



МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ

(Монреаль, 26 марта – 4 апреля 2014 года)

ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПРОЕКТУ ТЕКСТА ПРОТОКОЛА К ТОКИЙСКОЙ КОНВЕНЦИИ 1963 ГОДА

(Представлен Японией)

1. **ОБОСНОВАНИЕ ПОДДЕРЖКИ "ВАРИАНТА 2" ТЕКСТА СТАТЬИ VI, КАСАЮЩЕЙСЯ ПОЛНОМОЧИЙ СОТРУДНИКОВ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ НА БОРТУ (ССББ)**

1.1 **Задача ССББ**

1.1.1 Основная задача сотрудников службы безопасности на борту (далее "ССББ") заключается в том, чтобы предотвращать или иным образом справляться с серьезными преступлениями, такими как терроризм, включая захват или угон воздушного судна, которые могут поставить под угрозу безопасность лиц на борту воздушного судна. Такова фактически основная задача ССББ в большинстве использующих их государств, включая Японию, в соответствии с двусторонними или многосторонними соглашениями или договоренностями, и следует сохранить такое ограниченное их использование.

1.1.2 Для выполнения своей задачи ССББ необходимо скрывать свое присутствие от преступников, таких как террористы на борту. Если ССББ должны решать относительно простые задачи в дополнение к вышеуказанным в протоколе к Токийской конвенции 1963 года (далее "Протокол") серьезным преступлениям, их присутствие может быть раскрыто в результате их вмешательства в незначительные нарушения, и преступники могут воспользоваться этой информацией при совершении серьезных преступлений.

1.1.3 Вышеуказанный ограниченный масштаб задач ССББ следует надлежащим образом отразить в Протоколе, включая определение термина "сотрудник службы безопасности на борту (ССББ)" в статье II проекта текста Протокола.

1.2 **Обоснование выбора "варианта 2" текста статьи 6**

1.2.1 В статье VI проекта текста Протокола, принятой целиком в квадратных скобках в ходе 35-й сессии Юридического комитета ИКАО, предлагаются два варианта, касающиеся полномочий командира воздушного судна, а также вмешательства ССББ. Япония выступает в поддержку варианта 2.

1.2.2 Вариант 1 предусматривает наделение ССББ теми же полномочиями, что и командира воздушного судна, в тех случаях, когда они имеют достаточные основания полагать, что лицо совершило или готовится совершить на борту воздушного судна преступление или акт, предусмотренные в пункте 1 статьи 1 Токийской конвенции 1963 года, применить к такому лицу

разумные меры, включая необходимые ограничительные меры для: а) обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества; или б) поддержания должного порядка и дисциплины на борту. Это неизбежно изменит характер основной ответственности командира воздушного судна и приведет к ненужному дублированию обязанностей командира ВС и ССББ. В настоящее время командир воздушного судна несет основную ответственность за поддержание должного порядка и дисциплины на борту в соответствии с пунктом 1 статьи 6 Токийской конвенции 1963 года. По нашему мнению, существующая нормативная структура хорошо себя зарекомендовала, и обсуждение на 35-й сессии Юридического комитета и двух предшествующих сессиях его Подкомитета, а также наш опыт работы с ССББ в Японии показали отсутствие срочной необходимости наделять ССББ теми же полномочиями, что и командира воздушного судна. Исходя из этого и с учетом необходимости скрывать присутствие ССББ для эффективного выполнения ими основных обязанностей по борьбе с актами терроризма, целесообразно сохранить в рамках существующей Токийской конвенции действующую нормативную структуру, согласно которой командир воздушного судна несет основную ответственность за поддержание должного порядка и дисциплины. Статья VI Протокола не должна негативно сказываться на эффективности деятельности ССББ при выполнении своей основной задачи, заключающейся в том, чтобы препятствовать совершению серьезных преступлений, таких как терроризм. Поэтому вариант 1 считается нецелесообразным.

1.2.3 С другой стороны, вариант 2 предусматривает сохранение существующей нормативной структуры и широко распространенной практики на условиях Токийской конвенции 1963 года, признавая при этом ССББ в качестве новой категории. Даже при существующей нормативной основе ССББ наряду с членами экипажа и пассажирами могут предпринять обоснованные превентивные меры без санкции командира воздушного судна, если они имеют достаточные основания полагать, что ограничительные меры применительно к человеку на борту должны быть предприняты в срочном порядке в целях обеспечения безопасности воздушного судна или лиц и имущества на борту. Данная основа предлагает достаточную правовую базу для ССББ по выполнению своих обязанностей. По этим причинам вариант 2 представляется более целесообразным.

2. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ИЗМЕНЕНИЮ СТАТЬИ 17 ТОКИЙСКОЙ КОНВЕНЦИИ 1963 ГОДА, КАСАЮЩЕЙСЯ СОТРУДНИЧЕСТВА КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА В ХОДЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

2.1 Если юрисдикция государства в отношении преступления или акта, совершенного на борту, распространяется на государство посадки в обязательном или добровольном порядке, для правоохранительных органов государства посадки становится важным завершить надлежащее расследование до вылета соответствующего воздушного судна и/или командира воздушного судна в следующий пункт назначения. В частности, в случае незначительных правонарушений или актов, совершенных недисциплинированными пассажирами, правоохранительные органы не могут на практике рассчитывать на содействие других соответствующих государств в рамках сотрудничества по соглашению об оказании взаимной юридической помощи (MLAT) или по дипломатическим каналам, поскольку такое содействие предусматривает, в основном, серьезные преступления.

2.2 Таким образом, в целях содействия проведению расследования и в конечном итоге привлечению подозреваемых к ответственности считается необходимым обеспечить сотрудничество со стороны командира воздушного судна в ходе соответствующего расследования, проводимого правоохранительными органами государства посадки. В этой связи в настоящее время обязательства командира воздушного судна по статье 9.3 Токийской конвенции 1963 года ограничиваются передачей полномочным органам, которым передается всякий предполагаемый

преступник, доказательств и сведений, которыми он в соответствии с законодательством государства регистрации воздушного судна располагает на законном основании.

2.3 Поэтому необходимо включить положения по обеспечению такого сотрудничества со стороны командира воздушного судна в целях содействия расследованию, проводимому государством посадки. Настоящим предлагается добавить следующий текст в проект текста Протокола:

Статья X

Добавить следующий текст в качестве статьи 17 bis Конвенции:

Командир воздушного судна прилагает обоснованные усилия к сотрудничеству с Договаривающимся государством, которое принимает любые меры по расследованию, или аресту, или иному осуществлению юрисдикции в связи с каким-либо преступлением или актом, совершенным на борту воздушного судна.

2.4 Правительство Японии рассчитывает на то, что его мнение и суждение по вышеупомянутым вопросам будут надлежащим образом рассмотрены и получат широкую поддержку Договаривающихся Сторон до и в ходе предстоящей Дипломатической конференции.

— КОНЕЦ —