



Международная организация гражданской авиации

LC/SC-MOT-WP/1
7/5/12

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

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

(Монреаль, 22–25 мая 2012 года)

К настоящему прилагается полученный сегодня доклад докладчика г-на Алехандро Пиера.

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

Алехандро Пьера

Введение

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

По итогам совещаний, состоявшихся в Монреале 2–3 мая 2011 года⁵ и в Париже 3–4 октября 2011 года⁶, ИГС рекомендовала учредить Специальный подкомитет Юридического комитета ИКАО (СПК-ЮК) для рассмотрения вопроса о целесообразности внесения поправок в *Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов 1963 года*⁷ с уделением конкретного внимания проблеме недисциплинированных пассажиров.⁸ На 5-м заседании своей 194-й сессии, состоявшемся 15 ноября 2011 года, Совет рассмотрел доклад ИГС и постановил просить Председателя Юридического комитета учредить СПК-ЮК с тем, чтобы осуществить обзор существующего международного режима, касающегося недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров⁹.

¹ См. ICAO, LC/34-WP/2-4.

² См. ICAO, Doc. 9926-LC/194, п. 4.1.

³ Id.

⁴ См. ICAO, C-DEC 188/6 п. 4 f).

⁵ См. ICAO, SSG-UNP/1-Report.

⁶ См. ICAO, SSG-UNP/2-Report.

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

⁸ См. ICAO, SG-UNP/2-Report, п. 4.

⁹ См. ICAO, C-DEC 194/5.

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

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

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

В контексте международной гражданской авиации термин "недисциплинированный или нарушающий порядок пассажир" всегда использовался в отношении "пассажиров, не соблюдающих правила поведения на борту воздушных судов или не выполняющих указания членов экипажа и тем самым нарушающих порядок и дисциплину на борту воздушных судов"¹². Это предполагает, что пассажиры находятся в центре проблемы и, возможно, отвлекает внимание от того факта, что имеется ряд других факторов, способствующих возникновению недисциплинированного/нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов. Кроме того данный термин предполагает, что только "пассажиры" могут вести себя недисциплинированно. Однако в последнее

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

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

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

время в результате возникновения нескольких неприятных и получивших широкое освещение инцидентов стало ясно, что члены экипажа могут также не соблюдать правила поведения на борту воздушных судов и соответственно вести себя недисциплинированно и нарушать порядок¹³. В свете вышесказанного в данном докладе высказывается мысль о том, что было бы более целесообразно использовать термины "недисциплинированные/нарушающие порядок лица" [вместо "пассажиры"] на борту воздушных судов" или, как альтернативный вариант, "недисциплинированное/нарушающее порядок поведение на борту воздушных судов".

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

Авиация – это наиболее стремительно развивающийся вид транспорта. Спрос на воздушные перевозки достиг беспрецедентных масштабов¹⁴. Учитывая, что каждый день все больше людей используют воздушный транспорт, вполне можно ожидать, что на борту воздушных судов будет возникать все больше инцидентов, связанных с недисциплинированным и нарушающим порядок поведением. Поэтому ни у кого не должно возникать удивления по поводу того, что Группа экспертов по авиационной безопасности ИКАО (AVSECP) неоднократно сообщала о том, что в международном авиационном сообществе наблюдается постоянное увеличение числа инцидентов, связанных с недисциплинированным и нарушающим порядок поведением¹⁵. Несомненно, что этот вопрос начал привлекать к себе больше внимания в 1990-е годы¹⁶. Так, еще в 1997 году в докладах указывалось на резкий рост – порядка 400 % – числа инцидентов по сравнению с данными за 1995 год¹⁷. В последнее время самые последние статистические данные ИАТА показали шокирующее увеличение на 678 % числа инцидентов в 2009 году по сравнению с 2007 годом¹⁸. В недавних сообщениях прессы указывается, что в 2011 году в Соединенных Штатах Америки (США) произошло 127 инцидентов, в Австралии – 488 и в Соединенном Королевстве – 44¹⁹. Хотя авторы некоторых комментариев высказали серьезную озабоченность по поводу достоверности данных, используемых для

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

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

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

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

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

¹⁸ См. ICAO, AVSECP/20-WP/21.

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

анализа таких инцидентов по причине отсутствия "общепринятой методологии"²⁰, эти сообщения, тем не менее, свидетельствуют об эскалации такой тенденции²¹.

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

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

3. Токийская конвенция

В 1963 году делегации из 61 государства²⁷ приняли участие в продолжавшейся три недели Дипломатической конференции, состоявшейся в Токио, Япония²⁸. По окончании

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

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

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

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

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

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

²⁶ ICAO, C-WP/11066.

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

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

Дипломатической конференции 14 сентября 1963 года шестнадцать государств подписали Токийскую конвенцию²⁹. В последствии Токийская конвенция вступила в силу 4 декабря 1969 года и в настоящее время по-прежнему является одним из международных документов, получивших наибольшее число ратификаций среди всех документов, которые когда-либо были разработаны под эгидой ИКАО³⁰.

3.1. Цели

Учитывая, что национальные законы различных государств предусматривают различные сценарии экстерриториального применения норм юрисдикции в отношении преступлений, совершаемых на борту воздушных судов, авторы Токийской конвенции стремились достичь определенной степени международного единообразия в рамках норм, применяемых в отношении преступлений, совершаемых на борту воздушных судов³¹. В этой связи суть и смысл Токийской конвенции заключались в том, чтобы: i) предоставить государству регистрации юрисдикцию в отношении актов, происшедших на воздушном судне³²; ii) наделить командира воздушного судна определенными полномочиями по обращению с пассажирами в тех ситуациях, когда они уже совершили или собираются совершить преступление или акт, который может поставить под угрозу безопасность воздушного судна³³; iii) определить сферу ответственности государства посадки, где может быть высажен или куда может быть доставлен предполагаемый правонарушитель; и iv) в определенной степени рассмотреть вопрос о преступлении воздушного пиратства³⁴, хотя первоначально Конвенция не разрабатывалась в качестве документа для регулирования актов незаконного вмешательства в функционирование воздушных судов³⁵.

800 Million More Travellers by 2014 – China Biggest Contributor (May 1, 2012, 10:00 AM), <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2011-02-14-02.aspx>.

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Сфера применения

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

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

3.3. Юрисдикция

Хотя юрисдикцией в основном обладает государство регистрации⁴¹, Токийская конвенция "не исключает любой уголовной юрисдикции, осуществляемой в соответствии с национальным законодательством"⁴². В этой связи Токийская конвенция не устанавливает эксклюзивной юрисдикции, а скорее делает выбор в пользу системы

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

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

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

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

⁴⁰ См. FitzGerald I, *выше*, примечание 27, п. 194. Нарушения "правил полетов" могут включать тяжкие и менее тяжкие преступления. Некоторые "правила полетов", применяемые к пассажирам, могут иметь серьезный характер в том смысле, что нарушения представляют опасность для воздушного судна (т. е. запрет на курение в туалетах воздушного судна или повреждение устройства обнаружения дыма, и запрет на использование портативных электронных устройств (ПЭУ)). Другие нарушения могут иметь менее серьезный характер, ибо они могут не представлять угрозы для безопасности воздушного судна, а, возможно, угрожают лишь безопасности соответствующего пассажира. Они могут включать неиспользование ремней безопасности или покидание кресла в период турбулентности, когда командир воздушного судна дает такие указания. Email from Siew Huay Tan, Director Legal Services, Civil Aviation Authority of Singapore (May 5, 2012) (хранится в архиве автора) [ниже *Siew Huay Tan*].

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

⁴² Там же, статья 3, п. 3.

параллельной юрисдикции⁴³. Как государство регистрации государство-участник несет на себе обязательство предпринять "максимальные усилия", чтобы обеспечить юрисдикцию в отношении уголовных преступлений, совершенных на борту воздушного судна, зарегистрированного в нем. Однако, не существует аналогичного обязательства в отношении актов, которые могут поставить под угрозу безопасность или надлежащий порядок и дисциплину на борту воздушного судна⁴⁴. Государство-участник, которое не является государством регистрации, может осуществлять юрисдикцию только при очень конкретных обстоятельствах (например, если преступление имеет последствия на территории соответствующего государства)⁴⁵.

3.4. Полномочия и обязанности командира воздушного судна

До принятия Токийской конвенции не существовало международных норм, которые регулировали бы "статус, полномочия и обязанности командира воздушного судна"⁴⁶. Согласно Токийской конвенции командир воздушного судна имеет право принять "разумные" меры, которые "необходимы" для восстановления порядка на борту воздушного судна, когда он или она имеет "разумные основания полагать", что какое-то лицо совершило или намеревается совершить уголовное преступление или акт, который может угрожать безопасности⁴⁷. Например, высказывалась мысль о том, что командир воздушного судна обязан задержать пассажира, который представляет опасность для безопасности полета. Однако нет требования о том, что командир воздушного судна должен сделать это, если данное преступление не представляет угрозы для безопасности полета, как, например, в случае кражи⁴⁸. Полномочия командира воздушного судна включают прохождение двухаспектного субъективно/объективного теста⁴⁹. Меры, которые решает принять командир воздушного судна должны быть не только "разумными" с субъективной точки зрения, но также и быть в объективном плане "необходимыми" для защиты безопасности воздушного судна, обеспечения надлежащего порядка и дисциплины на борту или для обеспечения передачи или высадки исходя из обстоятельств конкретного случая⁵⁰.

В ходе Токийской дипломатической конференции делегат Швейцарии безуспешно предложил заменить слова "разумные основания полагать" словами "серьезные основания полагать"⁵¹. Это предложение было отклонено в ходе голосования 13 голосами против 11⁵². При обсуждении этого положения делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что стандарт разумных оснований будет подразумевать, что "командир воздушного судна должен будет иметь существенные основания для его [или ее]

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

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

⁴⁵ Там же, статья 4.

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

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

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

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

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

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

⁵² Там же, п. 160.

предположения, что он [или она] не сможет принять меры на основании фактов, которые являются недостаточными для подтверждения его [или ее] предположения о том, что лицо совершило или намеревается совершить такой тип акта, который находится сейчас на рассмотрении. Иначе говоря командир воздушного судна не может действовать произвольно или своенравно⁵³.

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

Другие прерогативы командира воздушного судна включают право: i) требовать содействия со стороны членов экипажа; ii) просить помощи со стороны других пассажиров⁵⁶; iii) высаживать любое лицо в любом государстве независимо от того, является оно или нет стороной Токийской конвенции, когда он или она имеет разумные основания полагать, что такое лицо совершило или собирается совершить акт, который может поставить под угрозу безопасность или надлежащий порядок и дисциплину на борту воздушного судна⁵⁷; и iv) передать властям государства-участника любое лицо, когда он или она имеет разумные основания полагать, что такое лицо совершило или собирается совершить серьезное преступление согласно национальными законами государства регистрации⁵⁸.

Хотя понятия "высадки" и "передачи" на первый взгляд кажутся аналогичными, между ними имеется существенная разница. Высадка касается решения командира воздушного судна посадить лицо из воздушного судна. В этом случае командир воздушного судна не передает данное лицо компетентным органам на земле. Хотя командир воздушного судна несет ответственность за предоставление уведомления о том, что лицо покинуло воздушное судно, это лицо может, конечно, остаться на свободе после

⁵³ Там же, п. 155.

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

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

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

⁵⁷ Там же, статья 8, п. 1.

⁵⁸ Там же, статья 9, п. 1.

прибытия, если государство посадки решит не принимать каких-либо мер. Можно предположить, что высадка имеет своей целью охватывать акты менее серьезного характера, как например, некоторые нарушения правил полетов. Передача, с другой стороны, касается высадки и передачи лица властям на земле. Она применяется в случаях тяжких преступлений или актов незаконного вмешательства⁵⁹.

Токийская конвенция предусматривает, что командир воздушного судна может осуществлять его или ее полномочия "с момента закрытия всех его [воздушного судна] внешних дверей после посадки до момента открытия любой из таких дверей для высадки"⁶⁰. Это другой и гораздо более продолжительный период времени по сравнению с понятием нахождения воздушного судна в полете [т. е. с момента включения двигателя в целях взлета до момента окончания пробега при посадке], который регулирует все другие аспекты Токийской конвенции. В ходе Токийской дипломатической конференции ИАТА безуспешно предложило, чтобы временные рамки Конвенции совпадали с периодом времени, когда применяются полномочия командира воздушного судна⁶¹.

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

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

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

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

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

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

3.5. Иммунитет

Хотя впоследствии "разумные" меры, "необходимые" для применения ограничительных мер к лицу на борту воздушного судна, которые были приняты командиром, членом экипажа или, возможно, пассажиром, могут быть подвергнуты правовому анализу, Токийская конвенция освобождает лиц, принявших эти меры, а также эксплуатанта воздушного судна от какой-либо прямой или косвенной ответственности в ходе любого разбирательства, которое может быть инициировано лицом, в отношении которого были приняты такие меры⁷⁰. Это включает освобождение от уголовной, административной и гражданской ответственности⁷¹. Такое освобождение, однако, не может помешать возбуждению иска другим пассажиром (третьей стороной), которому случайно были нанесены телесные повреждения в результате действий командира воздушного судна⁷².

Обоснование для предоставления этого освобождения основывалось на посылке о том, что "должны существовать международно принятые правила, которые предоставят командиру воздушного судна возможность поддерживать порядок на борту как в отношении преступлений, так и в отношении любых актов, которые угрожают безопасности воздушного судна или пассажиров или грузов на борту воздушного судна, используемого для международного [воздушного] судоходства"⁷³. Бойл и Пульсифер поясняют, что "командир воздушного судна может принять неправильное решение и

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

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

⁶⁵ Там же, статья 7, п. 1.

⁶⁶ Там же, статья 8, п. 2.

⁶⁷ Там же, статья 9, п. 2.

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

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

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

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

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

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

передать полномочным органам лицо, акт которого согласно законодательству государства регистрации может рассматриваться лишь как незначительное правонарушение, однако, если по его [или ее мнению] этот акт являлся серьезным правонарушением и в основе этого субъективного решения лежали реально разумные основания и оно не было произвольным или своенравным, то командир воздушного судна действовал в пределах своих полномочий"⁷⁴.

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

3.6. Обязанности государств

В соответствии с Токийской конвенцией государства-участники берут на себя ряд обязательств. Эти обязательства, в частности, включают обязанность: i) разрешить высадку лица⁸⁰; ii) обеспечить передачу лица, когда командир воздушного судна просит об этом⁸¹; iii) заключить под стражу лицо, которое предположительно совершило акт незаконного вмешательства⁸²; iv) разрешить лицу, находящемуся под стражей, установить контакт с властями государства, гражданином которого оно является⁸³; v) провести предварительное расследование фактов, когда командир воздушного судна передает лицо или когда предполагаемый правонарушитель причастен к совершению акта незаконного вмешательства⁸⁴; vi) уведомить государство регистрации и государство гражданства задержанного лица об обстоятельствах, которые требуют такого задержания⁸⁵; и vii) незамедлительно сообщить о полученных им данных при проведении расследования фактов⁸⁶. В случаях, связанных с незаконным захватом воздушных судов, каждое

⁷⁴ *Id.*, п. 336.

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

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

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

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

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

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

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

⁸² Там же, статья 13, п. 2.

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

⁸⁴ Там же, статья 13, п. 4.

⁸⁵ Там же, статья 13, п. 5.

⁸⁶ Там же.

государство принимает все "надлежащие меры" для восстановления контроля (законного) командира над воздушным судном⁸⁷. Если воздушное судно осуществляет посадку в государстве-участнике, то это государство должно в возможно короткий срок разрешить пассажирам и экипажу продолжить их полет⁸⁸.

4. Недостатки Токийской конвенции

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

4.1. Отсутствие определения "правонарушения"

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

Такое отсутствие определения сводит на нет основополагающую цель согласования международного права. Во многих случаях это ведет к возникновению невосполнимого пробела⁹⁰. Хотя и неоспоримо то, что большое число ратификаций свидетельствует о том, что Токийская конвенция пользуется универсальным признанием, также верно и то, что многие государства-участники не смогли принять имплементационное законодательство. А это подрывает ее практическую эффективность⁹¹.

⁸⁷ Там же, статья 11, п. 1.

⁸⁸ Там же, статья 11, п. 2.

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

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

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

4.2. Определение понятия "в полете"

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

С целью избежать применения двойного режима ИКАО приняла решение отойти от такого подхода в *Конвенции о борьбе с актами незаконного захвата воздушных судов 1970 года*⁹³ и в *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 1971 года*⁹⁴. Аналогично в *Конвенции о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам* и в *Конвенции о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов* нахождение в полете определяется как начинающееся "с момента закрытия всех его [воздушного судна] внешних дверей после посадки или погрузки до момента открытия любой из таких дверей для высадки или выгрузки"⁹⁵. И наконец, в *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 года*⁹⁶ используется аналогичное определение. Что касается этого документа, то "воздушное судно считается находящимся в полете в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки; в случае вынужденной посадки считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные власти не примут на себя ответственности за воздушное судно и за лиц и имущество, находящихся на борту"⁹⁷.

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

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

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

⁹⁵ См. ИКАО, Дос. 9919, *Конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам*, подписана в Монреале 2 мая 2009 года [ниже *Конвенция об общих рисках*]. См. Также ИКАО, документ №. 9920, *Конвенция о возмещении ущерба, причиненного третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов* [ниже *Конвенция о незаконном вмешательстве*].

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

⁹⁷ Там же, статья 2 (а).

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

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

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

4.4. Отсутствие обязательной юрисдикции

Хотя государство регистрации правомочно осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту его воздушного судна¹⁰¹, авторы комментариев часто утверждают, что это ни коим образом не подразумевает обязательство осуществлять юрисдикцию. Токийская конвенция не предусматривает обязательной юрисдикции¹⁰². Более того, государство регистрации обязано только "принять такие меры, какие могут оказаться необходимыми для установления своей юрисдикции в качестве государства регистрации в отношении преступлений, совершенных на борту воздушных судов, зарегистрированных в таком государстве"¹⁰³. Здесь речь идет только о "преступлениях". Учитывая эту формулировку, можно даже задать вопрос о том, существует ли какое-либо правовое основание для того, чтобы государство регистрации осуществляло юрисдикцию в отношении актов, которые не являются уголовными преступлениями, но которые тем не менее ставят под угрозу безопасность воздушного судна или надлежащий порядок и дисциплину на борту воздушного судна¹⁰⁴. В соответствии с нынешним режимом это оставляется на усмотрение государств-участников¹⁰⁵.

Формулировки Токийской конвенции предоставляют государствам членам такую большую гибкость, что на практике осуществление юрисдикции даже применительно к государству регистрации сводится к простому обязательству принять "надлежащие меры".

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

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

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

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

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

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

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

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

Хотя отсутствие обязательной юрисдикции считается одним из слабых аспектов Конвенции, на практике же именно этот подход наиболее часто применяется во многих международных документах о предотвращении и пресечении актов международного терроризма, заключенных под эгидой Организации Объединенных Наций, одним из которых является и Токийская конвенция.

4.5. Юрисдикционный пробел

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

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

Рейс № 1974 Таиландской авиакомпании "Тай Эрзуэйз" (TG) вылетает из Бангкокского международного аэропорта (Таиланд) и направляется в аэропорт Осака Кансай (KIX) (Япония). Во время полета пассажир из Монголии дважды закуривает кубинскую сигару в туалете салона бизнес-класса. Когда бортпроводник рейса TG требует, чтобы пассажир прекратил курение, этот пассажир словесно оскорбляет бортпроводника и физически нападает на него. В результате инцидента бортпроводник получает тяжкие телесные повреждения. По прибытии в аэропорт KIX капитан рейса TG требует, чтобы полиция аэропорта задержала этого пассажира, которого затем передают полиции. После оценки фактических обстоятельств дела полиция аэропорта KIX приходит к выводу, что она не имеет юрисдикции привлекать к ответственности за преступления, которые были совершены i) на борту воздушного судна, зарегистрированного в другом государстве помимо Японии (Таиланд); ii) за пределами территории Японии (т. е. где-то над открытым морем); и

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

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

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

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

iii) правонарушителем, который не является гражданином Японии (гражданин Монголии). Исходя из того что не существует достаточных элементов, чтобы увязать это дело с Японией, и на том основании, что правовая система Японии не распространяет юрисдикцию Японии на рассмотрение таких актов, полиция аэропорта КИХ освобождает монгольского пассажира без проведения судебного разбирательства или наложения штрафа. Несмотря на то, что он поставил под серьезную угрозу безопасность рейса TG 1974, монгольский пассажир остается на свободе в условиях абсолютной безнаказанности.

Предоставление государству посадки возможности осуществлять юрисдикцию имеет ряд преимуществ. Как было справедливо отмечено Мендельсоном, "когда воздушное судно осуществляет посадку, присутствуют все пассажиры, *ergo*, все потенциальные свидетели"¹¹⁰. Наряду с устранением юрисдикционного пробела это также служит в качестве сдерживающего фактора против совершения уголовных деяний на борту воздушных судов¹¹¹. *A contrario*, была высказана мысль о том, что аргумент против государства посадки связан с тем, что такое государство может не иметь заинтересованности в осуществлении юрисдикции в том случае, когда большинство элементов являются чужеродными элементами с точки зрения его правовой системы (т. е. воздушное судно зарегистрировано в другом государстве, правонарушитель является гражданином другого государства, пострадавшее лицо является гражданином также другого государства)¹¹². Согласно такому ходу рассуждений "тот простой факт, что воздушное судно осуществляет посадку в каком-то государстве не означает возникновения достаточной связи с этим государством, чтобы оно получило право применять свои законы"¹¹³. Таким образом, "[вероятно] не существует даже малейшей связи между преступлением и уголовным законодательством места, где в силу обстоятельств воздушное судно совершает посадку после совершения преступления"¹¹⁴.

Критики посылки о том, что государство посадки должно обладать юрисдикцией, зачастую забывают, что даже в том случае, когда определенное преступление только может быть связано с элементами, которые являются чужеродными с точки зрения государства посадки, непредоставление такому государству оснований для осуществления юрисдикции, если факты дела этого заслуживают, может существенно подорвать целостность системы воздушного транспорта в целом. Это может также способствовать созданию нежелательного чувства безнаказанности, то есть, именно того с чем не должно мириться мировое сообщество. Государства должны принимать меры для предотвращения совершения преступлений или актов, которые могут поставить под угрозу безопасность лиц, пользующихся воздушным транспортом, даже в том случае, когда конкретное дело касается только иностранных элементов. Несомненно, государства хотели бы избежать

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

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

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

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

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

возникновения ситуаций, в которых их собственные граждане остаются без защиты на том основании, что государство посадки в другой стране не смогло осуществить свою юрисдикцию. Почти 60 лет назад Джон Фенстос отметил, что правонарушения, совершенные на борту воздушного судна во время полета, являются "*crimes de droit commun*" (преступлениями по смыслу обычного права), в отношении которых "каждая цивилизованная нация обязана обеспечить их пресечение и наказание и несет за это ответственность"¹¹⁵.

Идея предоставления юрисдикции государству посадки отнюдь не является новой концепцией. Более того, комитет по авиационному праву Ассоциации международного права осуществил исследование этого вопроса еще в 1922 году. В 1929 году Фольен подготовил доклад по этой теме¹¹⁶. Позднее в 1953 году Хениг дал аргументацию некоторых преимуществ юрисдикции государства посадки¹¹⁷. Несколько упоминаний об этом было сделано также в первоначальных проектах Токийской конвенции¹¹⁸. В ходе Токийской дипломатической конференции в рамках системы преференций имело место обсуждение вопроса о юрисдикции государства посадки. Хотя эта идея пользовалась поддержкой со стороны ряда государств, это предложение было в конечном итоге отклонено¹¹⁹. Несмотря на эту неудачу ИКАО поддержала идею юрисдикции государства посадки в Гаагской¹²⁰ и Монреальской конвенциях¹²¹ и совсем недавно в Пекинской конвенции¹²², а также в Протоколе, дополняющем *Конвенцию о борьбе с незаконными актами захвата воздушных судов 2010 года*¹²³.

4.6. Арендванные воздушные суда

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

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

¹¹⁶ *Id.*, п. 78.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.7. Высадка

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

4.8. Передача

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

¹²⁵ *Id.*

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

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

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

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

[государства регистрации]"¹³⁰. В таких ситуациях предполагаемый правонарушитель может быть оставлен на свободе.

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

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

4.10. Выдача

Токийскую конвенцию также критиковали за то, что она не содержит положения об обязательной выдаче¹³². Государства участники не несут на себе обязательства о выдаче предполагаемого преступника¹³³. Более того, Конвенция вообще не содержит каких-либо руководящих указаний на этот счет¹³⁴. Неполный характер формулировок можно объяснить тем фактом, что Токийская конвенция стала первой попыткой ИКАО заняться вопросами выдачи. Последующие международные документы, разработанные под эгидой ИКАО, приняли принцип "*aut dedere aut judicare*", который устраняет некоторые, хотя и не все, недостатки Токийской конвенции¹³⁵.

4.11. Незаконный захват воздушного судна

Некоторые специалисты утверждают, что Токийская конвенция не рассматривает надлежащим образом вопросы, касающиеся незаконного захвата (угона) воздушного судна¹³⁶. Однако, такие критики игнорируют тот факт, что эта Конвенция никогда не предназначалась для рассмотрения таких вопросов¹³⁷. Более того, положение о захвате было включено в ответ на совместное предложение, внесенное Соединенными Штатами Америки и Венесуэлой на очень позднем этапе процесса переговоров в ходе Токийской дипломатической конференции¹³⁸. Несмотря на это, ряд положений Токийской конвенции можно тем не менее применять к инцидентам, связанным с незаконными актами захвата

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

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

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

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

¹³⁴ Там же, п. 44.

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

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

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

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

воздушных судов¹³⁹. "Токийская конвенция не касается непосредственно акта незаконного захвата воздушного судна", а скорее "рассматривает только последствия такого акта и предусматривает обязанности государства посадки"¹⁴⁰. Кроме того, уместно напомнить о том, что в то время международное сообщество просто не было готово кодифицировать в рамках международного документа такой тип поведения¹⁴¹. Как отмечает Мильде, " в то время еще не существовало однозначного консенсуса среди государств относительно характера акта незаконного захвата воздушного судна и несколько государств считали, что такой акт имеет "политический" характер и, следовательно, не относится к компетенции ИКАО"¹⁴². В свете недавно принятых международных документов в области безопасности авиации такая критика стала в некоторой степени неуместной¹⁴³.

4.12. Недостаточное поощрение международного сотрудничества

В ходе первого заседания Специального подкомитета ИАТА подняла вопрос о том, что Токийская конвенция в недостаточной степени поощряет сотрудничество между государствами участниками¹⁴⁴. И действительно, Конвенция хранит молчание по этому вопросу. Поощрение международного сотрудничества необходимо, чтобы воспрепятствовать возникновению случаев недисциплинированного поведения на борту воздушных судов¹⁴⁵. Была также высказана мысль о том, что необходимо укреплять сотрудничество, с тем чтобы согласовать правоприменительные процедуры между государствами¹⁴⁶.

5. Наследие Токийской конвенции

Несмотря на многочисленные недостатки и, вполне возможно, ограниченное влияние Токийской конвенции в современных условиях¹⁴⁷, она заложила правовые основы для международного сообщества гражданской авиации.¹⁴⁸ Она стала первым документом по этим вопросам в истории Организации Объединенных Наций. Последующие соглашения, разработанные под эгидой ИКАО и других субъектов, черпали вдохновение из наследия Токийской конвенции. Ей также следует отдать должное за внедрение термина "незаконный захват воздушного судна", который имел своей целью заменить более разговорный термин "угон самолета"¹⁴⁹.

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

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

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

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

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

¹⁴⁴ См. ICAO, SSG/UNP-WP/3.

¹⁴⁵ См. ICAO, SSG-UNP/2-WP/4.

¹⁴⁶ См. ICAO, SSG-UNP/1 Report, п. 3.

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

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

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

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

ИКАО приступила к обсуждению вопроса о недисциплинированных пассажирах еще в 1995 году¹⁵⁰. Учитывая стремительный рост числа инцидентов с участием недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров, 3 июня 1996 года, Совет постановил включить в программу работы Юридического комитета вопрос об "Актах или преступлениях, вызывающих озабоченность у международного авиационного сообщества, которые не охватываются существующими документами в области авиационного права"¹⁵¹. 6 июня 1997 года Совет учредил исследовательскую группу для рассмотрения этого вопроса. После проведения пяти заседаний¹⁵² данная группа подготовила циркуляр № 288 под названием "*Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров*"¹⁵³. Основная цель циркуляра состояла в том, чтобы сформулировать типовое законодательство, касающееся некоторых преступлений, совершаемых на борту гражданского воздушного судна, которое должно быть включено в национальное законодательство государствами членами ИКАО¹⁵⁴.

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

- i) Нападение и другие акты вмешательства в отношении члена экипажа на борту гражданского воздушного судна (как например, нападение, угроза и запугивание членов экипажа, отказ выполнять указания)¹⁵⁷;
- ii) Нападение и другие акты, создающие угрозу безопасности или нарушение должного порядка и дисциплины на борту гражданского судна (как например, нападение или запугивание других пассажиров, причинение ущерба или

¹⁵⁰ См. ICAO, C-WP/11066.

¹⁵¹ *Id.*

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

¹⁵³ Циркуляр, *выше*, примечание 12.

¹⁵⁴ Там же.

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

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

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

уничтожение имущества, употребление спиртных напитков¹⁵⁸ или наркотических средств, ведущее к интоксикации)¹⁵⁹; и

- iii) Прочие правонарушения, совершаемые на борту гражданского воздушного судна (например, курение в туалете, повреждение устройства обнаружения дыма, использование ПЭУ)¹⁶⁰.

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

Уместно отметить, что циркуляр предлагает типовое положение относительно юрисдикции, согласно которому государство "очередной посадки воздушного судна" может применять юрисдикцию независимо от государства регистрации или гражданства правонарушителя¹⁶². По крайней мере, теоретически, в случае его имплементации, это вполне может стать решением проблемы юрисдикционного пробела. В этой связи важно учитывать, что вопрос о предоставлении юрисдикции государству первой посадки через посредство системы приоритетов, уже рассматривался, однако был снят с повестки дня при разработке проекта Токийской конвенции¹⁶³. Циркуляр также имеет своей целью решить вопрос, касающийся арендованных самолетов, путем предоставления юрисдикции государству основного места предпринимательской деятельности или постоянного местопребывания эксплуатанта¹⁶⁴.

Было признано, что "осуществление государствами членами мер, изложенных в циркуляре, позволит в значительной мере устранить [существующий] правовой пробел" в отношении преступлений, совершаемых на борту воздушных судов, используемых для международных полетов"¹⁶⁵. К сожалению, этого не произошло. Как явствует из названия этого документа, циркуляр служит только в качестве материала рекомендательного характера, который государства могут решить использовать или нет. Он не имеет никакой обязательной силы. Основной слабый момент циркуляра заключается не в его содержании, а в его относительно слабом претворении в жизнь государствами членами ИКАО. Более того, в 2003 году, секретариат ИКАО провел обследование, в ходе которого выяснилось, что только 18 государств включили данный циркуляр, частично или

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

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

¹⁶⁰ Там же, п. 4.

¹⁶¹ Там же, п. 3.

¹⁶² Там же, п. 16.

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

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

¹⁶⁵ ICAO Doc. 9811, п. 4.4.5.

полностью, в свое национальное законодательство¹⁶⁶. Это составляет менее 10 % членского состава ИКАО (191 государство). Иначе говоря, у нас имеется заслуживающий внимания правовой документ, который нашел ограниченное практическое применение.

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

7. Почему необходимо иметь новый международный документ?

Предполагалось, что циркуляр послужит в качестве кратковременного решения¹⁶⁸. С момента его принятия прошло десять лет и сейчас очевидно, что большинство государств – членов ИКАО не претворили его в жизнь. Более того, ИКАО неоднократно настоятельно призывала государства члены "принять национальное законодательство для применения юрисдикции в соответствующих случаях с целью привлечения к ответственности за уголовные акты и преступления [с участием недисциплинированных лиц], совершенные на борту воздушных судов, зарегистрированных в других государствах"¹⁶⁹. К сожалению, имеющиеся данные свидетельствуют о том, что в этом отношении был достигнут лишь весьма незначительный прогресс. Слабые результаты осуществления могут только дать основание предположить, что циркуляр не содержит достаточно убедительных аргументов. Даже авторы циркуляра признали, что если его рекомендации не обладают достаточным весом, то в долгосрочной перспективе будет необходимо рассмотреть вопрос о новом международно-правовом документе¹⁷⁰. Кроме того будет сочтено, что существующий международный режим является неадекватным для предупреждения недисциплинированного поведения на борту воздушных судов¹⁷¹.

Как убедительно подчеркнули Балфур и Хайли, "существуют серьезные основания для того, чтобы рассмотреть эти проблемы на международном уровне систематическим и согласованным образом с тем, чтобы добиться последовательности в общемировом

¹⁶⁶ См. ICAO, C-WP/12081.

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

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

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

¹⁷⁰ См. ICAO, C-WP/11632.

¹⁷¹ См. ICAO, SSG/UNP-WP/3, п. 1.

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

8. Новый предлагаемый документ

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

8.1. Обзор

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

8.2. Определения

Перечень определений включен в качестве элемента Статьи 1 нового предлагаемого документа. В этой связи понятие "воздушное судно, находящееся в полете" приводится в соответствие с формулировкой, которая была принята совсем недавно в Пекинских документах. Иначе говоря, воздушное судно считается находящимся в полете с

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

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

¹⁷⁴ См. ICAO, SSG-UNP/2-WP/5.

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

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

момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки. Такие единообразные временные рамки будут регулировать все аспекты новых документов, включая момент, когда пилот, выполняющий обязанности командира, может применить все свои (его или ее) полномочия.

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

Как будет показано ниже, в ходе дискуссий в ИГС некоторые делегаты придерживались мнения о том, что также следует рассмотреть вопросы, касающиеся "сотрудников служб безопасности на борту", при обсуждении вопроса о модернизации Токийской конвенции. С тем чтобы принять в учет эти опасения, в новом документе предлагаются различные варианты в Статьях 6 и 10. Если Специальный подкомитет Юридического комитета решить сохранить эти варианты, то потребуются дать определение для термина "сотрудники служб безопасности на борту". Поэтому в рамках данного раздела в новом документе предлагается включить определение этого термина, которое используется в Приложении 17. Однако, с самого начала следует отметить, что определение, содержащееся в Статье 17, предполагает, что сотрудники безопасности, находящиеся на борту, осуществляют свои обязанности для защиты воздушного судна, пассажиров и членов экипажа от актов незаконного вмешательства. Новый документ необязательно касается таких актов, а скорее других менее серьезных правонарушений.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁸⁵ Там же, статья 32.

назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета"¹⁸⁶.

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

8.4. "Договаривающиеся стороны" или "государства-участники"

На всем протяжении текста в Токийской конвенции используется термин "Договаривающиеся стороны". В свете тенденции, наметившейся в недавно принятых международных документах ИКАО, было бы более уместно принять термин "государства-участники". В *Венской конвенции о праве международных договоров* проводится очень тонкая грань различия между этими двумя терминами. Первый касается государства, которое согласилось соблюдать обязательства по договору, который еще не вступил в силу.¹⁹⁰ Второй касается государства, которое согласилось выполнять обязательства по договору, который уже вступил в силу¹⁹¹. Учитывая, что договорные обязательства будут применяться только после вступления договора в силу, было бы более разумно использовать термины "государство-участник" или "государства-участники". Именно такой подход применяется в новом документе.

8.5. Перечень правонарушений

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

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

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

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

¹⁸⁹ *Id.*, п. 158.

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

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

правонарушений в рамках трехступенчатой системы. Формулировки большинства этих правонарушений были заимствованы из циркуляра.

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

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

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

¹⁹³ Там же, п. 5.

¹⁹⁴ Там же.

¹⁹⁵ Там же.

¹⁹⁶ Там же.

¹⁹⁷ Учитывая, что эксплуатанты воздушных судов начинают постепенно обеспечивать доступ к интернету на коммерческих рейсах, можно, естественно, предположить возникновение случаев электронного мошенничества и другой незаконной деятельности с использованием интернета на борту воздушных судов.

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

И, наконец, в новом документе разъясняется, что эти новые правонарушения не подменяют, а скорее дополняют те преступления в рамках уголовного законодательства, которые были упомянуты в Токийской конвенции. Это сделано потому, что государства-участники Токийской конвенции могли уже принять имплементационное законодательство и тем самым установить уголовную ответственность за ряд правонарушений¹⁹⁹. Настоящий перечень не имеет своей целью принизить характер этих правонарушений²⁰⁰.

8.6. Сфера применения

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

См. Jim Hackett, *Onboard Electronic Fraud: Piracy in the Twenty-First Century?* 453, 454 36 Air and Space Law (2011).

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

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

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

государстве кроме государства регистрации. Можно задаться вопросом относительно обоснованности принятия различных сфер применения для пилота, выполняющего обязанности командира, и для остальных положений, содержащихся в документе.

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

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

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

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

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

8.7. Наказания

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

8.8. Юрисдикция

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

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

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

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

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

8.9. Полномочия пилота, выполняющего обязанности командира, и иммунитет

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

В 1993 году окружной суд США постановил, что применение доз транквилизатора "валиум" было разумной мерой для обуздания пассажира и следовательно воздушный перевозчик имел право сослаться на положение об иммунитете Токийской конвенции²⁰⁶. В 2007 году Высший суд Квебека признал разумной высадку пассажира, который нарушал порядок на борту во время полета из Торонто в Кингстон, Ямайка²⁰⁷. Совсем недавно Магистратский суд Хайфы пришел к заключению, что меры, принятые в отношении пассажира, который предположительно курил в туалете воздушного судна, были разумными²⁰⁸. В частности, эти меры включали передачу пассажира компетентным органам на земле, запрет на будущие поездки и высадку с другого полета, на который этот пассажир купил билет для дальнейшего следования²⁰⁹. Суд подчеркнул, что для того, чтобы воспользоваться положением об иммунитете Токийской конвенции, воздушный перевозчик не должен доказывать, что пассажир действительно курил в туалете воздушного судна, а скорее доказать, что во время этого инцидента принявшие меры лицо имело разумные основания полагать, что совершалось правонарушение²¹⁰. Аналогично, в Соединенных Штатах Америки правоприменительные органы придерживались мнения о том, что меры, принятые на борту внутреннего рейса с целью усмирить пассажира, который ворвался в кабину, были разумными несмотря на то, что впоследствии пассажир скончался от асфиксии, вызванной сжатием. В результате обвинения не были предъявлены²¹¹.

Вероятно, что наиболее противоречивым делом в связи с этим вопросом было дело *Eid v. Alaska Airlines*, в ходе которого суд США первой инстанции отклонил просьбу ответчика о вынесении суммарного решения, заявив, что жюри должно принять решение о том, были ли разумными меры, которые принял пилот, выполнявший обязанности командира (в данном случае изменение курса полета)²¹². Ответчик безуспешно доказывал,

²⁰⁵ См. ICAO, SSG/UNP-WP/3.

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

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

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

²⁰⁹ *Id.*

²¹⁰ *Id.*, п. 222.

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

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

что Токийская конвенция предусматривает иную норму, согласно которой действия авиакомпании следует считать разумными, если только не будет доказано, что они были произвольными или своенравными.

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

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

Очевидно, что суды выносили постановления с различными и в некоторых случаях коллидирующими толкованиями по этому вопросу. Однако, это не обязательно следует относить на счет недостатков, присущих Токийской конвенции, а скорее на счет неправильного понимания намерения ее авторов при разработке этого документа. Поэтому в том, что касается полномочий пилота, выполняющего обязанности командира, по принятию мер для восстановления надлежащего порядка на борту воздушного судна, новый документ отдает предпочтение существующей формулировке статьи 6 Токийской конвенции, хотя он также предлагает и другой вариант для решения проблемы, касающейся сотрудников служб безопасности на борту, если Специальный подкомитет Юридического комитета выскажется в поддержку этого подхода. Ниже дается более подробное разъяснение сложного характера проблемы, касающейся сотрудников служб безопасности на борту.

Что касается положения об иммунитете, то новый документ предлагает четыре варианта. Первый вариант дословно сохраняет существующую формулировку статьи 10 Токийской конвенции. Хотя во втором варианте сохранено первоначальное обоснование, в нем предлагаются определенные редакционные изменения. Их цель состоит в том, чтобы уточнить, что иммунитет распространяется на те иски, которые могут быть инициированы лицом или в интересах лица, против которого были осуществлены такие действия²¹⁶. Это также будет распространяться на наследников и правопреемников

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

²¹⁴ *Id.*

²¹⁵ *Id.*

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

предполагаемого правонарушителя²¹⁷. В третьем варианте четко указывается, что в положении об иммунитете принят благоприятный стандарт, однако он включает понятия "произвольный" и "своенравный". Хотя с точки зрения непосредственной безопасности авиации установление более высокого порогового уровня для обеспечения дополнительной защиты для пилота, выполняющего обязанности командира, и его или ее экипажа является весьма желательным, Подкомитету Юридического комитета также рекомендуется рассмотреть вопрос о том, является ли такой подход целесообразным с точки зрения публичной политики. И наконец, цель последнего варианта состоит в том, чтобы признать необходимость обеспечения определенной защиты для сотрудников служб безопасности на борту, как рекомендуют некоторые специалисты.

8.10. Сотрудники служб безопасности на борту

На втором заседании ИГС один делегат высказал мысль о том, что Токийская конвенция не учитывает должным образом ту возрастающую роль, которую играют сотрудники служб безопасности на борту в деле защиты пассажиров во время международных полетов²¹⁸. Более конкретно, было указано, что Токийская конвенция: i) не предоставляет сотруднику служб безопасности на борту никакого специального статуса; ii) не освобождает сотрудника служб безопасности на борту от ответственности в ряде случаев, когда он или она могут действовать в рамках сферы их официальных обязанностей, однако, возможно, действуя при этом вне сферы применения существующего международного режима; и iii) не ограждает их от исков со стороны третьих лиц²¹⁹. Членам ИГС было также указано на то, что согласно Токийской конвенции сотрудники служб безопасности на борту могут только принимать меры для защиты пассажиров на борту без разрешения пилота, выполняющего обязанности командира, в той мере, в какой они имеют разумные основания полагать, что эти меры являются неотложно необходимыми²²⁰. Именно такой стандарт применяется к другим членам экипажа и пассажирам.

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

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

²¹⁸ См. ICAO, SSG-UNP/2-Report, п. 1.

²¹⁹ *Id.*, п. 2.

²²⁰ *Id.*, п. 3.

²²¹ *Id.*, п. 4. В соответствии с таким ходом рассуждений Пол Фитцджеральд считает, что если государство регистрации решает разместить сотрудников служб безопасности на борту воздушного судна и если такое государство согласно принять на себя ответственность за потенциальный ущерб, который могут причинить сотрудники служб безопасности на борту, то юрисдикция, касающаяся этих сотрудников, должна осуществляться только государством регистрации. Автор высказывает мысль о том, что если будут

Другие члены ИГС придерживались мнения о том, что признание сотрудников служб безопасности на борту в любом новом документе создаст серьезные проблемы. Хотя сфера действия национальных программ безопасности авиации по вопросу сотрудников безопасности на борту имеет весьма разнообразный характер, в большинстве государств эти специальные сотрудники правоприменительных органов используются на коммерческих полетах с единственной целью защиты воздушного судна и находящихся на нем лиц от актов незаконного вмешательства. Это соответствует определению сотрудников служб безопасности на борту, содержащемуся в Приложении 17²²². Им не разрешается вмешиваться в случае совершения мелких правонарушений, которые могут угрожать или создавать угрозу для надлежащего порядка и дисциплины на борту воздушного судна. Упоминание о сотрудниках служб безопасности на борту в контексте нового документа потребует расширенного определения термина, при чем эта работа должна осуществляться весьма осторожно, учитывая, что экспертными знаниями в этой области обладают специалисты Группы по авиационной безопасности ИКАО (AVSECP).

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

удовлетворены все вышеупомянутые условия, то нет необходимости в получении "санкции" со стороны "всех имеющих к этому отношение государств". См. P. Paul Fitzgerald, *Air Marshals: The Need for Legal Certainty* 357, 406 75 J.A.L.C. (2010). В этой послышке, однако, игнорируются политические и реальные аспекты международных отношений. В ней также не признается, что с точки зрения публичной политики невозможно защитить аргументацию в пользу целесообразности наделяния только государства регистрации эксклюзивной юрисдикцией. Просто представьте себе ситуацию, в которой сотрудник служб безопасности на борту принимает меры, чтобы усмирить пассажира на борту воздушного судна. В результате действий этого сотрудника через некоторое время пассажир умирает непосредственно перед посадкой воздушного судна. После прибытия воздушного судна государство посадки признает, что оно не может начать расследование обстоятельств кончины одного из его граждан на борту иностранного воздушного судна. Государство посадки вряд ли сможет объяснить общественности, что оно не может принять каких-либо других мер по причине предоставления эксклюзивной юрисдикции государству регистрации. При разработке законодательства политики учитывают несметное множество различных соображений помимо простого регулирования рисков при распределении ответственности.

²²² В определении, содержащемся в Статье 17, предусматривается, что сотрудники служб безопасности на борту являются сотрудниками, уполномоченными как государством эксплуатанта, так и государством регистрации и размещенными на некоторых полетах с целью защиты воздушного судна и пассажиров от актов незаконного вмешательства. См. Приложение 17 "Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства". (Девятое издание, март 2011 года), глава 1. Размещение сотрудников служб безопасности на борту требует достижения договоренности между всеми заинтересованными государствами. Предусматривается требование о том, что государства должны рассмотреть, но они естественно не обязаны удовлетворять просьбы государств, желающих разместить сотрудников служб безопасности на международных рейсах. См. Приложение 17, глава 4, Стандарт 4.7.5, п. 4-4.

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

8.11. Незаконный захват воздушного судна

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

8.12. Выдача

В отношении выдачи в новом документе предлагается следовать формулировкам, использованным в Гагской и Монреальской конвенциях, а также в совсем недавно принятых Пекинских документах. В соответствии с этой формулировкой государства-участники обязуются либо выдать правонарушителя, находящегося на их территории, либо передать дело компетентным органам для цели судебного преследования, тем самым применяя принцип "*aut dedere aut judicare*." Эта формулировка обеспечивает государствам большую свободу действий в плане выдачи или судебного преследования правонарушителя. Было бы нереалистично возлагать на государства-участники обязательство выдавать предполагаемого правонарушителя каждый раз, когда поступает такая просьба. Кроме того, уместно напомнить, что выдача распространяется только на правонарушения, относящиеся к категории первого уровня.

8.13. Сотрудничество между государствами

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

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

8.14. Превентивные меры

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

8.15. Урегулирование споров

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

9. Дополнительные вопросы для рассмотрения

Подкомитету Юридического комитета также предлагается дополнительно рассмотреть следующие вопросы:

- i) должно ли определение "международного полета" включать помимо понятия "предполагаемый пункт назначения" также и понятие "фактического пункта назначения". Слово "фактического" будет охватывать полеты, которые хотя и являются внутренними по своему характеру, в силу каких-то обстоятельств совершают посадку на территории другого государства, например, в случае изменения маршрута воздушного судна;

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

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

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

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

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

- ii) необходимо ли дополнительное разъяснение терминов "надлежащий порядок и дисциплина";
- iii) нуждается ли термин "наркотические средства"²²⁹ в формулировании определения²³⁰;
- iv) необходимо ли для целей нового документа делать ссылку на авиацию общего назначения в определении "пилота, выполняющего обязанности командира", поскольку предлагаемое в нем определение было дословно заимствовано из Приложения 2. Далее, отражает ли формулировка, содержащаяся в квадратных скобках, ситуацию, когда пилот, осуществляющий функции командира, становится недееспособным и один из вторых пилотов должен осуществлять обязанности первого пилота. Также следует подумать, подходит ли это определение для тех случаев, когда на рейсе не имеется второго пилота или когда на борту находится несколько пилотов ввиду большой продолжительности полета²³¹;
- v) должен ли новый документ охватывать такие типы поведения, как совершение кражи или электронного мошенничества, которые необязательно угрожают безопасности или создают угрозу для надлежащего порядка и дисциплины на борту воздушного судна;
- vi) будет ли целесообразно установить в качестве предварительных условий для осуществления юрисдикции государством посадки, чтобы пилот, выполняющий обязанности командира, не только передавал предполагаемых правонарушителей властям такого государства, но также и обращался с просьбой о том, чтобы такие лица были привлечены к ответственности, и подтверждал, что он или она не обращался с такой просьбой к другим государствам. Хотя формулировка этого положения была дословно заимствована из циркуляра, возможно, было бы целесообразно рассмотреть вновь с точки зрения публичной политики вопрос о том, зависит ли юрисдикция государства посадки от действий, просьбы и подтверждения пилота, выполняющего обязанности командира²³²;
- vii) необходима ли формулировка для того, чтобы дать указания государствам-участникам по вопросу о том, как обращаться с предполагаемыми правонарушителями, после их удаления с борта воздушного судна;

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

²³⁰ См. Gill, *выше*, примечание 217.

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

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

- viii) будет ли разумно в условиях современной международной гражданской авиации проводить различие между высадкой и передачей лиц и можно ли объединить эти две концепции в одном термине "передача лиц". Исходя из условий перевозки, эксплуатант воздушного судна может отказать в перевозке по целому ряду причин. Эти причины включают, но не ограничиваются, состояние интоксикации пассажира, медицинское состояние пассажира и отказ пассажира осуществлять сотрудничество перед вылетом. Как представляется, положения о высадке проистекают только из ситуаций, касающихся лица, которое совершило или собирается совершить акт, который может угрожать безопасности воздушного судна;
- ix) следует ли признать в новом документе право эксплуатанта воздушного судна отказать в перевозке при определенных условиях или следует ли этот вопрос учитывать в условиях договора перевозки;
- x) следует ли признать в новом документе право эксплуатанта требовать компенсации у пассажира за ущерб, причиненный в результате инцидента, вызванного недисциплинированным поведением этого пассажира;
- xi) с учетом цели нового документа будет ли обосновано включение положений, касающихся находящихся на борту сотрудников служб безопасности; и
- xii) следует ли включить в новый документ обязательство государств-участников сообщать об инцидентах, связанных с недисциплинированным поведением на борту воздушного судна, как это предусмотрено в Гаагской и Монреальской конвенциях и было также отражено в Пекинских документах.

10. Выражение признательности

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

Гарсиа, Даниэль Лисбоа, Марва Гордон Симмонс, Маркус Сонг, Поль Лами, Цзифан Хуань, Ли Цзе Вун, Жонгин Бае, Микаэл Зигайер, Шелли Чеймберс, Жорж Лагас, Джим Марриотт, Митчел Фокс и Бенуа Ферхеген. Само собой разумеется, что автор несет всю ответственность за имеющиеся недостатки.

ДОБАВЛЕНИЕ А

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

ПОЛОЖЕНИЯ ПРЕАМБУЛЫ

ГЛАВА I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ПРЕСТУПЛЕНИЯ И СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 1

В целях настоящей Конвенции:

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

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

Статья 2

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

¹ Можно рассмотреть также использование термина "контролируемые вещества".

4. Любое лицо совершает преступление на борту воздушного судна, если это лицо:
- a) курит в туалете или курит в другом месте таким образом, что это может ставить под угрозу безопасность воздушного судна; или²
 - b) повреждает дымоизвещатель или любое другое устройство обеспечения безопасности на борту воздушного судна; или
 - c) пользуется переносным электронным устройством, когда такое пользование запрещено; или
 - d) совершает другие действия, создающие угрозу для безопасности воздушного судна или лиц или имущества на борту воздушного судна.

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

Статья 3

(Вариант 1. Токийская конвенция 1963 года)

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

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

(Вариант 2)

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

(Вариант 3)

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

Статья 4

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

ГЛАВА II. ЮРИСДИКЦИЯ

Статья 5

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

- d) когда преступление совершено гражданином этого Государства; или
- e) когда преступление совершено на борту воздушного судна, выполняющего полет вне пределов этого Государства; если
 - i) следующий пункт посадки воздушного судна находится в этом Государстве; [и
 - ii) командир воздушного судна передал подозреваемого преступника компетентным органам этого Государства с просьбой к этим органам осуществить уголовное преследование подозреваемого преступника и с подтверждением того, что командир воздушного судна или эксплуатант не обращался или не будет обращаться с аналогичной просьбой к какому-либо другому государству.]

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

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

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

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

ГЛАВА III. ПОЛНОМОЧИЯ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА

Статья 6

(Вариант 1. Токийская конвенция 1963 года)

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

- a) обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества; или

- b) поддержания должного порядка и дисциплины на борту; или
- c) предоставления ему или ей возможности передать такое лицо компетентным органам или высадить его в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

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

(Вариант 2. Сотрудники службы безопасности на борту)

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

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

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

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

Статья 7³

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

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

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

Статья 8⁴

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

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

Статья 9⁵

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

³ Данная Статья почти полностью соответствует Статье 7 Токийской конвенции.

⁴ Данная Статья почти полностью соответствует Статье 8 Токийской конвенции.

⁵ Данная Статья почти полностью соответствует Статье 9 Токийской конвенции.

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

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

Статья 10

(Вариант 1. Токийская конвенция 1963 года)

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

(Вариант 2)

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

(Вариант 3. Норма гуманного обращения)

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

(Вариант 4. Сотрудник службы безопасности на борту)

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

ГЛАВА IV. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВ

Статья 11⁶

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

Статья 12¹²

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

⁶ Данная Статья почти полностью соответствует Статье 12 Токийской конвенции.

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

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

⁹ Данный пункт соответствует пункту 3 Статьи 13 Токийской конвенции.

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

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

¹² Данная Статья почти полностью соответствует Статье 14 Токийской конвенции.

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

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

Статья 13

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

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

ГЛАВА V. ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 14¹⁵

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

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

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

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

¹⁵ Данная Статья соответствует Статье 10 Пекинской конвенции.

Статья 15¹⁶

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

Статья 16¹⁷

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

¹⁶ Данная Статья почти полностью соответствует Статье 12 Пекинской конвенции.

¹⁷ Данная Статья почти полностью соответствует Статье 13 Пекинской конвенции.

Статья 17¹⁸

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

Статья 18¹⁹

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

Статья 19²⁰

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

Статья 20

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

¹⁸ Данная Статья почти полностью соответствует Статье 14 Пекинской конвенции.

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

²⁰ Данная Статья соответствует пункту 2 Статьи 16 Пекинской конвенции.

²¹ Данный пункт соответствует пункту 1 Статьи 16 Пекинской конвенции.

²² Текст взят из Рекомендуемой практики 6.44 Приложения 9.

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

Статья 21

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

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

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

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

Статья 22²⁷

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

²³ Текст взят из Рекомендуемой практики 6.45 Приложения 9.

²⁴ Данный пункт соответствует пункту 1 Статьи 17 Пекинской конвенции.

²⁵ Данный пункт соответствует пункту 2 Статьи 17 Пекинской конвенции.

²⁶ Данный пункт соответствует Статье 18 Пекинской конвенции.

²⁷ Данная Статья соответствует Статье 20 Пекинской конвенции.

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

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

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ДОБАВЛЕНИЕ В

Новый документ об изменении Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов

ПОЛОЖЕНИЯ ПРЕАМБУЛЫ

ГЛАВА I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ПРЕСТУПЛЕНИЯ И СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 1

В целях настоящей Конвенции:

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

его или ее служащие или агенты используют воздушное судно в рамках своих служебных обязанностей, независимо от того, входит ли это в круг их полномочий.

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

Статья 2

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

¹ Можно рассмотреть также использование термина "контролируемые вещества".

4. Любое лицо совершает преступление на борту воздушного судна, если это лицо:
 - a) курит в туалете или курит в другом месте таким образом, что это может ставить под угрозу безопасность воздушного судна; или²
 - b) повреждает дымоизвещатель или любое другое устройство обеспечения безопасности на борту воздушного судна; или
 - c) пользуется переносным электронным устройством, когда такое пользование запрещено; или
 - d) совершает другие действия, создающие угрозу для безопасности воздушного судна или лиц или имущества на борту воздушного судна.

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

Статья 3

Государство-участник (Вариант 1. Токийская конвенция 1963 года)

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

² Другими альтернативными вариантами будет принятие следующих формулировок: "курит в туалете или курит в другом месте, когда это запрещено", или "курит в любом месте на борту, в том числе, но не исключительно, в туалете таким образом, что это может угрожать безопасности воздушного судна".

(Вариант 2)

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

(Вариант 3)

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

Статья 4

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

ГЛАВА II. ЮРИСДИКЦИЯ

Статья 5

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

- d) когда преступление совершено гражданином этого Государства; или
- e) когда преступление совершено на борту воздушного судна, выполняющего полет вне пределов этого Государства; если
 - i) следующий пункт посадки воздушного судна находится в этом Государстве; [и
 - ii) командир воздушного судна передал подозреваемого преступника компетентным органам этого Государства с просьбой к этим органам осуществить уголовное преследование подозреваемого преступника и с подтверждением того, что командир воздушного судна или эксплуатант не обращался или не будет обращаться с аналогичной просьбой к какому-либо другому государству.]

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

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

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

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

ГЛАВА III. ПОЛНОМОЧИЯ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА

Статья 6

Вариант 1

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

- a) обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества; или

- b) поддержания должного порядка и дисциплины на борту; или
- c) предоставления ему 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 или она имеет право применять такие меры. Любой член экипажа или пассажир может также применять разумные превентивные меры без такого разрешения, если он или она имеет достаточные основания полагать, что такие меры необходимо применить немедленно для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества.

(Вариант 2. Сотрудники службы безопасности на борту)

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

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

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

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

Статья 7

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

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

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

Статья 8

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

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

Статья 9

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

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

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

Статья 10

Вариант 1

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

(Вариант 2)

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

(Вариант 3. Норма гуманного обращения)

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

(Вариант 4. Сотрудник службы безопасности на борту)

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

ГЛАВА IV. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВ

Статья 11

1. Любое Государство-участник разрешает командиру воздушного судна, зарегистрированного в другом Государстве-участнике, высадить любое лицо в соответствии с пунктом 1 Статьи 8.
2. Любое Государство-участник принимает любое лицо, которое командир воздушного судна передает в соответствии с пунктом 1 Статьи 9³.
3. Убедившись, что того требуют обстоятельства, любое Государство-участник заключает под стражу или принимает другие меры, обеспечивающие присутствие любого лица, которое им было принято. Заключение под стражу и другие меры осуществляются в соответствии с законодательством этого Государства, но могут продолжаться только в течение времени, разумно необходимого для начала уголовного производства или производства о выдаче⁴.
4. Любому лицу, находящемуся под стражей в соответствии с предыдущим пунктом, оказывается содействие в немедленном установлении контакта с ближайшим соответствующим представителем государства, гражданином которого оно является⁵.
5. Любое Государство-участник, которому передано лицо в соответствии с пунктом 1 Статьи 9, немедленно производит предварительное расследование фактов⁶.
6. Когда государство, согласно положениям настоящей Статьи, заключает лицо под стражу, оно немедленно уведомляет государство регистрации воздушного судна и государство гражданства задержанного лица и, если оно сочтет это целесообразным, любое другое заинтересованное государство о факте содержания такого лица под стражей и об обстоятельствах, послуживших основанием для его задержания. Государство, которое производит предварительное расследование, предусмотренное пунктом 5 настоящей Статьи, незамедлительно сообщает о полученных им данных вышеупомянутым государствам и указывает, намерено ли оно осуществить свою юрисдикцию⁷.

Статья 12

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

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

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

⁵ Данный пункт соответствует пункту 3 Статьи 13 Токийской конвенции.

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

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

государства, гражданином которого это лицо является или в котором оно постоянно проживает, или на территорию государства, в котором оно начало свой полет.

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

Статья 13

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

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

ГЛАВА V. ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 14

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

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

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

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

Статья 15

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

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

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

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

Статья 16

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

Статья 17

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

Статья 18

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

Статья 19

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

Статья 20

1. Государства-участники в соответствии с международным правом и национальным законодательством стремятся принимать все практически осуществимые меры с целью предотвращения преступлений, указанных в Статье 2¹⁰.
2. Государства-участники принимают все необходимые меры для повышения уровня информированности пассажиров о недопустимости и юридических последствиях указанных в Статье 2 типов поведения на авиационных объектах и на борту воздушных судов¹¹.

¹⁰ Данный пункт соответствует пункту 1 Статьи 16 Пекинской конвенции.

¹¹ Текст взят из Рекомендуемой практики 6.44 Приложения 9.

3. Государства-участники стремятся обеспечивать, чтобы аэропорты, эксплуатанты и государственные полномочные органы обучали сотрудников соответствующих служб методам выявления и контролирования типов поведения, указанных в Статье 2, включая способы распознавания и смягчения обостряющейся обстановки и урегулирования кризисной ситуации¹².

Статья 21

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

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

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

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

Статья 22

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

¹² Текст взят из Рекомендуемой практики 6.45 Приложения 9.

¹³ Данный пункт соответствует пункту 1 Статьи 17 Пекинской конвенции.

¹⁴ Данный пункт соответствует пункту 2 Статьи 17 Пекинской конвенции.

¹⁵ Данный пункт соответствует Статье 18 Пекинской конвенции.

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

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

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ