоколы заседаний.....	3

ДОКЛАД ПО ПУНКТАМ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Пункт 2:	Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов по воздушному праву.....	2-1
Пункт 3:	Рассмотрение других пунктов общей программы работы Юридического комитета.....	3-1
Пункт 4:	Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета	4-1
Пункт 5:	Выборы председателя и заместителей председателя Комитета	5-1
Пункт 6:	Сроки, место проведения и повестка дня 36-й сессии Юридического комитета	6-1
Пункт 7:	Доклад о работе сессии	7-1
Добавление А:	Повестка дня	A-1
Добавление В:	Перечень рабочих и других документов	B-1
Добавление С:	Список участников	C-1
Добавление D:	Доклад "Друзей председателя" (Статья 15 <i>bis</i>).....	D-1
Добавление E:	Доклад Рабочей группы (Статья 83 <i>bis</i>)	E-1
Добавление F:	Доклад Рабочей группы "Друзей председателя" по ССББ.....	F-1
Добавление G:	Проект текста Протокола к Токийской конвенции 1963 года, предлагаемый Юридическим комитетом	G-1

1. Место проведения и продолжительность сессии

1.1 35-я сессия Юридического комитета проходила в Монреале с 6 по 15 мая 2013 года. Председатель Юридического комитета г-н Майкл Дженнисон (Соединенные Штаты Америки) председательствовал на сессии.

2. Выступления при открытии сессии

2.1 Совещание было открыто **председателем Юридического комитета. Первый вице-президент Совета** г-н Дионисио Мендес Майора приветствовал всех делегатов и наблюдателей от имени Совета, его Президента и Генерального секретаря. Он напомнил о богатой истории деятельности Юридического комитета, который был создан в 1947 году на первой сессии Ассамблеи, в области разработки и кодификации международного воздушного права. Он подчеркнул, что Юридическим комитетом подготовлено к принятию 22 документа международного воздушного права, отметив, в частности, *Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*, подписанную в Токио в сентябре 1963 года (Токийскую конвенцию). Токийская конвенция, которая подлежала обсуждению на нынешней сессии и которую ратифицировали 185 государств, является одним из наиболее широко признанных международных документов, когда-либо разработанных под эгидой ИКАО.

2.2 Он отметил, что, несмотря на то что Токийская конвенция получила почти общемировое признание, этому документу уже 50 лет, в связи с чем, возможно, назрела необходимость анализа его адекватности, особенно в свете значительного роста числа инцидентов на борту воздушных судов, связанных с недисциплинированными или нарушающими порядок пассажирами. Он напомнил, что для рассмотрения данного вопроса Совет создал в 1997 году Исследовательскую группу Секретариата по проблеме недисциплинированных пассажиров. По итогам работы этой Группы Ассамблея в 2001 году приняла резолюцию А33-4 *"Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные/нарушающие порядок пассажиры)"* с изложением типового законодательства. Во исполнение этой резолюции был подготовлен инструктивный материал по юридическим аспектам проблемы недисциплинированных/нарушающих порядок пассажиров в виде опубликованного в 2002 году документа под названием *"Инструктивный материал по юридическим аспектам проблемы недисциплинированных/нарушающих порядок пассажиров"* (циркуляр 288 ИКАО).

2.3 Однако, учитывая продолжающийся рост числа инцидентов, связанных с недисциплинированными и нарушающими порядок пассажирами, деятельность Исследовательской группы Секретариата по проблеме недисциплинированных пассажиров была в 2001 году возобновлена на основе решения Совета. Группа определила ряд связанных с недисциплинированными пассажирами правовых вопросов, требующих решения международным сообществом, и рекомендовала создать подкомитет Юридического комитета для подготовки проекта текста в целях модернизации Токийской конвенции. Специальный подкомитет на своих совещаниях в мае и декабре 2012 года рассмотрел подготовленный докладчиком Группы доклад и рекомендовал вносить любые поправки в Токийскую конвенцию путем принятия дополнительного протокола на основе проекта текста.

2.4 Подготовленный Подкомитетом для рассмотрения Юридическим комитетом проект текста содержит предлагаемые варианты и текст в квадратных скобках, поскольку остался еще ряд нерешенных вопросов, связанных, главным образом, со следующими аспектами: юрисдикции

государства эксплуатанта и государства посадки (хотя осталось решить вопрос о том, должны ли быть такие юрисдикции обязательными или факультативными); текст не содержит перечня правонарушений, хотя соответствующие предложения вносились. Выступавший возлагал большие надежды на результаты работы Юридического комитета и выразил большую убежденность в том, что Юридический комитет справится со своими задачами. Если подготовленный Комитетом проект дополнительного протокола будет сочтен достаточно проработанным, то в качестве следующего шага Совет созвет дипломатическую конференцию для окончательной доработки и принятия текста.

2.5 **Председатель Юридического комитета** поблагодарил первого вице-президента за его ясное, полное и краткое выступление. Он объявил, что в связи с включенным в пункт 3 вопросом, касающимся аспектов экономической либерализации, связанных с безопасностью полетов, и статьи 83 *bis*, он намерен во второй день сессии вынести на рассмотрение подготовленный Секретариатом соответствующий документ LC/35-WP/3-2 и создать для работы над данным вопросом небольшую группу, которая представит свой доклад Комитету на второй неделе работы сессии.

2.6 Затем он остановился на главной задаче нынешней сессии, т. е. на предложении о внесении изменений в Токийскую конвенцию 1963 года, поскольку 50 лет назад вопрос недисциплинированных пассажиров не стоял так остро. Он признал, сославшись на разработку пекинских документов 2010 года, что акты недисциплинированного поведения не носят такого серьезного характера, как акты незаконного вмешательства, но отметил, что они совершаются чаще, что требует выработки разумных решений на основе консенсуса для возникших вопросов и уделения внимания перспективам ратификации, учитывая, что Токийская конвенция, являющаяся базовым договором, ратифицирована многими государствами.

3. Повестка дня и организация работы

3.1 Комитет принял предварительную повестку дня, содержащуюся в документе LC/35-WP/1-1. Принятая повестка дня сессии приводится в **добавлении А** к настоящему докладу.

3.2 Рабочие документы, рассмотренные Комитетом, перечислены по пунктам повестки дня в **добавлении В** к настоящему докладу.

3.3 Действия, предпринятые Комитетом по каждому пункту повестки дня, излагаются в докладе отдельно. Материал представлен в порядке нумерации пунктов повестки дня, рассмотренных Комитетом.

4. Заседания

4.1 Комитет провел 16 заседаний, причем все заседания были открытыми.

4.2 Секретарем Комитета был и.о. директора Управления по правовым вопросам и внешним сношениям (ЛЕВ) г-н Дж.В. Аугустин. Заместителями секретаря были старший сотрудник по правовым вопросам и внешним сношениям г-н Б. Верхаген и старший сотрудник по правовым вопросам д-р Дж. Хуан. Функции помощников секретаря выполняли старший сотрудник по правовым вопросам д-р Р. Абейратне и сотрудники Управления г-н А. Джейкоб, г-н А. Ополот, г-н К. Петрас и г-жа М. Уайнстин. Помощь Комитету оказывали и другие должностные лица Организации.

5. **Представленность государств и международных организаций**

5.1 В работе данной сессии Юридического комитета приняли участие 152 представителя и наблюдателя из 56 государств-членов и 5 международных организаций. Фамилии представителей и наблюдателей приводятся в **добавлении С** к настоящему докладу.

6. **Протоколы заседаний**

6.1 В соответствии с правилом 45 своих Правил процедуры Комитет **решил**, что подготавливать протоколы заседаний 35-й сессии нет необходимости.

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

2:1 Докладчик г-н А. Пьера представил в общих чертах свой доклад, содержащийся в добавлении 4 к докладу первого совещания Подкомитета (LC/SC-MOT). Затем **председатель Подкомитета** г-жа Сиу-Хай Тань представила доклады двух совещаний Подкомитета, состоявшихся в мае и декабре 2012 года (LC/SC-MOT и LC/SC-MOT/2), которые, как она отметила, кратко излагались в документе LC/35-WP/2-1, представленном Секретариатом, к которому прилагался проект текста для обсуждения.

2:2 По окончании вышеуказанных докладов председатель объявил, что после выступлений делегатов с общими замечаниями он намерен разделить дискуссию на четыре части, а именно: юрисдикция, правонарушения, иммунитет сотрудников службы безопасности на борту (ССББ) и прочие вопросы.

2:3 Все делегации выразили признательность за проделанную работу и согласились с тем, что проект текста, представленный Подкомитетом, создает прекрасную основу для обсуждения. Несколько делегаций сообщили, что внутреннее законодательство их государств устраняет пробелы в Токийской конвенции, однако высказались за модернизацию этого документа в связи с необходимостью иметь согласованный международный режим. Другие делегации, не имеющие такого внутреннего законодательства, выразили мысль о том, что международный режим поможет устранить некоторые из таких пробелов, обусловленные отсутствием юрисдикции в отношении правонарушителей-иностранцев, находящихся на борту иностранных воздушных судов.

2:4 Делегация-наблюдатель, представляющая интересы 240 ведущих авиакомпаний, выполняющих регулярные перевозки, информировала о том, что, согласно ее данным, с 1963 года случаи недисциплинированного поведения неуклонно и постоянно растут, в особенности в последние пять лет, и в настоящее время на каждые 1200 рейсов в среднем приходится один такой случай. Учитывая также применяемую в последнее время судебную практику, ставящую под сомнение иммунитет командира воздушного судна, этот наблюдатель выразил убежденность в том, что Токийская конвенция должна быть модернизирована в целях недопущения таких антиобщественных актов в дополнение к представленным в документе LC/35-WP/2-3 эксплуатационным мерам, подлежащим введению авиаперевозчиками. Что касается правового аспекта данного вопроса, то эта делегация сослалась на свою позицию, выраженную в документе LC/35-WP/2-2, и напомнила, что работа, которую предстоит выполнить Комитету, является уникальной возможностью модернизировать Токийскую конвенцию для создания прочного и строго режима.

2:5 Большинство государств полагали, что добавление новых юрисдикций, в частности юрисдикции государства эксплуатанта и юрисдикции государства посадки, усилит режим, созданный Токийской конвенцией. Значительное число этих государств поддерживало введение обязательных юрисдикций во избежание возможности ненаказания за совершенные акты, а другие государства предпочитали, чтобы такие юрисдикции были факультативными, при этом одно из них отметило, что его собственные статистические данные фактически свидетельствуют о сокращении случаев недисциплинированного поведения в последние годы. Несколько государств выразили сомнения относительно целесообразности включения таких юрисдикций в связи с недостаточно полным изучением других возможных не предусматривающих наказания способов предотвращения нарушений порядка. Одно государство также подняло вопрос о

необходимости рассмотрения совпадающих юрисдикций, если дополнительные юрисдикции должны быть установлены.

2:6 Некоторые делегации также затронули вопрос времени и, следовательно, необходимости установить, нужно ли согласовать принцип "включения двигателя", определяющий, что Токийская конвенция применяется во время нахождения воздушного судна в полете, с принципом "закрытых дверей", когда командир воздушного судна облечен властью.

2:7 Что касается включения перечня правонарушений, то некоторые делегации полагали, что это повысит универсальность Токийского режима. Некоторые из них поддержали идею общего перечня или перечня только наиболее серьезных правонарушений, а другие желали иметь более конкретный перечень. Ряд делегаций возражали против идеи перечня правонарушений.

2:8 Вопрос о ССББ был затронут многими делегациями, при этом некоторые из них поставили под сомнение целесообразность упоминания ССББ в Токийской конвенции; было указано, что статус и полномочия ССББ желательно рассматривать на двустороннем уровне. С другой стороны, несколько делегаций заявили, что Токийская конвенция должна признать ССББ, которые уже упоминаются в Приложении 17 к *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944) и в *Руководстве по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства* (Дос 8973) (в дальнейшем именуемом Руководством ИКАО по авиационной безопасности), поскольку они не являются ни членами экипажа, ни пассажирами, и в связи с этим их статус по отношению к командиру воздушного судна и их иммунитет должны быть рассмотрены.

2:9 Был также затронут вопрос о праве регресса и денежных санкциях, поднимающий проблему возмещения ущерба, связанного с отклонением рейса и высадкой или доставкой правонарушителей, в дополнение к необходимости рассмотрения вопроса о расторжении договора на перевозку с правонарушителями. Ряд делегаций указали на необходимость сохранить общепризнанные принципы права, такие как обеспечение должного процесса, и предотвратить произвол по отношению к недисциплинированному пассажиру.

2:10 Многие делегации подчеркнули практически всемирное одобрение Токийской конвенции, что делает необходимым поиск решения, которое повысило бы ценность этого глобально признанного режима, не противореча его духу и цели. В то же время, в целом, признавалось, что проблема недисциплинированных пассажиров не была в числе оснований для принятия Токийской конвенций 50 лет тому назад. В отношении ранее упомянутых мер, не предусматривающих наказания, одна делегация предложила включить в договор перевозки положения, касающиеся последствий нарушения дисциплины со стороны пассажира.

2:11 Сославшись на два представленных варианта в отношении **статьи III, изложенных в добавлении к документу LC/35-WP/2-1**, председатель предложил делегациям высказать мнения относительно того, 1) поддерживают ли они включение **юрисдикции государства посадки** и 2) какой должна быть такая юрисдикция – обязательной или факультативной. В данном контексте, по сообщению председателя Подкомитета, два варианта отличаются друг от друга в том отношении, что вариант 1 распространяет юрисдикцию государства посадки и государства эксплуатанта в обязательном порядке, предоставляя возможность добавления юрисдикции государства гражданства правонарушителя/потерпевшего и государства постоянного проживания. В варианте 2 все эти основания юрисдикции представлены таким образом, что они могут делать ее либо факультативной, либо обязательной.

2:12 В ходе состоявшейся дискуссии значительно большее число государств высказались за осуществление юрисдикции государства посадки на обязательной основе.

2:13 В ходе состоявшейся затем дискуссии одна делегация-наблюдатель вновь подчеркнула, что обязательное распространение юрисдикции государства посадки на уровне международного договора представляет собой наилучший подход к обеспечению того, чтобы недопустимое поведение не оставалось ненаказанным. Эта делегация пояснила, что вопрос о дальнейшем привлечении к ответственности по-прежнему будет решаться по усмотрению заинтересованного государства. Это общее мнение относительно обязательного распространения юрисдикции государства посадки разделило довольно значительное число делегаций, выступивших по этому вопросу, причем некоторые из них отметили, что поведение, угрожающее безопасности полета, не должно оставаться безнаказанным. По мнению этих делегаций, вариант 1 представляет собой наилучший способ предотвращения недисциплинированного поведения, а вариант 2 лишь представляет собой статус-кво, поскольку в ряде государств национальные законодательные органы уже распространили юрисдикционную компетенцию на государство посадки. Один из сторонников этого подхода привел примеры двух недавних случаев, которые затронули свыше 600 пассажиров и причинили существенный экономический ущерб затронутому перевозчику, который частично был возмещен недисциплинированными пассажирами. Эта делегация указала, что государство посадки смогло быстро установить факты и собрать необходимые свидетельские показания. Данная делегация отметила, что в случае внесения поправки в статью 3 Токийской конвенции соответствующие изменения необходимо будет внести в пункт 5 статьи 13 и статью 16. С этим мнением согласилась другая делегация. Одна делегация, поддержавшая вариант 1, отметила, что юрисдикция государства посадки установлена в Монреальской конвенции о борьбе с актами незаконного вмешательства 1971 года и в других документах.

2:14 Несколько делегаций не поддержали включение обязательной юрисдикции государства посадки, причем одна из них выразила серьезные сомнения относительно того, что эта мера пропорциональна предполагаемому повышению сдерживающего эффекта. Эта делегация также подняла вопрос о том, какое право будет применяться в отношении совершенного преступления, если юрисдикция государства посадки будет обязательной. Эта делегация полагала, что договорные обязательства могут быть существенным сдерживающим фактором. С этим мнением согласилась другая делегация, которая считала, что общие правовые принципы, такие как равенство перед законом и недопущение произвола при осуществлении правоприменительных действий, могут быть поставлены под угрозу, если юрисдикция государства посадки будет обязательной. В этом контексте данная делегация заявила, что, хотя определенное поведение может считаться приемлемым в одном государстве, оно может быть абсолютно неприемлемым в государстве посадки. Одна делегация, которая не поддерживала распространение юрисдикции, предложила оставить статью 3 Токийской конвенции без изменений или, максимум, предусмотреть факультативное положение только на случай серьезных или уголовных преступлений. С учетом опыта другой делегации, свидетельствующего о сокращении числа инцидентов, связанных с недисциплинированным поведением, затрагивающим авиаперевозчиков этого государства, данная делегация предпочитала иметь только факультативную новую юрисдикцию; в случае включения в новый документ обязательной юрисдикции государства посадки необходимо будет рассмотреть проблему совпадающей юрисдикции.

2:15 По мнению другой делегации, вариант 1 представляет собой структурное отклонение от Токийской конвенции. Эта делегация считала, что предлагаемая юрисдикция государства посадки будет даже шире, чем первоначальная юрисдикция государства регистрации, зафиксированная в Токийской конвенции, поскольку первая из них также охватывает "акты" и не

ограничивается "преступлениями". Это мнение разделила другая делегация, которая полагала, что вариант 2 как соответствующий структуре Токийской конвенции должен быть отправной точкой для обсуждения. Эта делегация заявила, что государство посадки играет ключевую роль в решении данной проблемы ввиду кратковременности пребывания правонарушителя и несложности получения доступа к доказательствам. Три других делегации предпочитали вариант 2, причем одна из них считала, что государство посадки может иметь очень отдаленное отношение к имевшему место инциденту, в связи с чем нежелательно вынуждать такое государство осуществлять юрисдикцию и сталкиваться затем с последствиями подлежащих выполнению процедур вместо простого предоставления этому государству возможности осуществлять такие действия.

2:16 Поддержав вариант 1, касающийся обязательного распространения оснований юрисдикций на государство посадки, одна делегация подчеркнула, что это устранит юрисдикционный пробел в Токийской конвенции, что привлечение правонарушителей к ответственности упростится в связи с получением возможности непосредственного доступа к правонарушителю и что эффективность Конвенции повсеместно повысится. Другая делегация, поддержавшая предыдущее заявление, также указала при этом на сдержанное отношение некоторых делегаций к поддержке обязательной юрисдикции государства посадки, особенно в тех случаях, когда санкционированные меры наказания в государстве посадки строже мер наказания в государстве гражданства правонарушителя. Эта последняя делегация предложила предусмотреть исключение из юрисдикции государства посадки в случае, когда государство гражданства требует экстрадиции одного из своих граждан, обвиняемого в недисциплинированном поведении. По мнению этой делегации, такое исключение не противоречит пункту 2 статьи 16 Токийской конвенции в нынешней редакции, хотя некоторые делегации озвучили противоположное мнение. Три делегации согласились с тем, что это предложение следует дополнительно изучить как возможный способ преодоления возражений некоторых государств в отношении обязательной юрисдикции государства посадки. Одна делегация отметила, что пункт 5 статьи 13 Токийской конвенции фактически обязывает государство, задерживающее нарушителя, уведомлять об этом государство регистрации, государство гражданства и любое другое заинтересованное государство; эта делегация также предложила вариант разделения юрисдикции между заинтересованными государствами, которые будут решать между собой, кто будет осуществлять юрисдикцию в конкретной ситуации.

2:17 Другая делегация, информируя о том, что ее внутренним законодательством предусматривается юрисдикция государства посадки, подчеркнула важность обязательной юрисдикции государства посадки, подтвердив, однако, при этом, что юрисдикция государства регистрации является первичной юрисдикцией в Токийской конвенции, поскольку она является одним из основополагающих принципов международного воздушного права. Юрисдикция государства посадки имеет важнейшее значение для борьбы с недисциплинированным поведением и, вместо того чтобы рассматриваться как заполняющая "юрисдикционный" пробел, она должна рассматриваться как заполняющая "правоприменительный" пробел. Эта делегация также полагала, что государства, не осуществляющие юрисдикцию государства посадки, по всей вероятности, будут продолжать эту практику, если такая юрисдикция будет факультативной, хотя другие государства нуждаются в наличии обязательного положения для осуществления такой юрисдикции в своем законодательстве. Эта делегация предостерегла от того, чтобы смешивать обязательную юрисдикцию с правом государства по своему усмотрению преследовать в судебном порядке предполагаемого правонарушителя.

2:18 Две делегации обратились к Секретариату за разъяснением относительного того, что составляет обязательную и факультативную юрисдикцию и какова степень дискреционного права обвинителя. Представитель Секретариата пояснил, что обязательная юрисдикция требует от государства наличия законодательства, дающего ему право осуществлять юрисдикцию, а факультативная юрисдикция дает государству право определять по своему усмотрению, следует ли вводить законодательство для осуществления юрисдикции. Независимо от того, является ли юрисдикция государства посадки обязательной или нет, государства, имеющие такую юрисдикцию, всегда могут предпочесть не прибегать к преследованию в судебном порядке в любом конкретном случае.

2:19 Одна делегация заявила, что она может поддержать любой из вариантов при условии, что юрисдикция государства посадки будет обязательной, поскольку без нее эффективность модернизации Токийской конвенции будет подорвана. Данная делегация подчеркнула различие между обязательной юрисдикцией и дискреционным правом обвинителя в дополнение к вышеизложенному разъяснению представителя Секретариата. Другая делегация полагала, что необходимо отказаться от терминологии "обязательная" в сопоставлении с "факультативной", с тем чтобы преодолеть расхождения в отношении юрисдикции, и что следует сделать акцент на предоставлении судебным органам государства права рассматривать случаи, связанные с недисциплинированными пассажирами.

2:20 Одна делегация-наблюдатель, сославшись на свой документ LC/35-WP/2-4, поддержала введение обязательной юрисдикции государства посадки.

2:21 Ряд делегаций, включая те, которые в настоящее время имеют юрисдикцию государства посадки в своем внутреннем законодательстве, поддержали вариант 2 с факультативной юрисдикцией государства посадки, отметив среди прочих аргументов, что это может быть приемлемо для большего числа государств, что повысит вероятность ратификации. Одна делегация в поддержку варианта 2 отметила, что осуществление юрисдикции государства посадки для многих государств может быть экономически нецелесообразным и что этот вопрос следует дополнительно изучить. Эта же делегация считала, что юрисдикционного пробела не будет и что факультативная юрисдикция не приведет к тому, что государства посадки будут игнорировать недисциплинированное поведение, оставляя его без наказания. Другая делегация полагала, что в Токийской конвенции в ее нынешней форме нет юрисдикционного пробела.

2:22 Одна делегация, которую поддержали две другие делегации, отметила, что важно сохранить структуру Токийской конвенции и что число последующих изменений Конвенции может увеличиться в случае расширения оснований юрисдикции.

2:23 Председатель **подвел итоги** дискуссии, отметив согласие подавляющего большинства с введением юрисдикции государства посадки и тот факт, что большинство делегаций, поддержавших юрисдикцию государства посадки, предпочитают, чтобы эта юрисдикция носила обязательный характер. Несколько делегаций, возразивших против изменения статьи 3 Токийской конвенции, заявили, что они могут согласиться с факультативной юрисдикцией государства посадки по варианту 2. Председатель отметил, что имела место определенная поддержка и не было высказано возражений против указанного в п. 2:16 предложения об исключении из юрисдикции государства посадки в случае, когда государство гражданства требует экстрадиции одного из своих граждан, обвиняемого в недисциплинированном поведении, и что это предложение заслуживает дополнительного изучения. Таким образом, юрисдикция государства посадки будет включена в проект протокола в качестве обязательной юрисдикции (без квадратных

скобок). Председатель отметил, что было высказано мало замечаний относительно формулировок двух факультативных подходов в рамках статьи III проекта протокола. Однако было высказано мнение о том, что любой из этих подходов должен соблюдать нынешнюю структуру и соответствовать статье 3, и в этой связи он поручит Редакционной группе учитывать это мнение при дальнейшем рассмотрении данного вопроса.

2:24 Затем Комитет рассмотрел **юрисдикцию государства эксплуатанта**. Значительное число делегаций поддержали включение государства эксплуатанта в качестве обязательной юрисдикции с учетом растущего числа арендованных воздушных судов в современном мире (ситуация, которая не существовала в 1963 году), что подтверждается данными, представленными в документе LC/35-WP/2-2. Одна делегация привела пример воздушных судов, зарегистрированных в странах ЕС по юридическим и экономическим соображениям, при том что государство эксплуатанта остается фактически неизвестным, в частности, пассажирам, что ослабляет аргумент в пользу юрисдикции государства эксплуатанта с точки зрения правовой уверенности и отражает современную реальность. Одна делегация подчеркнула, что если юрисдикция государства эксплуатанта будет принята, то необходимо будет либо соответственно изменить статью 16 Токийской конвенции, либо добавить новое положение, согласно которому государство регистрации будет передавать некоторые полномочия государству эксплуатанта в соответствии со статей 83 *bis* Чикагской конвенции. Одна делегация-наблюдатель для того, чтобы поддержать обязательную юрисдикцию государства эксплуатанта, повторила аргументы, изложенные в пп. 2.7–2.11 ее документа LC/35-WP/2-2.

2:25 Несколько делегаций сообщили, что они могут остановить свой выбор как на обязательной, так и на факультативной юрисдикции государства эксплуатанта. Из тех делегаций, которые предостерегали от включения юрисдикции государства эксплуатанта, одна делегация сослалась на свои замечания в отношении юрисдикции государства посадки и отметила проблемы, связанные с включением государства эксплуатанта в международный правовой документ, влияние этого включения на взаимоотношения, определяемые гражданским правом, и последующие проблемы, которые могут возникнуть в государствах гражданского права с большим числом лизинговых компаний. Другая делегация заявила, что возложение на государства императивного обязательства брать на себя юрисдикцию государства эксплуатанта является интрузивной мерой, прибегать к которой следует только в том случае, когда исчерпаны все другие возможности. Указав это, данная делегация отметила, что она может согласиться либо с факультативной юрисдикцией государства эксплуатанта согласно варианту 2, либо, в качестве альтернативы, может рассмотреть возможность отражения в Токийской конвенции эксплуатации воздушных судов по признаку принадлежности или аренды, что не обязательно повлечет за собой расширение юрисдикции.

2:26 В ходе дальнейшего рассмотрения юрисдикции государства эксплуатанта многие делегации высказали мнение о том, что правовые рамки должны отражать развитие отраслевой практики. В связи с этим Токийскую конвенцию следует изменить для включения такой юрисдикции в обязательном порядке. По мнению других делегаций, введение такой юрисдикции должно осуществляться на факультативной основе. Некоторые делегации придерживались мнения о том, что проблема юрисдикции государства эксплуатанта не настолько очевидна по сравнению с проблемой государства посадки. Не было выдвинуто каких-либо аргументов в подтверждение того, что установление такой юрисдикции необходимо для решения проблемы недисциплинированных пассажиров. Было бы непропорциональным вносить изменения в правовую систему для решения проблем, в отношении которых нет доказательств того, что они возникли в связи с отсутствием юрисдикции. Более того, расширение юрисдикции не обязательно приводит к

увеличению случаев судебного преследования недисциплинированных пассажиров. Одна делегация отметила, что пункт 3 статьи 3 Конвенции не запрещает установления других юрисдикций в соответствии с национальным законодательством. Любое новое положение, устанавливающее юрисдикцию на факультативной основе, может быть неправильно истолковано как сужающее сферу действия данного пункта.

2:27 Председатель **подвел итоги** дискуссии, отметив, что в целом была высказана поддержка включению в проект протокола положения о юрисдикции государства эксплуатанта. По мнению большинства, такая юрисдикция должна быть установлена на обязательной основе. Таким образом, положения, касающиеся такой юрисдикции, должны быть представлены без квадратных скобок. В то же время в докладе Комитета будет указано, что некоторые делегации высказали оговорки по данному вопросу.

2:28 Затем Комитет рассмотрел **другие основания для юрисдикции**, включая территориальную юрисдикцию, юрисдикцию государства гражданства потерпевших или предполагаемых правонарушителей, а также юрисдикцию государства постоянного проживания предполагаемых правонарушителей.

2:29 В отношении территориальной юрисдикции одна делегация заявила, что этот вопрос должен быть четко отражен в проекте протокола. По мнению других делегаций, в контексте недисциплинированных пассажиров акцент следует сделать на государство регистрации, государство посадки и государство эксплуатанта. Что касается территориальной юрисдикции в целом, ничто не указывает на существование в реальной практике какой-либо проблемы.

2:30 Ряд делегаций поддержали факультативную юрисдикцию государства гражданства потерпевших или предполагаемых правонарушителей. Одна делегация подчеркнула, что пункт 3 статьи 3 включает все факультативные юрисдикции. Таким образом, нет оснований делать дополнительную ссылку на факультативную юрисдикцию.

2:31 Учитывая, что по этим вопросам выступило небольшое число делегаций, председатель предложил и Комитет **согласился** с тем, чтобы положение о юрисдикции государства гражданства было помещено в квадратные скобки и передано Редакционному комитету для доработки формулировки. Что касается территориальной юрисдикции и юрисдикции государства постоянного проживания, было достигнуто согласие относительно того, что делать какую-либо ссылку нет необходимости из-за отсутствия поддержки.

2:32 В этой связи председатель объявил, что в состав **Редакционного комитета** вошли следующие государства: Австралия, Бразилия, Канада, Конго, Ливан, Нигерия, Объединенные Арабские Эмираты, Республика Корея, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Франция, Ямайка и Япония. Международная Ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международный союз авиационного страхования (МСАС) были приглашены в качестве наблюдателей. Председателем комитета будет делегат Австралии.

2:33 Одна делегация упомянула, что в статье 4 Токийской конвенции говорится только об уголовной юрисдикции, в то время как в проекте протокола упоминаются административные санкции.

2:34 На случай нескольких возможных юрисдикций и для того, чтобы обеспечить соответствующую координацию между различными правовыми системами, было предложено добавить в проект протокола следующую статью 3 *bis*:

"Если Договаривающееся государство, осуществляющее свою юрисдикцию согласно статье 3, уведомляется или узнает иным образом о том, что одно или несколько других Договаривающихся государств проводят расследование, уголовное или судебное преследование в отношении того же поведения, эти Договаривающиеся государства по необходимости консультируются друг с другом в целях координации своих действий".

2:35 Несколько делегаций поддержали включение этого положения, заявив, что это могло бы снять обеспокоенность относительно частично совпадающих юрисдикций. Одна делегация предложила заменить слова "по необходимости" глаголом "рекомендовать", с тем чтобы обеспечить государствам определенную гибкость. Было отмечено, что большинство предусмотренных правонарушений носят менее серьезный характер и не влекут за собой применение сложной процедуры экстрадиции.

2:36 Поскольку против данного проекта положения возражений не последовало, Комитет решил передать его в Редакционный комитет для доработки текста.

2:37 Затем Комитет обсудил **возможные правонарушения**, которые должны охватываться проектом протокола. Председатель Подкомитета объяснила, что перечень правонарушений первоначально рассматривался Подкомитетом для представления общих критериев расширения юрисдикции государства посадки и государства эксплуатанта. После дополнительного рассмотрения Подкомитет пришел к выводу, что согласовать такой перечень весьма трудно. В конечном итоге Подкомитет решил не включать перечень правонарушений, а предложил на основании мнения большинства включить в Токийскую конвенцию следующую статью 15 *bis*:

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

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

2. Ничто в настоящей Конвенции не ущемляет право каждого Договаривающегося государства применять согласно своему национальному законодательству соответствующие санкции для наказания за другие акты недисциплинированного или нарушающего порядок поведения, совершенные пассажирами на борту".

По мнению большинства членов Подкомитета, приведенные выше подпункты a) и b) представляют собой описание поведения, а не перечень правонарушений.

2:38 Поддержав вышеуказанное заявление председателя Подкомитета, одна делегация заявила, что статья 15 *bis* разработана в качестве компромисса между теми, кто предпочитает, и теми, кто не предпочитает включить перечень правонарушений. Было отмечено, что из-за различных культурных особенностей стандарты поведения в различных государствах разные. Статья 15 *bis* может служить свидетельством того, что определенные неуважительные акты против членов экипажа являются в международном плане недопустимыми. Текст статьи 15 *bis* составлен таким образом, чтобы избежать дублирования положениями других конвенций. Это мнение было поддержано рядом делегаций, которые отмечали, что акты, оказывающие негативное воздействие на безопасность воздушного судна или находящихся на борту лиц, должны быть наказуемы.

2:39 Другая делегация выступила против любых попыток сделать из Токийской конвенции еще один криминализационный документ. Она заявила, что по существу статья 15 *bis* представляет собой перечень правонарушений. Токийская конвенция существует 50 лет, прошла проверку временем и включена в различные национальные законодательства. Ее нельзя неосмотрительно изменять из-за проблемы с недисциплинированным поведением. Описание неприемлемых актов на борту воздушного судна может быть предусмотрено в инструктивном материале, например в обновленном циркуляре 288 ИКАО. Эта делегация также отметила, что содержание статьи 15 *bis* будет, по меньшей мере частично, дублировать положения существующих конвенций, принятых под эгидой ИКАО. Например, физическое нападение в пункте а) может дублировать пункт 1 а) статьи 1 *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации* (Монреаль, 1971), и положение *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекин, 2010). Если в протокол, изменяющий Токийскую конвенцию, будет включен перечень правонарушений, тогда также потребуется включить ряд ограничивающих положений, например статью, исключающую применение Конвенции к военным действиям. Эту делегацию поддержал ряд делегаций.

2:40 Одна делегация выразила оговорки по поводу необходимости в предложенной статье 15 *bis* для проекта протокола к Токийской конвенции. Эта делегация указала, что она разделяет выраженную ранее обеспокоенность тем, что правонарушения, указанные в статье 15 *bis*, частично совпадают с правонарушениями, которые уже охватываются Монреальской конвенцией, Пекинской конвенцией и *Протоколом, дополняющим Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекин, 2010). Отметив, что многие выступившие ранее делегации указали, что поведение, описываемое в статье 15 *bis*, уже считается преступлением в соответствии с положениями их национальных законодательств, данная делегация также выразила мнение о том, что проблема недисциплинированных пассажиров, на решение которой предположительно направлена статья 15 *bis*, является проблемой неспособности государств осуществлять юрисдикцию, когда совершается правонарушение, а не проблемой некриминализации государствами конкретных правонарушений.

2:41 Другая делегация подчеркнула три недостатка предлагаемой статьи 15 *bis*. Во-первых, эта делегация заявила, что Токийская конвенция является частью системы конвенций, включающей Монреальскую конвенцию 1971 года, Пекинскую конвенцию 2010 года и Пекинский протокол 2010 года, которая уже рассматривает поведение, указанное в статье 15 *bis*. Во-вторых, она отметила, что, поскольку элементы уголовных преступлений варьируются в зависимости от национального законодательства, статья 15 *bis* не обеспечит международного единообразия. В-третьих, данная делегация заявила, что, поскольку исчерпывающего перечня не будет, некоторые правонарушения неизбежно останутся не охваченными; в связи с этим такой перечень включать не следует.

2:42 Одна делегация отметила, что, поскольку предлагаемая пересмотренная Токийская конвенция устанавливает также юрисдикцию государства посадки и государства эксплуатанта в отношении правонарушений и некоторых других актов, совершаемых на борту воздушных судов, необходимо рассмотреть вопрос о том, будет ли эта расширенная юрисдикция применяться к правонарушениям, указанным в статье 1, или к правонарушениям, указанным в статье 15 *bis*, или же она будет применяться к правонарушениям, указанным в обеих статьях. Во-вторых, эта делегация подчеркнула, что, хотя статья 15 *bis* требует, чтобы некоторые акты карались соответствующими уголовными или административными наказаниями, не все государства применяют так называемые "административные наказания" таким образом; в связи с этим необходимо дать разъяснение относительно предполагаемых видов административных наказаний. В-третьих, делегация отметила, что "физическое нападение на члена экипажа или угроза совершить такое нападение" уже входит в число правонарушений, охватываемых Пекинской конвенцией 2010 года, и, таким образом, принятие статьи 15 *bis* приведет к частичному совпадению пересмотренной Токийской конвенции с Пекинской конвенцией в отношении этих правонарушений. Наконец, делегация сослалась на формулировку пункта 1 b) предлагаемой статьи 15 *bis* и предложила для обоснования включения этого текста сделать более ясным требование в отношении риска для безопасности воздушного судна. Эта делегация предложила следующий пересмотренный текст:

- а) отказ выполнять законные указания командира воздушного судна или данные от его имени в целях, которые определены в пункте 1 а) и b) статьи 6, *и могут угрожать безопасности воздушного судна* (выделено специально).

2:43 Председатель подчеркнул существование режима гражданско-правовых (административных) санкций в США. Он также отметил, что, по его мнению, в инструктивных материалах ИКАО наблюдается "недоиспользование" административных санкций, однако в то же время поставил вопрос о том, является ли пересмотренная Токийская конвенция подходящим средством для содействия применению гражданско-правовых санкций.

2:44 Одна делегация отметила, что, хотя государства, поддерживающие включение перечня правонарушений в проект протокола, в целом стремятся к гармонизации и взаимности в обращении с такими правонарушениями, информация, представленная всеми делегациями, выступавшими по просьбе председателя, свидетельствует, что криминализация актов, указанных в предлагаемой статье 15 *bis*, в достаточной степени уже согласована в связи с определением этих правонарушений в национальных законах государств. Эта делегация выразила понимание позиции тех государств, которые не хотят превратить пересмотренную Токийскую конвенцию в "криминализирующую конвенцию". В связи с этим она внесла новое компромиссное предложение со следующими элементами:

- а) изменить формулировку статьи 15 *bis* следующим образом:

"Каждое Договаривающееся государство призывается к обеспечению того, чтобы любое лицо, совершающее правонарушение или акт, указанный в пункте [1]/[1 b)] Статьи 1, в особенности тот, который угрожает безопасности воздушного судна или находящихся на нем лиц или имущества, было соответствующим образом наказано путем применения уголовных или административных санкций".

- б) чтобы Юридический комитет рекомендовал дипломатической конференции, если/когда она будет созвана, принять резолюцию, призывающую ИКАО обновить циркуляр 288 при поддержке, если необходимо, например, специальной группы, созданной из представителей государств, участвующих в дипломатической конференции, для включения перечня актов недисциплинированного поведения, часто совершаемых на борту воздушных судов, который государствам-участникам следует рассмотреть на предмет криминализации в соответствии с их национальным законодательством.

2:45 В ответ одна делегация выразила обеспокоенность по поводу обсуждения конкретного проекта текста на пленарном заседании и предложила образовать небольшую группу "Друзей председателя" для проработки данного вопроса. Делегация также отметила, что ссылка на административные наказания в предлагаемой статье 15 *bis* отражает разнообразие правовых систем в государствах. Эта делегация также полагала, что цель предлагаемого протокола заключается в решении проблемы недисциплинированных пассажиров и что, поскольку не всякое поведение недисциплинированных пассажиров доходит до уровня угрозы безопасности воздушного судна, цель протокола не будет достигнута с ранее предложенным пересмотренным текстом.

2:46 Председатель предложил уделить основное внимание в последующей дискуссии главному вопросу о том, следует ли характер проекта документа изменить для рассмотрения вопроса о признании в качестве уголовного преступления некоторых актов или типов поведения.

2:47 Другие делегации выразили разные мнения, причем некоторые в целом поддерживали включение статьи 15 *bis* (или какого-либо подобного положения), несколько делегаций возражали против включения, а еще некоторые делегации выступали за пересмотр текста в соответствии с предложенной выше формулировкой (пункт 2.44) или даже за исключение его из проекта протокола и внесения в пересмотренный циркуляр 288 ИКАО. В частности, несколько делегаций выступили с предложением изменить статью 15 *bis*, с тем чтобы она применялась к "лицам" на борту воздушного судна, а не только к "пассажирам".

2:48 **Подводя итоги**, председатель отметил, что по основному вопросу о том, следует ли изменять характер проекта документа для криминализации некоторых актов или типов поведения (т. е. посредством включения статьи 15 *bis* или какого-либо аналогичного положения), среди делегатов не было консенсуса ни в каком отношении. Он заявил, что это, возможно, является закономерным итогом, поскольку этот основополагающий вопрос документа по существу является не правовым вопросом, а вопросом политики; затем он предложил, чтобы текст статьи 15 *bis* как таковой был представлен любой последующей дипломатической конференции для принятия решения.

2:49 Комитет **согласился** создать небольшую группу для рассмотрения возможности улучшения формулировки проекта статьи 15 *bis*, но не основополагающего вопроса о том, следует ли включать статью 15 *bis* в текст проекта протокола, в состав которой вошли представители следующих делегаций: Аргентины, Китая, Колумбии, Сингапура, Франции, Эквадора, Ямайки, Японии и ИАТА (председатель группы – представитель Ямайки).

2:50 Завершив дискуссии по статье 15 *bis*, председатель затем предложил выступить с общими заявлениями по вопросу о **ССББ**. Сделанные делегациями заявления в этом отношении отличались друг от друга. Одна делегация выразила мысль о том, что включение вопроса о ССББ требует принятия нового отдельного документа. Три другие делегации полагали, что понятие

ССББ отражает современную реальность и что, если Комитет подготовит пересмотренную Токийскую конвенцию, в которой не будут упоминаться ССББ, то она не может обоснованно считаться "модернизацией" правового документа.

2:51 Некоторые делегации воспользовались данной возможностью, чтобы представить свои мнения по конкретным вопросам, касающимся ССББ; например, две делегации заявили, что ССББ должны действовать только по просьбе и в соответствии с полномочиями командира воздушного судна (КВС). Другая делегация выразила противоположную точку зрения, заявив, что полномочия ССББ дополняют полномочия КВС, а не зависят от них и не противоречат им. Учитывая это, данная делегация утверждала, что ССББ, уполномоченный его правительством на принятие правоприменительных мер в случае инцидента на борту воздушного судна и требующий определенной степени автономии для принятия при необходимости мер в связи с нарушениями надлежащего порядка и дисциплины, которые могут перерасти в акт незаконного вмешательства, нуждается в полномочиях на односторонние действия (т. е. без просьбы или разрешения со стороны КВС).

2:52 Несколько делегаций возразили против включения положений о ССББ в Токийскую конвенцию на том основании, что их деятельность, в том числе их соответствующие полномочия и иммунитеты, уже предусмотрены в рамках двусторонних или многосторонних соглашений между государствами. Одна делегация предложила, что будет более целесообразным регулировать вопросы, касающиеся ССББ, в отдельном международном документе, а не в Токийской конвенции. Другая делегация, которую поддержала еще одна делегация, предложила включить вопрос ССББ в программу работы Юридического комитета, с тем чтобы его можно было рассмотреть вполне определенно и независимо от Токийской конвенции.

2:53 Несколько делегаций заявили, что они заключили двусторонние соглашения с другими государствами или приняли внутреннее законодательство, касающееся ССББ. Некоторые делегации заявили, что они не сталкивались с какими-либо трудностями в реализации своей программы ССББ, которые потребовали бы разработки дополнительных положений в международном документе, таком как Токийская конвенция.

2:54 Несколько делегаций заявили, что они могли бы поддержать включение положений о ССББ в проект протокола при условии, что они соответствуют Приложению 17 и предназначены только для актов незаконного вмешательства и не включают обязанность поддерживать должный порядок и дисциплину на борту воздушного судна. Ряд делегаций заявили о необходимости дополнительно рассмотреть роль ССББ, а некоторые делегации отметили, что данная роль в их государствах ограничена только вмешательством в наиболее серьезных ситуациях, таких как угон и терроризм. Была выражена озабоченность относительно того, что расширение роли ССББ и включение незначительных случаев может обнаружить их присутствие на борту и тем самым поставить под угрозу секретный или скрытый характер их использования. Несколько делегаций, которые могли согласиться с включением положений о ССББ, учитывая желание большинства делегаций, или если бы им предстояло сделать выбор, высказались в поддержку текста, содержащегося в варианте 2 статьи IV, приведенном в добавлении LC/35-WP/2-1. В то время как некоторые делегации считали необходимым определить акты незаконного вмешательства, другие делегации полагали, что они надлежащим образом определены в Приложении 17.

2:55 По мнению делегаций, которые поддержали включение в Токийскую конвенцию положений, касающихся ССББ, ССББ нельзя надлежащим образом отнести к категории пассажиров или экипажа. Эти делегации аргументировали это тем, что ССББ имеют особый

статус, отличающийся от статуса пассажира или члена экипажа в силу их подготовки и правил применения силы, а также ввиду того, что они являются государственными служащими и не подпадают под порядок подчиненности, применяемый к членам экипажа. Другая делегация уточнила, что включение ССББ в Токийскую конвенцию не будет означать, что они обладают абсолютным иммунитетом, поскольку они должны действовать в разумных пределах.

2:56 Председатель предложил, что после завершения общих заявлений рассмотрение этого вопроса делегациями будет продолжено в следующем порядке: признание **статуса и круга обязанностей ССББ, их иммунитет и определения**. Председатель, отметив, что по вопросу признания ССББ в рамках Токийской конвенции консенсус все еще отсутствует, указал на то, что несколько делегаций возразили против этого, а другие делегации могли бы согласиться, в зависимости от того, как будет сформулировано данное положение. В то же время значительное большинство могло бы поддержать включение положения о ССББ на основе того, что это будет признанием статус-кво, который актуален в рамках обновления Токийской конвенции. Кроме того, явное большинство предпочитает рассмотреть текст в варианте 2. Председатель далее отметил, что, исходя из информации, представленной Комитету несколькими делегациями, многие государства оговаривают обязанности ССББ и их действия в рамках двусторонних, а иногда и многосторонних соглашений. Поэтому он предложил, чтобы для рассмотрения вопроса о круге обязанностей могло быть определено, должна ли измененная Конвенция препятствовать ССББ оказывать помощь в поддержании надлежащего порядка и дисциплины на борту воздушного судна или нет.

2:57 Одна делегация, заявив, что она не может согласиться с председателем относительно его утверждения о мнении большинства в части признания ССББ в Токийской конвенции, предложила поставить этот вопрос на голосование, с тем чтобы получить убедительное доказательство, имеется ли мнение большинства о включении ССББ или нет.

2:58 Председатель сделал вывод, что значительное число делегаций высказалось в поддержку дальнейшего рассмотрения данного вопроса и что для определения существующего мнения будет целесообразно продолжить обсуждение.

2:59 Одна делегация повторила свою просьбу относительно разъяснения того, какие обязанности и функции будут поручены ССББ и каковы будут рамки их исполнения. Отвечая на данный вопрос, одна делегация разъяснила, что каждое государство по своему усмотрению должно определять круг обязанностей и функций, которые она хотела бы им поручить, – будет ли это широкий круг обязанностей с обязательным реагированием на любые виды преступлений, совершаемых на борту воздушного судна, или узкий круг, ограниченный только определенными актами или правонарушениями. Эта делегация разъяснила далее, что рамки выполнения таких обязанностей можно установить на трех различных уровнях, а именно: во внутреннем законодательстве, в двусторонних или многосторонних соглашениях и в международном документе, таком как Токийская конвенция. Эта делегация выразила предпочтение самому широкому кругу обязанностей, которые следует предусмотреть в международном документе, обеспечив тем самым различным государствам гибкость в выборе наиболее подходящего круга обязанностей, который будет применяться к ССББ, находящимся на территории этого государства.

2:60 По просьбе одной делегации председатель Подкомитета проинформировала Комитет о том, что Подкомитет на своем последнем совещании, отметив, что за последние годы использование ССББ увеличилось, пришел к выводу, что следует рассмотреть вопрос о включении их в Токийскую конвенцию. Однако Подкомитет не принял решения, но был достигнут консенсус

относительно передачи этого вопроса в Юридический комитет в виде двух вариантов текста в квадратных скобках, как изложено в п. 8.5.6 доклада совещания.

2:61 Одна делегация отметила, что использование ССББ не предвиделось, когда принималась Токийская конвенция. В связи с этим ССББ рассматриваются как пассажиры и, следовательно, не имеют адекватной защиты для принятия мер без разрешения КВС. Поэтому данная делегация заявила, что она выступает за предоставление ССББ столь необходимого признания и защиты. Председатель отметил, что вопрос о наличии программы ССББ и круге обязанностей ССББ каждое государство решает по своему усмотрению; первый вопрос для Комитета заключается в определении, должна ли пересмотренная Токийская конвенция рассматривать функции и обязанности ССББ и в какой степени.

2:62 В ходе состоявшейся затем дискуссии большинство выступивших делегаций поддержали идею о том, что функции и обязанности ССББ должны быть рассмотрены в проекте протокола; однако имели место расхождения во взглядах относительно роли ССББ. Например, одна делегация предлагала, чтобы функции и обязанности ССББ включали поддержание надлежащего порядка и дисциплины на борту воздушного судна в полете; другая делегация предлагала более узко рассматривать функции и обязанности ССББ, чтобы позволять ССББ вмешиваться только для пресечения поведения, угрожающего безопасности воздушного судна в полете; третья делегация склонялась к еще большему ограничению роли ССББ, с тем чтобы цель ССББ состояла в предотвращении "незаконного вмешательства" в том определении, которое дается в Приложении 17 к Чикагской конвенции. В отсутствие других замечаний председатель сделал **предварительное резюме** дискуссии, в котором он указал, что преобладает мнение о том, что модернизация Токийской конвенции требует признания существования ССББ в качестве особой категории действующих лиц на борту воздушного судна и что большинство государств высказывается за ограниченное использование ССББ в соответствии с Приложением 17.

2:63 Что касается "иммунитета" ССББ, то одна делегация настоятельно рекомендовала Комитету сосредоточить внимание не на "иммунитете" как таковом, а на "защите"; эта делегация считала, что ССББ должны иметь такую же защиту, которая предоставляется пилоту, членам экипажа и пассажирам в тех случаях, когда они действуют в рамках выполнения своих служебных обязанностей, т. е. когда они устраняют серьезные угрозы безопасности воздушного судна. Данная делегация также подчеркнула, что пересмотренная Токийская конвенция должна признать существование ССББ в качестве отдельной категории лиц, действующих на борту воздушного судна. Эту позицию в целом поддержало небольшое число остальных государств, выступивших по этому вопросу.

2:64 Комитет принял к сведению мнение о том, что слово "защита" может быть более предпочтительным, чем слово "иммунитет", т. к. последнее может создать неверное впечатление.

2:65 Были выражены различные мнения относительно того, должна ли основная роль ССББ заключаться в принятии разумных мер против акта, предусмотренного в пункте 1 статьи 1 Токийской конвенции (вариант 1), или в защите воздушных судов от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации (вариант 2), как это отражено в проекте статьи IV документа LC/35-WP/2-1, в котором предлагается возможное изменение статьи 6 Токийской конвенции путем включения нового пункта 3 в данное положение. Несколько делегаций вновь поддержали вариант 2, допускающий принятие ССББ разумных мер в случае акта незаконного вмешательства. Они также полагали, что этот вариант должен также применяться к статье 10 Конвенции и что статьи 6 и 10 следует анализировать параллельно и оба положения

следует рассматривать вместе на предмет внесения поправки. Одна делегация предложила расширить сферу обязанностей ССББ с тем, чтобы она охватывала в широком смысле безопасность воздушного судна, поставленного под угрозу в результате намеренно противоправного поведения. Другие делегации считали, что ответственность ССББ должна ограничиваться принятием мер в случае акта незаконного вмешательства.

2:66 Было отмечено, что в Приложении 17 к Чикагской конвенции уже имеются определения ССББ и акта незаконного вмешательства, связывающие обязанности ССББ с актами незаконного вмешательства. Комитет также отметил, что незаконное вмешательство также упоминается в других документах ИКАО, таких как *"Словарь по международной гражданской авиации"*, тома I и II (Дос 9713) и *"Руководство ИКАО по авиационной безопасности"*. Однако некоторые делегации полагали, что термин "незаконное вмешательство" должен быть определен, т. к. определение, содержащееся в Приложении 17, не сочетается с концепцией ССББ на борту воздушного судна в полете.

2:67 В отношении предоставляемой ССББ защиты мнения разделились; некоторые делегации выступали за защиту, а другие считали, что ССББ должны рассматриваться как любые другие лица, обязанные нести ответственность за свои действия, и что норма права должна превалировать. Было отмечено, что если преобладает первое из мнений, то, возможно, необходимо будет рассмотреть вопрос о том, может ли соответствующий перевозчик считаться ответственным в отсутствие ответственности ССББ. Одна делегация считала, что, поскольку авиация пересекает много культур и границ, возможно, потребуется рассмотреть поведение ССББ в соответствующем свете.

2:68 В этом контексте по ходу дискуссии одна делегация подняла вопрос об этапе полета "уход на второй круг" и предложила Комитету рассмотреть данный вопрос наряду с возможными определениями, касающимися юридического статуса ССББ, его функций и обязанностей. В связи с этим председателю было предложено создать специальную рабочую группу с целью внесения ясности в эти неопределенные сферы. Другая делегация предложила Комитету рассмотреть вопрос о том, как взаимодействуют статьи 6 и 10 Конвенции, и что, поскольку в Пекинской конвенции повторно определяется термин "в полете" на основе первоначального определения, фигурирующего в Гаагской конвенции, в работе Комитета теперь, возможно, необходимо ввести понятие "в полете". Эта делегация также указала на пункт 2 статьи 6 Токийской конвенции, который предусматривает, что любой член экипажа или пассажир также может предпринять разумные превентивные меры без разрешения командира воздушного судна, если он имеет достаточные основания полагать, что существует непосредственная необходимость предпринять такие меры для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества, и предложила уточнить значение слова "разумные" в контексте его применения в рамках Конвенции в отношении гражданского и уголовного права.

2:69 Председатель указал, что взаимосвязь между ССББ и термином "в полете" может быть обсуждена, когда Комитет рассмотрит все определения. Что касается просьбы о создании специальной рабочей группы для уточнения определений и термина "в полете", то председатель выразил опасения по поводу возможности предоставления такой группе достаточного времени для завершения своей работы и представления доклада на рассмотрение Комитета.

2:70 По просьбе нескольких делегаций о создании специальной группы для внесения ясности в те сферы, где ее недостаточно, подавляющим большинством голосов было принято решение образовать такую группу.

2:71 В своем **резюме** председатель заявил, что по обсуждавшимся вопросам не возникло консенсуса, и отметил, что он вынужден исходить из мнения большинства по следующим вопросам:

- a) ССББ должны быть включены в отдельную и специальную группу, что отражает статус-кво;
- b) определение ССББ должно быть как можно ближе к определению в Приложении 17 к Чикагской конвенции;
- c) круг обязанностей ССББ в отношении незаконного вмешательства должен быть ограничен;
- d) ССББ должны участвовать в обеспечении безопасности воздушного судна и пассажиров на борту;
- e) государства должны иметь возможность разрешать ССББ предпринимать ответные действия на угрозы порядку и дисциплине на борту;
- f) ССББ должны иметь, по крайней мере, такую же защиту, как и пассажиры на борту.

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

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

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

2:75 Против второй рекомендации возражений не последовало, при этом одна делегация предложила уточнить формулировку в части нарушения тишины и покоя/причинения неудобств любому лицу на борту во избежание, например, такой ситуации, когда кого-нибудь разбудили, чтобы встать со своего кресла и выйти. По просьбе одной делегации, пожелавшей получить разъяснение относительно содержащейся во второй рекомендации процедуры, председатель, проконсультировавшись с секретарем, подтвердил, что Комитет будет рекомендовать Совету ИКАО, чтобы дипломатическая конференция приняла резолюцию, призывающую ИКАО обновить циркуляр 288.

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

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

эксплуатанта и что проект обязательных и факультативных положений следует представить в квадратных скобках для повышения вероятности успешных переговоров на Конференции.

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

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

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

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

для целей ее юрисдикции в статье 18 *bis* нет необходимости, поскольку ее суды в любом случае санкционируют возмещение убытков при условии освобождения обвиняемого от ответственности.

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

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

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

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

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

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

2:88 В ходе последовавшей дискуссии одна делегация отметила, что в строках 3 и 4 предлагаемого текста выражение "настоящей главы" потребует замены, с тем чтобы предусмотреть применение данного определения ко всей Конвенции. Это замечание было поддержано в других выступлениях, и было решено передать этот вопрос Редакционному

комитету, принимая во внимание, что в остальном никаких возражений против включения данного определения высказано не было.

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

2:90 Председатель **Рабочей группы "Друзей председателя"** по ССББ представил доклад Группы, содержащий обоснование включения положений об ССББ в Токийскую конвенцию и рекомендации по формулировкам в отношении роли и функций, юридической защиты и определения понятия ССББ, изложенные во **Флимзи № 1** (прилагается в виде **добавления F**).

2:91 Председатель Группы информировал Комитет о том, что в Группе было отмечено общее согласие с включением ССББ в Токийскую конвенцию в целях идентификации их в качестве особой категории совершающих поездку лиц, пользующихся таким же уровнем защиты, как члены экипажа и пассажиры, при принятии превентивных мер обеспечения безопасности в соответствии со статьями 6 и 10 Токийской конвенции. Кроме того, было признано, что разными государствами применяются различные подходы и практика при осуществлении своих программ, касающихся ССББ, в соответствии с двусторонними или многосторонними договоренностями или соглашениями между заинтересованными государствами. Однако в отношении определения понятия ССББ Группа пришла к множеству вариантов, поскольку мнения относительно целесообразности указания цели присутствия ССББ и включения определения термина "незаконное вмешательство" разделились в Группе поровну. Некоторые делегации предпочитали сделать ссылку на Приложение 17, некоторые – на двусторонние и многосторонние соглашения или договоренности между государствами, а другие вообще не видели необходимости в каком-либо определении.

2:92 Признав весьма полезный характер доклада, представленного Группой, председатель Комитета отметил, что, поскольку Группа состояла из лиц, которые имели разные мнения, то такое же соотношение мнений, которое превалировало в Группе, вероятно, сохранится и на пленарном заседании. С учетом этой оценки, а также в связи с отсутствием достаточного времени для выяснения позиций всех делегаций по каждому из выводов доклада председатель предложил делегациям выражать в своих выступлениях только мнения относительно того, точно ли доклад отражает соотношение мнений в Группе.

2:93 В связи с предложенным Группой текстом о **роли и функциях ССББ** одна делегация, которую поддержала другая делегация, предложила делегациям ввиду наличия двух ясных вариантов указать свое предпочтение или поддержку в отношении любого из вариантов путем голосования поднятием руки. Подавляющим большинством члены Комитета поддержали вариант 2, а именно: включить слова "сотрудник службы безопасности на борту" между словами "член экипажа" и "или пассажир" в пункте 2 статьи 6 Токийской конвенции. Отвечая на вопросы, поставленные некоторыми делегациями, председатель пояснил, что, отдав предпочтение конкретному варианту, делегации просто указали в целом, а не окончательно, какие позиции они могут поддержать. Он также отметил, что, поскольку из-за нехватки времени подробного

обсуждения доклада Группы не состоялось, государства вправе поднять вопросы и предложить альтернативные формулировки текста на дипломатической конференции.

2:94 В отношении положения о **правовой защите ССББ** Комитет **принял** рекомендацию Группы включить слова "сотрудник службы безопасности на борту" между словами "пассажир" и "владелец или эксплуатант воздушного судна" в статье 10 Токийской конвенции. Одна делегация вновь заявила о своей позиции не поддерживать никакой поправки к статье 10, т. к. все заинтересованные стороны, включая ССББ, адекватным образом защищены, если они принимают разумные меры.

2:95 Приняв к сведению множество вариантов и пояснение председателя Группы о том, что некоторые государства могли бы поддержать более чем один вариант, Комитет **согласился** принять и передать Редакционному комитету замечания и рекомендации Группы относительно **определения понятия ССББ**, подлежащего включению в статью 1 Токийской конвенции. Председатель также пояснил, что Редакционный комитет не будет рассматривать вариант В пункта 3 b), который не был поддержан большинством делегаций, хотя позднее эта позиция была изменена, как указывается в п. 2:101 ниже.

2:96 Один наблюдатель, которого поддержала одна делегация, предложил Комитету рассмотреть его проект предложения об изменении статьи 10 в целях уточнения **пределов иммунитета** командира воздушного судна в свете решения суда, указывающего, что командиру воздушного судна может быть недостаточно полагаться исключительно на донесения членов каabinного экипажа. Этот наблюдатель отметил, что это может вызвать неопределенность в вопросах контроля за ходом полета, т. к. командир воздушного судна не может покинуть кабину пилота, чтобы дополнительно оценить ситуацию в салоне воздушного судна. Наблюдатель предвидел вероятность того, что суды в будущем могут истолковать бездействие государств по данному предложению как молчаливое согласие с вышеупомянутым толкованием суда.

2:97 Одна делегация, которую поддержала другая делегация, отметила, что она не видит никакой сложности для толкования и применения судами нормы разумной необходимости, указанной в статьях 6 и 10.

2:98 Председатель отметил, что Подкомитет сделал ясный вывод об отсутствии необходимости в изменении формулировки статьи 6 или 10 Токийской конвенции в отношении иммунитета командира воздушного судна и что предложение наблюдателя не было поддержано по крайней мере двумя государствами. В связи с этим председатель **постановил, что** проект предложения по данному вопросу обсуждаться не будет.

2:99 После этого председатель объявил, что Комитету предстоит рассмотреть два основных вопроса: i) рассмотрение доклада Редакционного комитета и ii) рассмотрение вопроса о том, является ли проект протокола в достаточной степени проработанным для передачи Совету с рекомендацией созвать дипломатическую конференцию.

2:100 Когда заседание Комитета возобновилось, одна делегация подняла процедурный вопрос относительно состоявшейся ранее дискуссии, в ходе которой Комитет рассмотрел предложенный в докладе Рабочей группы "Друзей председателя" (FC) (рекомендация А) текст, касающийся роли и функций ССББ. В конкретном плане делегация поставила под сомнение процедуру, в соответствии с которой председатель предложил провести голосование путем поднятия руки для определения поддержки содержащихся в докладе альтернативных положений, касающихся

ССББ, без предоставления делегатам возможности для дальнейшего обсуждения вопроса на пленарном заседании. Делегация ясно указала, что она не хочет вновь открывать дискуссию по данному вопросу, но желает, чтобы ее обеспокоенность была отражена в протоколе заседания.

2:101 Председатель указал, что он рассмотрит процедурный вопрос, поднятый делегацией, проконсультируется с Секретариатом и после короткого перерыва объявит о своем решении. В итоге председатель признал несоответствие способа рассмотрения Комитетом рекомендации А FC по отношению к другим существенным вопросам, которые рассматривались в рамках пункта 2 повестки дня, поскольку данный вопрос был решен путем голосования поднятием руки без обсуждения по существу того, что в действительности являлось двумя новыми альтернативными текстами. В качестве решения он предложил рассматривать рекомендацию А так же, как и рекомендации В и С. Таким образом, Комитет примет рекомендацию FC о сохранении новых предлагаемых конкурирующих формулировок в тексте проекта протокола в квадратных скобках и отразит в своем докладе мнение относительно двух конкурирующих формулировок, выраженное как в докладе FC, который будет представлен в виде добавления к докладу совещания, так и во время голосования поднятием руки, проведенного на пленарном заседании.

2:102 Решение этого процедурного вопроса, предложенное председателем, не вызвало никаких возражений, хотя одна делегация выразила согласие с поставленным процедурным вопросом и приняла предложенное измененное резюме председателя.

2:103 Председатель объявил, что далее Комитет рассмотрит доклад **Редакционного комитета** (LC/35-WP/2-6).

2:104 Председатель Редакционного комитета представил доклад Редакционного комитета с некоторыми редакционными изменениями.

2:105 Председатель Редакционного комитета далее отметил, что ряд государств, представленных в Редакционном комитете, заявили о том, что проект протокола в его предлагаемом виде вызывает у них озабоченность.

2:106 Председатель выразил признательность Редакционному комитету за проделанную им работу и предложил приступить к рассмотрению текста проекта протокола по статьям и по пунктам с редакционной точки зрения. Председатель настоятельно призвал делегатов сосредоточиться на том, отражены ли в предлагаемом проекте протокола данные Редакционному комитету пленарным заседанием указания.

2:107 Председатель затем предложил выступать с замечаниями в отношении статьи I проекта протокола и, отметив отсутствие просьб о предоставлении слова, объявил статью I **принятой**.

2:108 Затем председатель предложил выступать с замечаниями в отношении статьи II проекта протокола. Одна делегация обратилась с настоятельной просьбой представить более подробную информацию о вопросах, поднятых государствами, представленными в Редакционном комитете, а еще одна делегация отметила, что, в то время как в английском тексте проекта протокола используется термин "State of registration", в Чикагской конвенции используется термин "State of registry", и спросила, что, может быть, предпочтительнее использовать формулировку из Чикагской конвенции.

2:109 Затем председатель предложил выступать с замечаниями конкретно в отношении пункта 3 а) статьи II проекта протокола. По данному вопросу ряд делегаций усомнились в целесообразности использования в проекте протокола положений, адаптированных из других существующих соглашений, например определения термина "в полете" из Пекинской конвенции 2010 года и формулировки "вынужденная посадка" из Токийской конвенции. Председатель отметил, что поднятые этими делегациями вопросы касаются существа и их следует соответствующим образом рассмотреть на будущей дипломатической конференции. Еще три делегации отметили наличие редакционных и/или переводческих проблем в тексте доклада Редакционного комитета на французском, китайском и арабском языках и предложили представить Секретариату предлагаемые редакционные изменения к текстам на соответствующих языках.

2:110 Одна делегация выступила с доводами о том, что фраза "находиться на борту воздушного судна в соответствии с двусторонним или многосторонним соглашением или договоренностью" в пункте 3 b) статьи II проекта протокола является спорной, поскольку ее можно интерпретировать таким образом, что какое-либо двустороннее или многостороннее соглашение или договоренность между государствами может превалировать над положениями пересмотренной Токийской конвенции. По мнению председателя, поднятый этой делегацией вопрос является наполовину редакционным и наполовину вопросом по существу, поэтому он предложил передать его на рассмотрение любой из будущих дипломатических конференций.

2:111 В заключение одна делегация предложила изменить фразу "правительством государства эксплуатанта или правительством государства регистрации" во второй и третьей строках пункта 3 b) статьи II на "правительством государства эксплуатанта и/или правительством государства регистрации" и заключить ее в квадратные скобки, поскольку согласно Приложению 17 для присутствия ССББ на борту воздушного судна необходимо согласие обеих сторон. И в этом случае также председатель заявил, что поднятый этой делегацией вопрос касается существа и поэтому его следует поднять на будущей дипломатической конференции.

2:112 Комитет **принял** без замечаний предложения Редакционного комитета в пунктах **3 c) и d) статьи II** в отношении определений "государства эксплуатанта" и "государства регистрации" соответственно.

2:113 Затем Комитет приступил к рассмотрению **статьи III** проекта протокола, касающейся юрисдикции. Одна делегация, отметив потребность в обеспечении согласованности с пунктом 1 и вступительной частью к пункту 1 *bis* статьи III, предложила внести поправки в пункт 1 *bis* статьи III, а именно: исключить слова "преступление или акт" в подпунктах a), b) и c) пункта 1 *bis* и заменить их словами "преступления и акты". Данное предложение не было поддержано никакой другой делегацией и, следовательно, было снято с обсуждения.

2:114 Три делегации выступили с целью занесения в протокол своих оговорок в отношении вопроса обязательной юрисдикции государства посадки и государства эксплуатанта, предусмотренной в статье III. Председатель призвал делегатов воздерживаться от повторения позиций, которые были уже ранее высказаны и должным образом зафиксированы в докладе Комитета. Такие вопросы могут быть подняты на дипломатической конференции, когда она будет созвана. Он напомнил делегатам, что юрисдикция является исключительно важным элементом проекта протокола и что в этой связи следует придать важное значение обеспечению того, чтобы текст, касающийся такого положения, не был предложен для обсуждения в квадратных скобках. Он заверил все делегации, что в докладе по этому вопросу будут отражены дискуссии в Комитете и выражены мнения в отношении каждой позиции.

2:115 Одна делегация указала на сложности, связанные с положением пункта 2 *ter*, касающегося юрисдикции на основе гражданства, в связи с превалирующей в ее государстве конкретной ситуацией, характеризующейся множественным гражданством. Председатель отметил, что это не должно быть предметом особой обеспокоенности в связи с последовательным отношением в различных договорах к государствам с квазисуверенными субъектами права. Комитет **принял** статью III проекта протокола без изменений.

2:116 В отношении **статьи IV** проекта протокола одна делегация, отметив, что предложение в статье 3 *bis*, касающееся координации действий между государствами с совпадающими юрисдикциями, является новым предложением, которое не отражено в докладе Подкомитета и не обсуждено в достаточной степени Комитетом, предложила поместить его в квадратные скобки, поскольку у делегаций не было достаточного времени для проведения консультаций по нему. Эта делегация, поддержанная другими делегациями, указала, что она могла бы высказаться за сохранение данного положения, если бы оно было отражено не в директивной манере путем использования слова "may", а не слова "shall". Делегации, предпочитавшие иметь более диспозитивный текст, полагали, что директивная формулировка делает консультации обязательными и, следовательно, может ущемлять суверенитет государств или сдерживать государства, которые должны действовать оперативно для применения мер наказания, с тем чтобы правонарушитель мог продолжить поездку. Одна делегация указала, что формулировка, аналогичная той, которая приводится в статье IV проекта протокола, имеется в других договорах, таких, например, как *Конвенция ООН против транснациональной организованной преступности 2000 года*.

2:117 Председатель Редакционного комитета, которого поддержали другие делегации, пояснил, что слова "в соответствующих случаях" были включены с учетом обеспокоенности некоторых делегаций по поводу директивной формулировки положения. Председатель отметил, что простое исключение слов "в соответствующих случаях" и указание слова "shall" в квадратных скобках может иметь непреднамеренный эффект ограничения дискреционного права государств. Комитет **принял** статью IV со словами "may" и "shall", указанными соответственно в квадратных скобках перед словами "в соответствующих случаях".

2:118 Одна делегация, отметив необходимость обеспечения последовательности, предложила указать слова "преступления или акты" в статье 3 *bis* в квадратных скобках, как и другие соответствующие положения в проекте протокола. Это предложение не было поддержано никакой другой делегацией и, следовательно, было снято с рассмотрения.

2:119 В связи со **статьей V** проекта протокола одна делегация спросила, может ли полное исключение пункта 2 в статье 5 Конвенции повлиять на другие положения Конвенции. Председатель Редакционного комитета признал обоснованность этого замечания и предложил дополнительно изучить последствия такого исключения. Комитет **согласился** сохранить статью V без изменений и попросил подчеркнуть в докладе необходимость дальнейшего рассмотрения непреднамеренных последствий исключения этого пункта, в частности, формулировок, касающихся главы III Конвенции.

2:120 В отношении **статьи VI** проекта протокола, содержащей только один из двух представленных Рабочей группой "Друзей председателя" по ССББ вариантов относительно положений, касающихся роли и функций ССББ, председатель напомнил Комитету о принятом ранее решении включить оба варианта и, соответственно, поручил Секретариату восстановить опущенный вариант в проекте протокола.

2:121 Комитет перешел к рассмотрению текста в пункте 2 статьи 6, содержащегося в статье VI, который был предложен Редакционным комитетом. Председатель Редакционного комитета обратил внимание Комитета на слова "сотрудника службы безопасности на борту", которые были включены во второй строке первого предложения. Он отметил, что несмотря на то, что включение этих слов было предложено Редакционному комитету, это предложение не было принято на пленарном заседании и не получило всеобщей поддержки.

2:122 Одна делегация, поддержавшая включение этих слов, заявила, что командир воздушного судна должен иметь возможность не только просить, но и давать полномочия ССББ на сдерживание недисциплинированного пассажира.

2:123 Одна делегация, которую поддержали несколько других делегаций, предложила исключить эти слова из первого предложения, поскольку они поднимают существенные вопросы политики, касающиеся усиления роли ССББ, которые не были рассмотрены Комитетом. Комитет **принял** статью VI проекта протокола с добавлением слов "сотрудник службы безопасности на борту" только во втором предложении пункта 2 статьи 6.

2:124 Комитет **принял** статьи VII, VIII, IX и X проекта протокола без изменений. В связи со статьей IX, касающейся реституции, одна делегация вновь заявила о необходимости подтвердить принципиальную позицию о том, что данное положение не направлено на то, чтобы препятствовать национальным судам выполнять свои функции.

2:125 По завершении вышеизложенной дискуссии Комитет **согласился** с текстом проекта протокола, приводимым в **добавлении G** к настоящему докладу.

2:126 Затем председатель предложил Комитету оценить, можно ли считать проект протокола "готовым для представления государствам в качестве окончательного проекта" в контексте Процедуры утверждения проектов конвенций, изложенной в Резолюции Ассамблеи А7-6.

2:127 В результате консенсуса Комитет согласился, что проект документа в достаточной степени проработан, и пришел к выводу, что текст готов для передачи Совету в качестве окончательного проекта для представления государствам и в конечном счете на дипломатическую конференцию (С-WP/14034, пункт 2.1.6). Делегации, выступившие по данной теме, отметили, что Комитет принял решения по бесспорным вопросам, в то же время успешно сузив те немногочисленные вопросы, по которым консенсус еще не был достигнут, и предложив четкие варианты их решения. Эти делегации посчитали оставшиеся открытые проблемы вопросами политики, которые должны быть рассмотрены на дипломатической конференции.

2:128 Далее было признано, что в результате работы Комитета было достигнуто лучшее понимание обсуждаемых проблем, и Комитет предложил проводить региональные юридические семинары для тщательного изучения документа и затрагиваемых им проблем с целью содействия вовлечению государств, не принимавших участия в данной сессии Комитета.

Пункт 3 повестки дня. Рассмотрение других вопросов, включенных в общую программу работы Юридического комитета

3:1 Секретариат представил документ LC/35-WP/3-2-Revised, в котором содержится доклад о состоянии дел и помощи государствам при выполнении статьи 83 *bis* Чикагской конвенции, в частности: подготовка ИКАО инструктивного материала для оказания государствам помощи в выполнении; получение информации в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности (УПКБП) о том, что 68 % государств-сторон статьи 83 *bis* не внесли изменений в свое основное национальное законодательство, правила и процедуры, чтобы учитывать передачу функций и обязанностей, предусмотренных статьями; низкое число соглашений, зарегистрированных в соответствии со статьями 83 *bis* в ИКАО; повышение приоритета данного пункта повестки дня Советом ИКАО до № 3 в общей программе работы Юридического комитета. Комитету было предложено рассмотреть рабочий документ и одобрить три вывода: во-первых, государствам, чьи конституционные системы в принципе требуют высокого уровня полномочий на подписание соглашений в соответствии со статьями 83 *bis*, следует рассмотреть возможность подписания "зонтичных" соглашений, предусматривающих предоставление полномочий на более низком уровне для заключения таких соглашений; во-вторых, что, хотя соглашения, заключенные в рамках выполнения статьи 83 *bis*, должны быть зарегистрированы в ИКАО, третьи государства могут быть официально информированы о любом соглашении государством-стороной такого соглашения путем непосредственного уведомления согласно п. b) статьи 83 *bis*; и в-третьих, учитывая продолжающийся процесс создания системы регистрации воздушного судна (ARS) и системы сертификата эксплуатанта (АОС), которые должны способствовать точному определению соответствующего государства регистрации и государства эксплуатанта конкретных воздушных судов, следует рассмотреть вопрос о возможном использовании электронного интерфейса между этими системами и базой данных аэронавигационных соглашений и договоренностей (DAGMAR).

3:2 Председатель предложил создать **небольшую группу по рассмотрению аспектов экономической либерализации, касающихся безопасности полетов, и статьи 83 *bis***, предоставив ей полномочия рассмотреть рабочий документ и его выводы. Группа, заседания которой будут проходить в интервалах между пленарными заседаниями и заседаниями редакционных групп, представит доклад Комитету во вторую неделю совещания. Председатель назвал следующих участников группы: Канада, Нигерия, Нидерланды, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Франция, Южная Африка, Ямайка и ИАТА; председательствовать на заседаниях группы будет г-н Дж. Тэчет (Канада). Председатель подчеркнул, что группа не является закрытой, и пригласил к участию в ее работе другие делегации и наблюдателей.

3:3 Позднее председатель Рабочей группы представил доклад группы, который приводится в **добавлении Е**. В докладе сделан вывод об отсутствии правовых вопросов как таковых, касающихся статьи 83 *bis* или проекта соглашения, предложенного в циркуляре 295 ИКАО, но говорится о возможности того, что в конечном итоге могут возникнуть правовые вопросы при реализации положений статьи 83 *bis* в силу отсутствия понимания некоторыми государствами-членами сферы применения статьи 83 *bis* и характера аренды. В докладе предлагаются следующие рекомендации:

- i) Секретариату следует рассмотреть циркуляр 295 ИКАО и определить целесообразность внесения изменений для ответа на некоторые ключевые вопросы, такие как добровольный характер таких соглашений; случай, когда различные соглашения об аренде воздушного судна и/или взаимного обмена воздушными

судами непосредственно связаны со статьей 83 *bis*; насколько соглашение о передаче воздушного судна одного государства другому государству на краткосрочной основе подразумевает (или требует) передачу государством регистрации обязанностей по статье 83 *bis*; юридические последствия для каждого государства заключения соглашения, предусмотренного статьей 83 *bis*, и пр.;

- ii) следует создать специальную группу в составе соответствующих сотрудников Секретариата ИКАО и представителей Юридического комитета, имеющих опыт работы с соглашениями, предусмотренными статьей 83 *bis*, в помощь при пересмотре циркуляра 295 ИКАО, а также для улучшения информирования государств-членов о сфере применения соглашений, предусмотренных статьей 83 *bis*;
- iii) по данному вопросу регистрации:
 - a) вопрос регистрации соглашений, которые не предусматривают передачу обязанностей государства регистрации, может быть решен путем информирования государств-членов о применении статьи 83 *bis* и о целях и последствиях регистрации таких соглашений в ИКАО;
 - b) что касается задержек при регистрации, то, при наличии ресурсов, ИКАО следует рассмотреть возможность создания онлайн-регистратора, в который государства-члены смогут вносить информацию и самостоятельно предоставлять соглашения в электронном виде вместо отправки соглашений в ИКАО для завершения процесса регистрации;
- iv) при проведении региональных конференций ИКАО следует рассмотреть вопрос включения статьи 83 *bis* в качестве пункта повестки дня и информировать о важности таких соглашений государства-члены.

3.4 По завершении данной презентации председатель предложил задавать вопросы, но их не было; поэтому председатель призвал Комитет дать свои возражения по рекомендациям, внесенным Рабочей группой в своем докладе. В отношении рекомендации i) возражений не было, и она посчиталась принятой Комитетом. При последующем обсуждении рекомендации ii) одна делегация предложила Юридическому комитету подготовить проект типового соглашения на условиях статьи 83 *bis*, чтобы помочь государствам в процессе ее внедрения. Председатель отметил, что циркуляр 295 ИКАО содержит типовое соглашение и необходимость обновить такое типовое соглашение станет частью задачи Секретариата по пересмотру циркуляра в свете рекомендации i). Вторая делегация задала вопрос о том, необходимо ли, чтобы соглашения на условиях статьи 83 *bis* обязательно были соглашениями на уровне международных договоров. Председатель указал, что статья 83 *bis* использует термин "соглашение" и что такая договоренность представляет собой обмен правами и обязательствами между государствами и что форма заключения такой договоренности является вопросом национального законодательства. Рекомендация ii) была принята Комитетом.

3.5 Затем председатель предложил Комитету высказать имеющиеся возражения по рекомендациям iii) и iv) и, отметив отсутствие возражений, объявил их принятыми. После этого одна делегация попросила слово и предложила Секретариату представить программу работы по статье 83 *bis* на предстоящей 38-й сессии Ассамблеи при условии наличия ресурсов и технической возможности с учетом ограниченного времени, имеющегося для планирования такого мероприятия. Вторая делегация попросила отметить с рекомендацией iv), что региональная

конференция уже запланирована, и призвала Секретариат запланировать проведение юридического семинара на региональном уровне. Секретарь предложил делегатам призвать свои государства проводить региональные конференции, отметив, что ЛЕВ не имеет бюджета для финансирования этих мероприятий. Председатель также взял слово и поблагодарил ЛЕВ за поддержку недавней конференции в Варшаве, которая финансировалась Ведомством гражданской авиации Польши. В заключение одна делегация попросила изменить рекомендации Рабочей группы, включив в них разработку проекта типового положения для передачи полномочий в рамках статьи 83 *bis* для использования в двухсторонних соглашениях о воздушном транспорте/воздушных перевозках. И вновь председатель отметил, что данное предложение будет рассматриваться как часть работы Секретариата по пересмотру циркуляра 295 ИКАО в свете рекомендации i).

3.6 Затем секретарь представил документ LC/35-WP/3-1, в котором описывались итоги работы по пунктам повести дня общей программы работы Юридического комитета. У Комитета замечаний не было.

Пункт 4 повестки дня. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета

4.1 После представления документа LC/35-WP/4-1 одна из делегаций задала вопрос о том, следует ли сохранять все пункты программы работы Комитета. Эта делегация обратила внимание на то, что другие пункты, связанные с работой ИКАО, такие как внедрение государствами Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), выполнение государствами договоров, соблюдение государствами SARPS, особенно в таких областях, как обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности, не включены в программу работы; и наряду с этим не проводится, например, работа по пункту 4 программы работы по вопросам, касающимся международных интересов в отношении подвижного оборудования. Делегация также отметила, что вопрос об изменении очередности остальных пунктов в программе работы стоит на повестке дня.

4.2 Председатель представил делегатам обзорную информацию о положении дел с программой работы, приведенной в п. 5 LC/35-WP/4-1.

4.3 После сделанного председателем обзора основное внимание в ходе обсуждения было уделено пункту 4 *"Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS) и региональные многонациональные органы"*, что произошло после того, как одна делегация предложила исключить этот вопрос из программы работы (или, по меньшей мере, снизить его очередность), исходя из того факта, что этот пункт остается в программе работы в течение уже 20 лет, но никаких действий по нему после 2004 года не предпринималось. В ходе обсуждения несколько делегаций в своих выступлениях возражали против исключения пункта 4 из программы работы, и одна из делегаций заявила, что причиной недостаточного прогресса в решении этого вопроса является главным образом тот факт, что первоначально этот вопрос был включен в программу работы и поддержан многими государствами Африки при условии, что международный режим GNSS будет включать *"оказание технической помощи"*, но оказания такой помощи не ожидается. Еще одна делегация также выступила с возражениями в отношении исключения пункта 4 из программы работы и добавила, что исключение этого пункта по причине недостаточного прогресса только еще больше затруднит прогресс в решении этого вопроса. Другие делегации поддержали предложение об исключении пункта 4 из программы работы, среди которых одна делегация отметила, что этот пункт можно сохранить для будущего, когда появится возможность добиться в этой области дальнейшего прогресса.

4.4 Кроме обсуждения предложенного исключения/изменения очередности пункта 4 делегации также внесли ряд предложений по изменению очередности других пунктов программы работы; однако эти предложения не нашли всеобщей поддержки, за исключением предложения о том, чтобы повысить очередность пункта 7 *"Рассмотрение инструктивного материала о конфликте интересов"*, которое нашло широкую поддержку.

4.5 Затем **председатель** подвел **итоги** обсуждения пункта 4 повестки дня, в ходе которого он отметил, что вследствие того, что предложение об исключении пункта 4 из программы работы не нашло всеобщей поддержки, он останется в программе работы с назначенной ему очередностью. Кроме того, исходя из результатов обсуждения, он предложил повысить очередность пункта программы 7 до уровня очередности пункта 5, а очередность пунктов 5 и 6 соответствующим образом снизить.

Пункт 5 повестки дня. Выборы председателя и заместителей председателя Комитета

5.1 Прежде чем приступить к выборам председателя и заместителей председателя Комитета в конце этой сессии, Комитет отметил, что на его 34-й сессии и текущей сессии ранее выбранный председатель отсутствовал и не выполнял функции председателя ни на одном заседании Комитета. Было внесено неофициальное предложение о том, чтобы изменить Правила процедуры Юридического комитета (Дос 7669-LC/139/5), с тем чтобы, если председатель отказывается от своей должности или становится неспособным выполнять свои обязанности в оставшийся его или ее срок назначения, то первый заместитель председателя становился председателем, а другие заместители председателя продвигались на более высокую ступень по сравнению с занимаемым им или ею уровнем, а должность четвертого заместителя председателя останется вакантной.

5.2 Обсуждение этого вопроса проходило под председательством г-жи С. Тань (Сингапур), третьим заместителем председателя Комитета, т. к. г-н М. Дженнисон дал самоотвод по причине предполагаемого им конфликта интересов. Г-жа Тань объявила участникам заседания, что, если предлагаемая поправка будет принята, то она продвинется с уровня третьего заместителя председателя до уровня второго заместителя председателя, что также может восприниматься как конфликт интересов. Несмотря на это заявление, Комитет принял решение, что г-жа Тань может быть председателем на этом заседании.

5.3 Перед тем как перейти к обсуждению содержания предлагаемой поправки, было поднято несколько вопросов процедурного характера относительно того, каким образом включить этот пункт в повестку дня. Согласно одному из высказанных мнений, включение Комитетом на данном этапе в повестку дня нового пункта после того, как была утверждена окончательная повестка дня, возможно, не будет отвечать Правилам процедуры, так как в подпункте с) правила 11 для включения дополнительного пункта в повестку дня требуется утверждение Совета. Другая возможная трактовка этого вопроса заключается в том, что Комитет, как правило, является хозяином своей процедуры и соответственно, при условии соблюдения ограничений своей Конституции, в частности, конкретных положений правила 47, он может вносить поправки в свои правила, если считает это необходимым или подходящим.

5.4 В качестве альтернативы внесению поправки в Правила процедуры две делегации совместно выдвинули предложение, что поскольку г-н М. Дженнисон де-факто выполнял функции председателя на 34-й и 35-й сессиях Юридического комитета, то Комитету следует принять решение признать его де-юре председателем этих двух сессий. Это предложение было поддержано многими делегациями и единодушно принято Комитетом. Было решено, что в протоколах Юридического комитета следует указать, что он был председателем Юридического комитета полный срок в течение его 34-й и 35-й сессий.

5.5 Несколько делегаций заявили о необходимости внести поправки в Правила процедуры Комитета в установленном порядке, принимая во внимание результаты прошедшей дискуссии. На основе LC/35-WP/5-1 и в соответствии с правилом 6 своих Правил процедуры Комитет приступил к выборам своего председателя и первого, второго, третьего и четвертого заместителей председателя.

5.6 Председателем был выбран г-н Терри Олсон (Франция). Его кандидатура была предложена делегацией Ливана; это предложение было поддержано делегацией Канады. Вышеупомянутые делегации также предложили и поддержали кандидатуры четырех заместителей председателя. Все должностные лица были выбраны на основании всеобщего одобрения.

5.7 Таким образом, были выбраны следующие кандидатуры: г-жа С.Х. Тань (Сингапур) в качестве первого заместителя председателя, г-н А. Пьера (Объединенные Арабские Эмираты) в качестве второго заместителя председателя, г-н Н. Луонго (Аргентина) в качестве третьего заместителя председателя, г-жа Х. Хитула (Намибия) в качестве четвертого заместителя председателя.

5.8 Комитет выразил глубокую благодарность г-ну Дженнисону за его работу и руководство Комитетом.

Пункт 6 повестки дня. Дата, место проведения и повестка дня 36-й сессии Юридического комитета

6.1 Комитет рассмотрел данный вопрос на основе документа LC/35-WP/6-1, представленного Секретариатом. По рекомендации председателя Комитет решил, что определение даты, места проведения и повестки дня 36-й сессии должно быть предоставлено Совету.

Пункт 7 повестки дня. Доклад о работе сессии

7:1 Комитет рассмотрел и утвердил с рядом поправок доклад о работе, проделанной в течение первых семи дней сессии. В отношении вопросов, обсужденных в последний день сессии (среда, 15 мая 2013 года), Комитет **согласился** предоставить председателю полномочия одобрить эту часть доклада от имени Комитета.

7:2 Несколько делегаций выразили благодарность председателю за лидерские качества, мудрость и преданность делу, проявленные им при руководстве работой Комитета, благодаря чему были достигнуты полезные результаты и подготовлен согласованный текст для дальнейшей работы. Эти чувства разделили другие делегации, которые также отметили прекрасную работу, проделанную председателем на 34-й сессии Комитета. Ряд делегаций выразили надежду, что председатель продолжит оказывать содействие будущей работе Юридического комитета на занимаемой им должности.

7:3 Председатель поблагодарил делегации за теплые слова и выразил надежду вновь встретиться со всеми делегациями на Ассамблее ИКАО и на будущей дипломатической конференции.

ДОБАВЛЕНИЕ А**ПОВЕСТКА ДНЯ****Пункт 1 повестки дня. Принятие повестки дня**

Примечание. В правиле 11 а) *Правил процедуры Юридического комитета* (Дос 7669-LC/139/5) указывается: "Комитет определяет окончательную повестку дня сессии на своем первом заседании".

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

Примечание. Это **главный вопрос**, который должен быть рассмотрен Юридическим комитетом; Комитет рассмотрит этот вопрос на основе текста, подготовленного Специальным подкомитетом по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров.

Пункт 3 повестки дня. Рассмотрение других вопросов, включенных в общую программу работы Юридического комитета

Примечание. Комитет рассмотрит доклады по другим вопросам своей общей программы работы:

- возмещение ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками;
- аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, и статья 83 *bis*;
- рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS) и региональные многонациональные органы;
- международные гарантии в отношении подвижного оборудования (оборудование воздушных судов);

- рассмотрение вопроса о ратификации документов международного воздушного права;
- рассмотрение инструктивного материала о конфликте интересов.

Пункт 4 повестки дня. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета

Примечание. Комитет определит свою общую программу работы, включая очередность решения задач, для представления Совету на утверждение.

Пункт 5 повестки дня. Выборы председателя и заместителей председателя Комитета

Примечание. В правиле 6 *Правил процедуры Юридического Комитета* указывается: "Комитет в конце каждой второй сессии избирает из числа представителей государств председателя, а также первого, второго, третьего и четвертого заместителей председателя. Такие должностные лица исполняют свои обязанности со времени закрытия сессии, когда они были избраны, до конца сессии, в ходе которой должным образом избираются их преемники. Они не могут быть переизбраны на следующий срок на ту же должность."

Пункт 6 повестки дня. Сроки, место проведения и повестка дня 36-й сессии Юридического комитета

Примечание. Комитет рассмотрит сроки, место проведения и предварительную повестку дня следующей сессии с учетом решений, которые будут приняты в ходе 35-й сессии.

Пункт 7 повестки дня. Доклад о работе сессии

ДОБАВЛЕНИЕ В
ПЕРЕЧЕНЬ РАБОЧИХ И ДРУГИХ ДОКУМЕНТОВ

РАБОЧИЕ ДОКУМЕНТЫ НАЗВАНИЕ

Пункт 1 повестки дня

LC/35-WP/1-1	Предварительная повестка дня
LC/35-WP/1-2	Примечание о документации и организации работы

Пункт 2 повестки дня

LC/35-WP/2-1	Вступительное примечание
LC/35-WP/2-2	Комментарии Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) по LC/35-WP/2-1 и по юридическим аспектам проблемы недисциплинированных пассажиров
LC/35-WP/2-3	Мнения Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) относительно некоторых практических аспектов проблемы недисциплинированных пассажиров
LC/35-WP/2-4	Комментарии Международного союза авиационного страхования (МСАС) по LC/35-WP/2-1 и по юридическим аспектам проблемы недисциплинированных пассажиров
LC/35-WP/2-5	Мнения Объединенных Арабских Эмиратов относительно проекта протокола, изменяющего Токийскую конвенцию
LC/35-WP/2-6	Доклад Редакционного комитета

Пункт 3 повестки дня

LC/35-WP/3-1	Рассмотрение других вопросов, включенных в общую программу работы Юридического комитета
LC/35-WP/3-2	Аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, и статья 83 <i>bis</i>

Пункт 4 повестки дня

LC/35-WP/4-1 Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета

Пункт 5 повестки дня

LC/35-WP/5-1 Примечание о выборах

Пункт 6 повестки дня

LC/35-WP/6-1 Сроки, место проведения и повестка дня 36-й сессии Юридического комитета

Пункт 7 повестки дня

LC/35-WP/7 Проект доклада о работе Юридического комитета в ходе его 35-й сессии. Организация совещания

LC/35-WP/7-1 Проект доклада о работе Юридического комитета в ходе его 35-й сессии. Пункт 2 повестки дня, пп. 2:1 – 2:22

LC/35-WP/7-2 Проект доклада о работе Юридического комитета в ходе его 35-й сессии. Пункт 2 повестки дня, пп. 2:23 – 2:71

LC/35-WP/7-3 Проект доклада о работе Юридического комитета в ходе его 35-й сессии. Пункт 2 повестки дня, пп. 2:72 – 2:89

LC/35-WP/7-4 Проект доклада о работе Юридического комитета в ходе его 35-й сессии. Пункт 2 повестки дня, пп. 2:90 – 2:125

LC/35-WP/7-5 Проект доклада о работе Юридического комитета в ходе его 35-й сессии. Пункт 3 повестки дня, пп. 3:1 – 3:6

LC/35-WP/7-6 Проект доклада о работе Юридического комитета в ходе его 35-й сессии. Пункт 4 повестки дня, пп. 4:1 – 4:5

LC/35-WP/7-7 Проект доклада о работе Юридического комитета в ходе его 35-й сессии. Пункт 5 повестки дня, пп. 5:1 – 5:5

LC/35-WP/7-8 Проект доклада о работе Юридического комитета в ходе его 35-й сессии. Добавление А

LC/35-WP/7-9 Проект доклада о работе Юридического комитета в ходе его 35-й сессии. Добавление В

LC/35-WP/7-10	Проект доклада о работе Юридического комитета в ходе его 35-й сессии. Добавление С
LC/35-WP/7-11	Проект доклада о работе Юридического комитета в ходе его 35-й сессии. Добавление D
LC/35-WP/7-12	Проект доклада о работе Юридического комитета в ходе его 35-й сессии. Добавление E
LC/35-WP/7-13	Проект доклада о работе Юридического комитета в ходе его 35-й сессии. Добавление F
LC/35-WP/7-14	Проект доклада о работе Юридического комитета в ходе его 35-й сессии. Добавление G

ДРУГИЕ ДОКУМЕНТЫ

LC/SC-MOT	Доклад Специального подкомитета Юридического комитета по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров. Первое совещание
LC/SC-MOT-2	Доклад Специального подкомитета Юридического комитета по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров. Второе совещание

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ С
СПИСОК УЧАСТНИКОВ

ГОСУДАРСТВА

Австралия	Reid, J.
Аргентина	Luongo, N. Vallarino, C. M.
Бельгия	Deckers, F.
Бразилия	Arbigaus, D. F. Botelho de Queiroz, J.R.P. Da Fonseca Filho Cleso, J. Torres Nogueira, F.
Венесуэла	Blanco, D.
Гаити	Théramène, B.
Гватемала	Rosales Slaverria Hector, A.
Германия	Schwierczinski, U.
Греция	Andritsou, I.
Дания	Nissem, M.
Демократическая Республика Конго	Kanyanga Tshimanga, A.
Замбия	Kabaso, S. Mulenga, C. Kombe, M. C.
Индонезия	Afrianto, D. Kresna Budhi, K. Maulani, N. Mayrianti, C. Ramon Adrianus Adityo, V. Ricardo, R. Rosita, Y.
Иордания	Abual Arja, I.
Иран	Shahbazilar, H.

Италия	Bardaro, A.
Камерун	Afouba Ngayihi, M. S. Zambo Zambo, D. Zoa Etoundi, E.
Канада	Thachet, J. Lalonde, S. Zigayer, M. Forsythe, C.
Китай	Chim Ho, B. Ding, C. Guo, R. Liu, H. Sa Da Bandeira, M. Wang, R. Zhao, J.
Колумбия	Bejarano Ramon, C. A. Rivera Florez, E. B.
Конго	Makaya Batchi, R. M. F.
Кот-д'Ивуар	Coulibaly, S.
Куба	Castillo de la Paz, J. F. Pérez, A. M.
Кувейт	Al-Awady Ibraheem, O. Al-Mansouri Youssef, A. Almutairi, M. Rashid Khamees, K.
Ливан	Eid, S.
Малайзия	Yong Heng, L.
Мали	Traore Coulibaly, A.
Мальта	Spagnol Clive, A.
Мексика	Méndez Mayora, D. Valle Álvarez, D. M.
Мозамбик	Pinto, A.
Намибия	Hitula, H. Fikunawa, C.

Нигерия	Muhammad, L. A. Ejembi, A. A. Gbem, A. Okoronkwo, P. I. Owolabi, A.
Нидерланды	Cambridge, M. C. Muller, T. L.
Объединенные Арабские Эмираты	Al Maazmi Nadia, I. Piera, A.
Парагвай	Bález Argana, D. Meza Abdo, A. Recalde, R.
Перу	Camacho Bueno, L. Lazo Jorge, E.
Республика Корея	Choi Dong, H. Kang Myong, I. Kang, S. Moon, D. Lee, J. Lee Jae, W.
Российская Федерация	Efimov, D. G. Gavrilov, I. K. Gruzdev, Y. N. Malikova, N. V. Novgorodov, A. A. Shiyan, D. V. Subbotin, D. V.
Саудовская Аравия	Alblawi, B. A. Almoghaby, A.
Свазиленд	Litchfield, D. Nkonyane, S.
Сингапур	Dawn, V. Kaur, R. Tan, S. H.

Соединенные Штаты Америки	Burrows, T. Giovanniello, A. Cors, D. Jennison, M. McDonald, S. W. Tisi, A. Tourtellot, C. Weir, E.
Таиланд	Sanguthai, C. Sathiracharocnsap, S.
Танзания	Camulungu, V.
Турция	Turna Zeynep, B.
Уганда	Baliddawa Zephaniah, M. Kanyunyuzi Jane Frances, K. Okwalinga Joseph, J. Ruhesi, R.
Уругвай	González Silva, M. A.
Финляндия	Metsalampi, S. Tupamaki, M.
Франция	Olson, T. De La Guéronnière, A. Gonnet, K. Mezi, É. Orus, S. Risse, E.
Чили	Espinoza, C. Mena, A. E.
Швейцария	Candrian, A. Noel, L.
Швеция	Anderson, J.
Эквадор	Montes de Oca, B. P. Simball Mosquera, X.

Южная Африка	Mabaso, L. Chiumya, J. Mamabolo, M. Mdlalose, B. Peege, T. Steenkamp, T. Thabethe, F.
Ямайка	Gordon, M.
Япония	Sugiyama, H. Nishio, S. Sakamoto, K. Furuhata, M. Takata, S. Uchita, T. Fukushiro, T. Hagio, M. Koda, T.

НАБЛЮДАТЕЛИ

Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА)	Gaiya, S.
Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА)	Fofana, M. Moussa, H. Sankara, M. B.
Европейская организация по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ)	Tanhause, P.
Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)	Gill, M. Hocking, A.
Международный союз авиационного страхования (МСАС)	Gates, S.

ДОБАВЛЕНИЕ D

ДОКЛАД "ДРУЗЕЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ" (ФС)

о

рассмотрении пункта 2 повестки дня LC/35 в части, касающейся "установления общих стандартов и практики в отношении правонарушений" (статья 15 *bis* проекта протокола и циркуляр 288 ИКАО)

(9 мая 2013 года)

Аргентина, Индонезия, Китай, Колумбия, Сингапур, Уганда, Франция, Эквадор, Ямайка, Япония и ИАТА (председатель группы – представитель Ямайки).

Круг полномочий ФС:

пересмотр статьи 15 *bis* в свете различных предложений о пересмотре, сделанных на пленарном заседании, и представление результатов до обеденного перерыва в пятницу, 10 мая 2013 года. Вопрос о сохранении статьи 15 *bis* не рассматривается.

ОБСУЖДЕНИЕ И ОБОСНОВАНИЕ

ФС вновь подчеркнула, что в ее намерения не входит ни добавление новых правонарушений, ни изменение характера Конвенции. Ее целью является побуждение государств кодифицировать виды правонарушений, на которых был сделан акцент. После некоторого обсуждения было признано целесообразным использовать предложение делегации Сингапура, внесенное на пленарном заседании, в качестве основы для дальнейшей дискуссии, поскольку оно наиболее соответствовало требованиям, определенным делегатами, входящими в ФС.

Следует отметить, что перечисленные в пунктах 1 а) и b) статьи 15 *bis* акты упоминались для того, чтобы привлечь к ним внимание государств в связи с тем, что они, по мнению авиакомпаний, вызывают наибольшую озабоченность.

Представленные ФС рекомендации и проект статьи 15 *bis* предназначены для достижения следующих целей:

1. Предотвращение дублирования между рассматриваемыми правонарушениями и правонарушениями, о которых говорится в других конвенциях по авиационной безопасности.
2. Учет замечаний как государств, предпочитающих не включать перечень правонарушений в Конвенцию, так и государств, высказавшихся в пользу включения такого перечня.

3. "Рекомендуется" используется (вместо обязывающих формулировок) потому, что государства в своих национальных законодательствах уже предусмотрели наказания за все правонарушения в соответствии с уголовным правом, и, таким образом, целесообразным является побуждать государства инициировать уголовное преследование или административное разбирательство, особенно в случаях, когда правонарушения или акты, совершенные на борту воздушного судна, угрожают безопасности воздушного судна или находящихся на борту пассажиров или имущества.

4. Упоминание нападения на членов экипажа было сохранено с целью заострить внимание на последствиях для безопасности гражданской авиации.

5. Квадратные скобки использованы в пункте 1 b) для того, чтобы предоставить Юридическому комитету возможность подтвердить, на какие из законных указаний командира воздушного судна будут распространяться положения (т. е. будут ли охвачены только законные указания, призванные обеспечить безопасность, или будут также охвачены указания, призванные обеспечить должный порядок и дисциплину).

6. Пункт 2 заключен в квадратные скобки, поскольку это положение гарантирует суверенитет государств, но мы не уверены в том, что это строго необходимо; в то же время мы хотели довести до сведения государств, что упомянутые акты – это еще не все акты, требующие рассмотрения.

7. Квадратные скобки используются внутри пункта 2: слово "санкции" обычно используется в текстах конвенций для обозначения наказаний, однако слово "меры" позволит включить также и другие санкции (*используется в Пекинской конвенции*).

8. Мы исключили слово "другие" из исходного текста пункта 2 с целью внесения ясности.

9. У нас было сильное желание разделить шесть (б) перечисленных правонарушений/ актов на две категории – подпадающие под уголовное преследование и санкции (первые 3 из перечисленных) и подпадающие под административное разбирательство и санкции (вторые 3 из перечисленных) – с целью включения в циркуляр 288, но мы воздержались от этого, так как не хотели диктовать государствам, как им следует упорядочивать внутреннее законодательство. Кроме того, мы понимаем, что не все государства применяют административное производство и санкции.

ФС также хочет отметить, что статья 15 *bis* в новой редакции и предложенное обновление циркуляра 288 **образуют пакет**, предназначенный для достижения гармонизации между договаривающимися государствами в отношении действий, направленных на решение проблемы недисциплинированных пассажиров.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА:(i) Изменить формулировку статьи 15 bis следующим образом:

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

- a) физическое нападение на члена экипажа или угроза совершить такое нападение;
- b) отказ выполнять законные указания командира воздушного судна или данные от его имени [в целях, которые определены в пункте 1 а) и b) статьи 6] / [в целях защиты безопасности воздушного судна, находящихся на его борту лиц или имущества].

[2. Ничто в настоящей Конвенции не ущемляет право каждого Договаривающегося государства применять согласно своему национальному законодательству соответствующие [санкции] / [меры] для наказания за акты недисциплинированного или нарушающего порядок поведения, совершенные на борту.]

(ii) Обновить циркуляр 288

Юридический комитет рекомендует, чтобы дипломатическая конференция (если/когда она будет созвана) приняла резолюцию, призывающую ИКАО обновить циркуляр 288 при поддержке, если необходимо, например, специальной группы, созданной из представителей государств и наблюдателей, участвующих в дипломатической конференции, для включения перечня актов недисциплинированного поведения, часто совершаемых на борту воздушных судов, в отношении которых государствам-участникам настоятельно рекомендуется инициировать уголовное преследование или административное производство в соответствии с их национальным законодательством и применять наказание в виде наложения соответствующих уголовных или административных санкций. Этот перечень может включать правонарушения/акты, уже содержащиеся в циркуляре 288, а также следующие:

Умышленное совершение на борту воздушного судна любого акта, который:

- создает угрозу безопасности воздушного судна;
- причиняет вред или угрожает жизни или физической или моральной неприкосновенности пассажиров или членов экипажа;
- наносит ущерб имуществу упомянутых лиц или эксплуатанту воздушного судна;
- нарушает должный порядок или дисциплину на борту;
- нарушает тишину или покой или причиняет неудобства любому лицу на борту;
- вызывает задержки или срывает какие-либо операции.

ДОБАВЛЕНИЕ Е**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО РАССМОТРЕНИЮ ДОКУМЕНТА LC/35-WP/3-2 Revised
"АСПЕКТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ, СВЯЗАННЫЕ
С БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ, И СТАТЬЯ 83 BIS"**

Председатель 35-й сессии Юридического комитета поручил этой Рабочей группе рассмотреть документ LC/35-WP/3-2 Revised "Аспекты экономической либерализации, связанные с безопасностью полетов, и статья 83 *bis*", представленный Секретариатом ИКАО, и подготовить доклад о том, имеются ли какие-либо правовые вопросы, связанные с заключением соглашений в соответствии со статьей 83 *bis* и их регистрацией в ИКАО. В качестве альтернативы этой Рабочей группе было предложено представить рекомендации относительно повышения качества этих соглашений.

Соглашение, согласно статье 83 *bis*, является средством передачи некоторых функций и обязанностей, обычно возлагаемых на государство регистрации, государству эксплуатанта в случае аренды, фрахтования или взаимного обмена воздушными судами. Без этих соглашений контроль за обеспечением безопасности полетов будет дорогостоящим и сложным, поскольку государству регистрации придется следить за воздушными судами в иностранной юрисдикции в целях обеспечения того, чтобы они соответствовали их правилам безопасности полетов. В статье 83 *bis* ясно указано, что для заключения соглашения в рамках статьи 83 *bis* государство регистрации и государство эксплуатанта должны договориться о передаче всех или части юридических обязанностей государства регистрации, предусмотренных статьями 12, 30, 31 и 32 *a*) Конвенции, которые в целом касаются свидетельств на членов экипажа, удостоверений о годности к полетам, радиооборудования воздушных судов и правил полетов. Следовательно, эти соглашения полезны в тех случаях, когда воздушные суда передаются на долгосрочной основе.

Вначале Рабочая группа выразила мнение об отсутствии по существу юридических вопросов, связанных с формулировкой статьи 83 *bis* или проекта соглашения, предложенного ИКАО в ее циркуляре 295; однако в последующем при осуществлении статьи 83 *bis* могут возникать юридические вопросы в связи с неполным пониманием некоторыми государствами-членами применимости статьи 83 *bis* и характера аренды. Секретариат ИКАО также указал в своем рабочем документе LC/35-WP/3-2, что большинство зарегистрированных в ИКАО соглашений, заключенных на основании статьи 83 *bis*, не являются действительными соглашениями по статье 83 *bis*. Они являются в основном договорами аренды, в соответствии с которыми оба государства соглашаются осуществлять некоторые аспекты своих соответствующих функций без передачи обязанностей по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов, что не является подлинной целью соглашения в рамках статьи 83 *bis*. Фактически большинство этих соглашений, по мнению Секретариата, являются стандартными договорами аренды.

Связанный с этим вопрос – регистрация государствами этих соглашений в ИКАО в качестве "соглашений по статье 83 *bis*", тогда как фактически они не включают передачу юридических обязанностей государства регистрации, предусмотренную статьей 83 *bis*. Это может иметь некоторые непредвиденные последствия, поскольку третьи государства, ратифицировавшие статью 83 *bis*, могут полагать, что такие соглашения включают передачу обязанностей государства регистрации, которые они обязаны признавать согласно пункту *b*) статьи 83 *bis*, хотя в

действительности они такую передачу не включают. Что касается государств, заключивших так называемые соглашения по статье 83 *bis*, то регистрация соглашения в соответствии со статьей 83 *bis*, которое не включает передачу обязанностей государства регистрации, предусмотренных статьями 12, 30, 31 или 32 *a*) Конвенции, может быть свидетельством неполного понимания применимости статьи 83 *bis*, которое фиксируется при занесении соглашения в реестр ИКАО. Проблема усугубляется тем, что ИКАО ясно указала, что она не имеет юридических полномочий или ресурсов на проведение обстоятельных анализов ни этих соглашений, ни сотен других соглашений различного типа, которые ежегодно представляются государствами в ИКАО на регистрацию. Фактически ИКАО указала, что в связи с большим количеством получаемых ею соглашений имеется задолженность по регистрации соглашений.

Рабочая группа подробно обсудила эти вопросы и хотела бы представить председателю Юридического комитета следующие рекомендации:

1. Различные соглашения об аренде воздушных судов и/или обмене воздушными судами являются полезными для авиаперевозчиков инструментами, применяемыми с учетом меняющихся эксплуатационных потребностей, позволяя им использовать в своих интересах рыночные возможности и растущий спрос на перевозки, несмотря на нехватку провозной емкости внутреннего парка воздушных судов в периоды максимального спроса. Однако, как представляется, имеет место неполное понимание государствами применимости статьи 83 *bis* и ее применения к сделкам такого типа. Эта группа считает, что государствам-членам несомненно нужно предоставить обновленный инструктивный материал по применимости статьи 83 *bis* и характеру соглашений в рамках статьи 83 *bis*. В качестве первого шага Секретариат мог бы пересмотреть циркуляр 295 ИКАО, чтобы определить, необходимо ли внести изменения для рассмотрения некоторых ключевых вопросов, таких как добровольный характер этих соглашений; в каких случаях различные соглашения об аренде воздушных судов и/или обмене воздушными судами влекут за собой заключение статьи 83 *bis*; включает ли (или требует ли) соглашение о краткосрочной передаче воздушных судов из одного государства в другое передачу обязанностей государства регистрации согласно статье 83 *bis*; правовые последствия для каждого государства заключения соглашения в соответствии со статьей 83 *bis* и т. д.

2. Эта группа также рекомендовала создать специальную группу, состоящую из сотрудников Секретариата ИКАО и представителей Юридического комитета с опытом рассмотрения соглашений в рамках статьи 83 *bis*, в целях оказания помощи в пересмотре циркуляра 295 ИКАО, а также проведения разъяснительной работы для государств-членов относительно применимости соглашений, заключаемых в соответствии со статьей 83 *bis*.

3. В связи с регистрацией имеется два вопроса: 1) соглашения, не предусматривающие передачу обязанностей государства регистрации, регистрируются в соответствии со статьей 83 *bis* и 2) задержка в регистрации. Первый вопрос может быть решен путем предоставления государствам-членам разъяснений относительно применения статьи 83 *bis*, а также цели и результата регистраций этих соглашений в ИКАО. Полезной в этом отношении может быть специальная группа, создать которую рекомендуется в п. 2. Что касается задержки, то эта Группа рекомендует рассмотреть, при наличии у ИКАО ресурсов, возможность разработки реестра на базе Интернета, посредством которого государства будут самостоятельно вводить информацию и загружать соглашения в электронном формате, а не направлять соглашения в ИКАО для выполнения процедуры регистрации. Юридические вопросы, связанные с внедрением реестра на базе Интернета, могли бы быть рассмотрены специальной группой. Другим возможным

вариантом для государства является непосредственное и параллельное уведомление других государств, как предусматривается в пункте b) статьи 83 *bis*.

4. Еще одна рекомендация этой Группы: при проведении региональных конференций ИКАО следует предусматривать включение вопроса о статье 83 *bis* в повестку дня и способствовать повышению значения этих соглашений для государств-членов. Это приведет к лучшему пониманию соглашений всеми государствами-членами.

5. Рабочая группа сомневается в целесообразности заключения таких соглашений об аренде на короткий срок ввиду сложностей, связанных с переговорами об этих соглашениях, поскольку государства считают их официальными договорами, а также финансовых расходов, связанных с их осуществлением. Поэтому эта Группа рекомендует ИКАО продолжать рекомендовать государствам проявлять гибкость при обсуждении условий этих соглашений, с тем чтобы в конечном итоге им не приходилось проводить переговоры о договорах всякий раз, когда требуется заключить соглашение на основании статьи 83 *bis*. Хотя это будет зависеть от характера национального законодательства и конституции каждого государства, ИКАО следует способствовать повышению осведомленности о договоренностях, которые обеспечивают государствам гибкость в отношении уровня утверждения соглашений в соответствии со статьей 83 *bis*, таких, например, как "зонтичные" соглашения, и предоставляют государственным должностным лицам полномочия на подписание будущих соглашений с одним и тем же государством с учетом характера долгосрочных аренд, которые наиболее распространены в настоящее время.

Доклад подготовили:

Macheld Cambridge (член делегации Нидерландов)
Augustine Hocking (ИАТА)
Michael Gill (ИАТА)
Elizabeth Weir (член делегации Соединенных Штатов Америки)
Siew Huay Tan (член делегации Сингапура)
Marva Gordon (член делегации Ямайки)
Pollie Okoronkwo (член делегации Нигерии)
Emilie Mezi (член делегации Франции)
Levers Mabaso (член делегации Южной Африки)
Anastasia A Gbem (член делегации Нигерии)
John Thachet – председатель (член делегации Канады)

При поддержке:

Mitch Fox (Аэронавигационное управление ИКАО)
Henry Gourджи (Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов)
Christopher Petras (Управление по правовым вопросам и внешним сношениям ИКАО)

ДОБАВЛЕНИЕ F

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ "ДРУЗЕЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ" (FC) ПО ССББ

Рабочая группа FC, ответственная за рассмотрение проблем, связанных с ролью и функциями ССББ, провела заседания 8 и 11 мая 2013 года. В ее работе приняли участие делегаты из 15 государств-членов (Аргентина, Канада, Китай, Колумбия, Ливан, Мексика, Объединенные Арабские Эмираты, Российская Федерация, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Франция, Чили, Южная Африка, Ямайка и Япония). Председателем группы был представитель Франции.

Обоснование

Группа приняла к сведению следующие вопросы:

1. Пожелание делегаций, поддержавших включение положений, касающихся ССББ, в Токийскую конвенцию, заключается главным образом в том, чтобы 1/ дать на них прямую ссылку, поскольку они образуют особую категорию помимо командира воздушного судна, членов экипажа и пассажиров, и 2/ предоставить им такую же правовую защиту, как и членам экипажа и пассажирам.
2. В странах, имеющих программу ССББ, выполняемая этими сотрудниками работа на воздушных судах может различаться в зависимости от законодательства каждой из этих стран.
3. Использование ССББ определяется двусторонними или многосторонними соглашениями или договоренностями.

Группа также отметила, что некоторые страны выразили озабоченность в связи с тем, что оба варианта, рассмотренные Юридическим подкомитетом, привели бы к добавлению нового пункта 3 к статье 6 Токийской конвенции. Дискуссии внутри Группы показали, что следующие решения могут быть более простыми:

1. приравнивание полномочий ССББ к полномочиям командира воздушного судна [a) и b)]; но при этом представляется трудным предоставить ССББ полномочия передавать лицо компетентным органам или высаживать его/ее при том, что такие полномочия предоставлены командиру воздушного судна согласно подпункту с) (см. вариант 1 ниже);
или
2. включение ССББ в перечень лиц, приведенный в пункте 2 (см. вариант 2 ниже).

В случае сохранения одного из этих вариантов потребуется уточнение определения ССББ следующим путем:

1. ссылки на двусторонние или многосторонние соглашения, на основе которых они действуют, *и*

2. определения, *при необходимости*, цели их вмешательства на борту воздушного судна. При необходимости определения такой цели Группа предусмотрела три варианта:
 - ССББ защищают воздушное судно и находящихся на нем лиц от актов незаконного вмешательства (см. вариант А ниже);
 - ССББ защищают воздушное судно и находящихся на нем лиц от любого акта, определяемого в качестве правонарушения в пункте 1 а) статьи 1 Токийской конвенции, при условии, что любое незаконное вмешательство является преступным действием (см. вариант В ниже);
 - ССББ защищают безопасность воздушного судна или находящихся на нем лиц или имущества (см. вариант С ниже).

В случае внесения этих уточнений в статью 6 и добавления надлежащего определения ССББ отпадает необходимость добавления нового пункта 3 в статью 6 Токийской конвенции.

Рекомендации по формулировкам

Новые положения, касающиеся ССББ, выделяются **жирным** шрифтом.

А – Определение роли и функций ССББ: СТАТЬЯ 6

1) Добавить ссылку на ССББ в соответствии с одним из двух следующих вариантов:

Вариант 1

1. Командир воздушного судна **или сотрудник службы безопасности на борту**, если он **или она** имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или готовится совершить на борту воздушного судна правонарушение или акт, предусмотренные в пункте 1 Статьи 1, может применить к такому лицу разумные меры, включая ограничительные меры, которые необходимы для:

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

3. 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 имеет право применить такие меры. Любой

член экипажа или пассажир может также предпринять разумные превентивные меры без такого разрешения, если он имеет достаточные основания полагать, что существует непосредственная необходимость предпринять такие меры для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества.

Вариант 2

1. Командир воздушного судна, если он имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или готовится совершить на борту воздушного судна правонарушение или акт, предусмотренные в пункте 1 Статьи 1, может применить к такому лицу разумные меры, включая ограничительные меры, которые необходимы для:

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

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 имеет право применить такие меры. Любой член экипажа, **сотрудник службы безопасности на борту** или пассажир может также предпринять разумные превентивные меры без такого разрешения, если он имеет достаточные основания полагать, что существует непосредственная необходимость предпринять такие меры для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества.

2) Удалить предварительный текст пункта 3 (оба варианта).

Комментарии

Все члены Рабочей группы согласились, что проект протокола может признать существование ССББ.

Мнения членов Рабочей группы разделились по вопросу о наиболее подходящем способе достижения этой цели.

Большинство делегаций выразили предпочтение варианту 2, поскольку они считают, что этот вариант соответствует существующим правилам и нормативам ИКАО, согласно которым ССББ подчиняются командиру воздушного судна и должны всегда действовать в соответствии с даваемыми им/ей указаниями. Они разделяют мнение, что такой вариант в большей степени соответствует Приложению 17.

Однако другие делегации считают, что проект протокола должен сделать шаг вперед и наделить ССББ большинством полномочий, которыми обладает командир воздушного судна. Таким образом, они выразили предпочтение варианту 1.

В – ПРАВОВАЯ ЗАЩИТА ССББ : СТАТЬЯ 10

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

Комментарии

Члены Рабочей группы пришли к общему согласию, что эта формулировка хорошо согласуется с каждым из вариантов (1 и 2), подготовленных для статьи 6. Поэтому Группа рекомендует принять эту формулировку в любом случае.

С – ОПРЕДЕЛЕНИЕ ССББ: СТАТЬЯ 1

Добавить определение ССББ в соответствии с одним из трех нижеприведенных вариантов:

1. Настоящая Конвенция будет применяться в отношении:
 - a) уголовных правонарушений;
 - b) актов, которые, независимо от того, являются они правонарушениями или нет, могут угрожать или угрожают безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества или могут нарушить должный порядок и дисциплину на борту.
2. За исключением случаев, предусмотренных в Главе III, настоящая Конвенция будет применяться в отношении правонарушений или актов, совершенных лицом на борту любого воздушного судна, зарегистрированного в Договаривающемся государстве, когда это воздушное судно находится в полете или на поверхности открытого моря или любой другой зоны за пределами территории какого-либо государства.
3. Для целей настоящей Конвенции:
 - a) воздушное судно считается находящимся в полете с момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки. В случае вынужденной посадки положения данной Главы будут оставаться в силе по отношению к правонарушениям и актам, совершаемым на борту, до тех пор, пока компетентные органы государства не примут на себя ответственность за воздушное судно, а также за лиц и имущество, находящихся на борту; [и]
 - b) "сотрудник службы безопасности на борту" означает [государственного служащего]/ [человека], который прошел специальный отбор и подготовку и уполномочен правительством государства эксплуатанта [и]/[или] правительством государства регистрации находиться на борту воздушного судна в соответствии с двусторонним или многосторонним [соглашением (и/или) договоренностью] с целью

(*Вариант А*) защиты этого воздушного судна и находящихся на нем лиц от актов незаконного вмешательства*.

(*Вариант В*) защиты этого воздушного судна и находящихся на нем лиц от любых правонарушений или актов, предусмотренных в пункте 1 Статьи 1.

(*Вариант С*) защиты безопасности этого воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества.

4. Настоящая Конвенция не будет применяться к воздушным судам, используемым в военной, таможенной или полицейской службе.

Комментарии

Члены Рабочей группы выразили примерно равную заинтересованность в пользу вариантов А и С. Небольшое число делегаций высказались в пользу варианта В.

Большинство делегаций, поддержавших вариант А, выразили мнение, что в случае его принятия необходимо будет определить выражение "незаконное вмешательство". Это определение примет форму ссылки на Приложение 17 к Чикагской конвенции. Одна из делегаций рекомендовала установить, что, если роль ССББ заключается в защите воздушного судна и находящихся на борту людей от незаконного вмешательства, то определение можно не давать при условии, что будет установлено, что он/она действует "в соответствии с полномочиями, предусмотренными таким соглашением или договоренностью". Другая делегация отметила, что такое определение будет излишним в случае принятия такого варианта.

Одна из делегаций отметила, что принятие варианта 1 для статьи 6 приведет к недостаточной согласованности вне зависимости от того, какой вариант будет принят для статьи 1, поскольку ни один из этих трех вариантов не содержит ссылки на то, какие действия предпринимает ССББ для охраны должного порядка и дисциплины.

Несколько делегаций выразили мнение, что, возможно, нет необходимости определять цель вмешательства ССББ, поскольку рамки такого вмешательства определены соответствующими соглашениями или договоренностями. Поэтому они рекомендовали рассмотреть возможность отказаться от всех трех вариантов и просто оставить вступительную часть в качестве определения роли ССББ, удалив слова "с целью".

Две делегации придерживались мнения, что ссылка на соглашения или договоренности будет более уместна в статье 6.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ G

ПРОЕКТ ТЕКСТА ПРОТОКОЛА К ТОКИЙСКОЙ КОНВЕНЦИИ 1963 ГОДА, ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ЮРИДИЧЕСКИМ КОМИТЕТОМ

Статья I

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

Статья II

1. Пункт 3 статьи 1 Конвенции заменяется следующим:

"3. Для целей настоящей Конвенции:

а) воздушное судно считается находящимся в полете в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после 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, а также за лиц и имущество, находящихся на борту [.] / [;]

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

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

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

Статья III

Статья 3 Конвенции заменяется следующим:

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

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

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

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

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

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

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

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

Статья IV

Следующее добавляется в качестве статьи 3 bis Конвенции:

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

Статья V

Пункт 2 статьи 5 Конвенции исключается.

[Статья VI

Пункт 2 статьи 6 Конвенции заменяется следующим:

Вариант 1

["1. Командир воздушного судна или сотрудник службы безопасности на борту, если он или она имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или готовится совершить на борту воздушного судна преступление или акт, предусмотренные в пункте 1 Статьи 1, может применить к такому лицу разумные меры, включая ограничительные меры, которые необходимы для:

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

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 имеет право применить такие меры. Любой член экипажа или пассажир может также предпринять разумные превентивные меры без такого разрешения, если он имеет достаточные основания полагать, что существует непосредственная необходимость предпринять такие меры для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества."]

Вариант 2

["1. Командир воздушного судна, если он имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или готовится совершить на борту воздушного судна преступление или акт, предусмотренные в пункте 1 Статьи 1, может применить к такому лицу разумные меры, включая ограничительные меры, которые необходимы для:

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

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 имеет право применить такие меры. Любой член экипажа, сотрудник службы безопасности на борту или пассажир может также предпринять разумные превентивные меры без такого разрешения, если он имеет достаточные основания полагать, что существует непосредственная необходимость предпринять такие меры для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества."]

[Статья VII

Статья 10 Конвенции заменяется следующим:

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

[Статья VIII

Следующее добавляется в качестве статьи 15 *bis* Конвенции:

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

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

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

Статья IX

Пункт 1 статьи 16 Конвенции заменяется следующим:

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

[Статья X

Следующее добавляется в качестве статьи 18 *bis* Конвенции:

"Если командир воздушного судна высаживает или передает лицо согласно положениям соответственно Статьи 8 или 9, то ничто не препятствует эксплуатанту получить с такого лица компенсацию за любой ущерб, понесенный эксплуатантом в результате высадки или передачи этого лица."

— КОНЕЦ —

ISBN 978-92-9249-323-3



9 7 8 9 2 9 2 4 9 3 2 3 3