



МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ

(Монреаль, 26 марта – 4 апреля 2014 года)

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

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОПРАВКАМ К ИСХОДНОМУ ТЕКСТУ

(Представлено Германией)

1. СТАТЬЯ III (СТАТЬЯ 3 КОНВЕНЦИИ)

1.1 Поправка:

1.1.1 В текущий проект текста, представленный Юридическим комитетом, надлежит внести следующее изменение, сделав факультативным положение о государстве посадки и государстве эксплуатанта:

- a) Пп. 1 и 1 bis статьи 3 исключаются.
- b) П. 2 становится п. 1¹
- c) Пп. 2 bis и 2 ter заменяются следующими²:

"2. Каждое Договаривающееся государство может принимать также такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления его юрисдикции в отношении преступлений [или актов], совершенных на борту воздушного судна, в следующих случаях:

a) в качестве государства посадки, если воздушное судно, на борту которого совершено преступление [или совершен акт], приземляется на его территории с находящимся предполагаемым правонарушителем на борту;

b) в качестве государства эксплуатанта, если преступление совершено [или акт совершен] на борту воздушного судна, арендованного без экипажа арендатором, чье основное место деятельности или, если арендатор не имеет такого места деятельности, чье постоянное место пребывания находится в этом государстве;

[c) если преступление совершено [или акт совершен] на борту воздушного судна гражданином или в отношении гражданина этого государства.]"

¹ Германия хотела бы исключить слова "или актов" в квадратных скобках.

² Германия хотела бы исключить слова "или актов" / "или акт совершен" в квадратных скобках.

1.2 Пояснительное заявление

1.2.1 Германия не считает приемлемым установление обязательной юрисдикции государства посадки и государства эксплуатанта. Это будет означать существенное расширение существующего положения (государство регистрации) и отказ от общепринятых взаимосвязанных факторов в международном публичном праве, таких как персональный принцип и принцип "aut dedere aut judicare" ("либо выдай, либо суди"). Это еще более важно в рамках принципа соразмерности, когда речь идет о нарушениях, которые можно классифицировать как менее тяжкие, и в особенности об "актах" (см. сферу применения Токийской конвенции в статье 1, пп. 1 а) и б)). Кроме того, представляется проблематичным, что юрисдикция государства эксплуатанта связана с правоотношениями, определенными в гражданском праве, а юрисдикция государства посадки зависит от маршрута или даже решения командира воздушного судна.

1.2.2 Такое существенное расширение не является целесообразным или необходимым. В отношении юрисдикции государства регистрации законодательного пробела не существует. Наличие пробела в правоприменении в отношении государства регистрации на данный момент не доказано (опрос ИАТА (см. LC/35-WP/2-3) не содержит вопросов об уголовном или административном разбирательстве, инициированном государством регистрации). Даже при наличии такого пробела в правоприменении сохраняется вопрос, будет ли установление новых юрисдикций удачным решением этой проблемы (например, что касается правовой помощи), или будет ли этот предполагаемый пробел в правоприменении устранен путем применения новых юрисдикций.

1.2.3 Вряд ли государство посадки и государство эксплуатанта регулируют типичные случаи недисциплинированного поведения эффективнее, чем государство регистрации. Скорее всего, это вызвано значительным количеством случаев недисциплинированного поведения, при которых члены экипажа, преступник и свидетели живут в разных странах и не обязательно в государстве посадки.

1.2.4 В соответствии с законодательством Германии указанные примеры недисциплинированного поведения в большинстве случаев не могут быть достаточным основанием для выдачи ордера на арест, ввиду, например, принципа соразмерности (например, в случае оскорбления), или даже не будут являться уголовным преступлением (например, в случае отказа выполнять законные указания командира воздушного судна в целях обеспечения безопасности воздушного судна или находящихся на его борту людей). Следовательно, арестовать недисциплинированного пассажира будет не всегда возможно, даже при применении законодательства Германии. Более того, юрисдикция государства посадки может и не улучшить ситуацию в отношении судебного разбирательства. Члены экипажа и другие пассажиры, которые могли бы дать свидетельские показания, часто ограничены во времени. В зависимости от степени тяжести инкриминируемого акта недисциплинированного поведения, возможно, будет несоразмерно вынуждать членов экипажа и пассажиров пропускать стыковочные рейсы или изменять свой маршрут для того, чтобы остаться для дачи свидетельских показаний. При этом судебное слушание также не имеет положительных сторон. Преступник и все необходимые для суда свидетели (которые могут быть не связаны с государством посадки и жить в другой стране) будут вызваны в суд государства посадки.

1.2.5 Следовательно, установление новых юрисдикций может привести к вызванным параллельными юрисдикциями дополнительным проблемам и расходам (т. е. возрастет количество случаев использования правовой помощи и объем услуг по переводу), не говоря уже о том, что установить надлежащую юрисдикцию в случае с недисциплинированным пассажиром не представляется возможным.

1.2.6 Таким образом, мы предлагаем оставить без изменений статью 3 Токийской конвенции. Как предложено выше, Германия может принять не имеющее обязательной силы положение (например, вариант 2 в предыдущем проекте) для юрисдикций государства посадки и государства эксплуатанта, с условием, что в статье 2 *bis* будет использовано слово "может". Кроме того, для того, чтобы избежать неправильного понимания области применения этого положения, пп. 1 и 1 *bis* следует удалить. Формулировка "(также) правомочно осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту" может привести к неправильному пониманию того, что все упомянутые юрисдикции обязательны в отличие от п. 2. Фактическое значение п. 1, а именно, что государства имеют возможность устанавливать такие юрисдикции, самоочевидно, и поэтому такой пункт не включен в другие международные конвенции.

1.3 Альтернативное предложение

1.3.1 Тем не менее, если большинство признает абсолютно необходимым наличие обязательного положения для государства посадки, мы предлагаем другую формулировку, которая бы лучше соответствовала международно признанному принципу "aut dedere aut judicare" и выглядела бы следующим образом:

"Каждое Договаривающееся государство принимает такие меры, какие могут оказаться необходимыми для установления своей юрисдикции в отношении преступления, совершенного на борту воздушного судна, если этот акт является уголовным преступлением на территории, где он был совершен, или если эта территория не находится под какой-либо уголовной юрисдикцией, и если преступник был доставлен властям государства первой посадки и, хотя экстрадиция за такое преступление была бы в общем возможна, не экстрадирован".

1.3.2 Это положение должно, в особенности, снять озабоченность ИАТА (и апелляционного суда Гонконга, см. сноску 2 к п. 2.3 рабочего документа LC/35-WP/2-2) в отношении уголовных преступлений, так как это положение будет означать, что экстрадиция не будет являться предварительным условием для уголовного преследования в государстве посадки, в отличие от ситуации во многих других государствах. Еще одно преимущество будет заключаться в том, что это положение будет применяться только к уголовным преступлениям, так как распространение юрисдикции на случаи недисциплинированного поведения, которые даже не являются уголовными преступлениями, представляется несоразмерным.

1.3.3 Предлагаемая юрисдикция государства гражданства может быть принята в качестве факультативного положения, или это положение можно исключить.

2. СТАТЬЯ VIII (СТАТЬЯ 15 BIS КОНВЕНЦИИ)

2.1 Поправка

Слова "или имущества" в статье 15 bis п. 1b исключаются.

2.2 Пояснительное заявление

2.2.1 Мы приветствуем тот факт, что в статье 15 bis вместо формулировки "обеспечивает" содержится формулировка "поощряется". Мы считаем, что это означает, что данное положение является только факультативным, необязательным.

2.2.2 Тем не менее, при применении санкций законодатели должны обеспечить соблюдение принципа соразмерности. Для нас это является конституционным требованием и означает, что только те акты, которые угрожают безопасности полетов и безопасности воздушного судна или лиц на борту воздушного судна, могут привести к наказанию. Однако действия, которые просто создают неудобства и нарушают порядок, не могут привести ни к уголовному, ни к административному наказанию. В особенности, этот принцип нужно соблюдать при выборе отдельно указанных в статье 15 bis актов, которые служат примерами.

2.2.3 Указанный в статье 15 b) отказ от выполнения законных указаний, данных командиром воздушного судна в целях обеспечения безопасности имущества на борту, не является, по нашему мнению, с учетом принципа соразмерности, достаточным основанием для возбуждения уголовного или административного преследования. В особенности, возбуждение преследования и наложение санкций только в целях обеспечения безопасности имущества на борту воздушного судна кажется несоразмерным в случаях, когда отказ от выполнения законных указаний в целях обеспечения безопасности имущества не ставит под угрозу безопасность воздушного судна или находящихся в нем лиц. Следовательно, мы предлагаем удалить слова "или имущества" в п. 1b статьи 15 bis.

3. СТАТЬЯ X (СТАТЬЯ 18 BIS КОНВЕНЦИИ)

3.1 Поправка:

В качестве статьи 18 bis в Конвенцию следует добавить следующее:

"В случае применения мер согласно положениям статей 8 и 9, не исключается предъявление исков в соответствии с национальным законодательством о получении с высаженного или переданного лица компенсации ущерба, понесенного в результате такой высадки или передачи".

3.2 Пояснительное заявление

3.2.1 В целом, Германия приветствует предложение Юридического комитета включить требования о компенсации в случае применения мер в соответствии со статьями 8 и 9 и рекомендует добавить два отдельных элемента:

- a) Нужно пояснить, что национальное законодательство является соответствующей законодательной структурой.
- b) Список уполномоченных лиц не должен быть конкретным ("эксплуатант воздушного судна"). Германия предпочитает использование менее обязывающей формулировки. Таким образом, это положение можно будет использовать также в случаях с новыми, недавно разработанными схемами осуществления функций эксплуатанта воздушного судна.