



МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ

(Монреаль, 26 марта – 4 апреля 2014 года)

МНЕНИЕ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ ИКАО ОТНОСИТЕЛЬНО СТАТЬИ VI ПРОЕКТА ПРОТОКОЛА ОБ ИЗМЕНЕНИИ ТОКИЙСКОЙ КОНВЕНЦИИ

(Представлено Секретариатом)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На 11-м заседании своей 199-й заседании 14 июня 2013 года, когда Совет рассматривал доклад о 35-й сессии Юридического комитета, в ходе обсуждения была дана ссылка на положения, касающиеся сотрудников службы безопасности на борту (ССББ) в тексте проекта Протокола об изменении *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Токио, 1963 г.). Совет согласился запросить мнение Аэронавигационного управления (АНВ) о потенциальном воздействии на безопасность полета воздушного судна и пассажиров на борту признания в проекте Протокола функций ССББ, а также на положения части I "*Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты*" Приложения 6 "*Эксплуатация воздушных судов*", касающиеся обязанностей и ответственности командира воздушного судна.

2. СТАТЬЯ VI ПРОЕКТА ПРОТОКОЛА

2.1 Ниже представлен текст проекта Протокола, относящийся к задачам и функциям ССББ:

[Статья VI

Пункт 2 статьи 6 Конвенции заменяется следующим:

Вариант 1

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

- a) обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества; или
- b) поддержания должного порядка и дисциплины на борту; или

- с) предоставления командиру воздушного судна возможности передать такое лицо компетентным органам или высадить его в соответствии с положениями настоящей главы.

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

Вариант 2

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

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

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

3. МНЕНИЕ ANB

3.1 В соответствии с вышеуказанным решением Совета ANB представило следующее мнение:

ANB поддерживает вариант 2. Причина такого выбора заключается в следующем:

- а) Полномочия командира воздушного судна являются окончательным и не должны делиться или умиляться в результате предоставления части таких полномочий другому лицу на борту воздушного судна.
- б) Командир воздушного судна обладает более высоким уровнем знаний относительного общего состояния безопасности воздушного судна.

- c) Эксплуатант, который в конечном итоге несет ответственность за безопасность воздушного судна, наделяет командира воздушного судна обязанностями и ответственностью, включая ответственность за безопасность полета, а сотрудник службы безопасности на борту, как правило, выполняет другие обязанности, порученные ему другим юридическим лицом (обычно государством), которое не несет непосредственной ответственности за безопасность выполняемого полета; вариант 1 потенциально снижает уровень полномочий командира воздушного судна, создает возможность конфликта и неопределенности. Эти факторы могут отрицательно сказаться на безопасности полета.
- d) Поддержание должного порядка и дисциплины на борту воздушного судна носит более широкий характер, чем просто вопросы обеспечения безопасности, и командир воздушного судна обладает полномочиями для принятия действий по поддержанию должного порядка и дисциплины.

4. **ДЕЙСТВИЯ**

- 4.1 Конференции предлагается рассмотреть мнение ANB.

— КОНЕЦ —