

**Cir 288**  
**LE/1**



# **Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажигов**

---

Утверждено Генеральным секретарем  
и опубликовано с его санкции

Июнь 2002 года

**Международная организация гражданской авиации**



## СОДЕРЖАНИЕ

|  | <i>Страница</i> |
|--|-----------------|
| <b>Глава 1. Введение .....</b>   | <b>1</b>        |
| <b>Глава 2. Перечень правонарушений .....</b>  | <b>4</b>        |
| 2.1 Цель перечня.....  | 4               |
| 2.2 Содержание перечня .....   | 4               |
| 2.3 Комментарии, касающиеся правонарушений, указанных в разделах 1–3<br>добавления .....   | 5               |
| 2.4 Применимость перечня.....  | 7               |
| <b>Глава 3. Юрисдикция.....</b>  | <b>9</b>        |
| <b>Глава 4. Правовые механизмы решения проблемы недисциплинированных<br/>пассажиров .....</b>  | <b>11</b>       |
| 4.1 Общие положения .....  | 11              |
| 4.2 Национальные законы.....   | 11              |
| 4.3 Двусторонние и многосторонние соглашения или договоренности .....  | 11              |
| 4.4 Существующие международные конвенции .....   | 12              |
| <b>Резолюция Ассамблеи ИКАО (А33-4). Принятие национального законодательства<br/>в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских<br/>воздушных судов (недисциплинированные/нарушающие порядок пассажиры).....</b> | <b>14</b>       |
| <b>ДОБАВЛЕНИЕ. Типовое законодательство, касающееся некоторых<br/>правонарушений, совершенных на борту гражданских воздушных судов .....</b>   | <b>15</b>       |
| Раздел 1. Нападения и другие акты, создающие препятствия экипажу на борту<br>гражданского воздушного судна.....  | 15              |
| Раздел 2. Нападения и другие акты, создающие угрозу безопасности или нарушение<br>должного порядка и дисциплины на борту гражданского воздушного судна.....  | 15              |
| Раздел 3. Прочие правонарушения, совершаемые на борту гражданского<br>воздушного судна .....   | 15              |
| Раздел 4. Юрисдикция.....  | 16              |



## Глава 1

### ВВЕДЕНИЕ

1.1 Под "недисциплинированными" или "нарушающими порядок" пассажирами понимаются пассажиры, не соблюдающие правила поведения на борту воздушных судов или не выполняющие указания членов экипажа и тем самым нарушающие порядок и дисциплину на борту воздушных судов. В последние годы количество сообщенных инцидентов, связанных с действиями таких пассажиров, возросло. Согласно проведенному Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) исследованию, в ходе которого были получены ответы от 62 авиакомпаний, представляющих примерно 23% от общего числа авиакомпаний – членов ИАТА, в 1994 году было зарегистрировано 1132 случая недисциплинированного поведения пассажиров, в 1995 году – 2036 случаев, в 1996 году – 3512 случаев и в 1997 году – 5416 случаев. В 2000 году ИКАО провела обследование с помощью вопросника, на который были получены ответы от 62 Договаривающихся государств, на которые приходилось около 80% от общего числа пассажиров, перевезенных во всем мире регулярными рейсами авиакомпаний Договаривающихся государств ИКАО. Хотя во многих государствах еще не разработана система отчетности, примерно 67% государств, ответивших на вопросник, сообщили, что в последние годы они наблюдали увеличение количества недисциплинированных пассажиров. По причине отсутствия единообразной системы отчетности невозможно представить полные и всеобъемлющие данные.

1.2 Данные инциденты связаны с различными видами правонарушений и предосудительных действий, включая нападение на членов экипажа или пассажиров; драки между пассажирами, находящимися в состоянии интоксикации; покушение на растление малолетнего, сексуальное домогательство и нападение; незаконное потребление наркотических средств на борту; отказ прекратить курение или потребление спиртных напитков; разграбление и иногда злонамеренная порча пассажирских кресел и внутренних частей салона; несанкционированное использование электронных устройств; разрушение бортового аварийно-спасательного оборудования и прочие нарушающие общественный порядок поступки или бесчинства. Замечено, что "на борту воздушных судов сегодня происходит то же самое, что обычно случается на улицах". Сообщения о таких инцидентах не ограничиваются отдельной авиакомпанией, страной, клиентурой, определенным классом обслуживания или типом рейса и его протяженностью. В нескольких случаях командирам воздушных судов, исходя из соображений безопасности полета, приходилось делать незапланированные остановки в пути, чтобы высадить недисциплинированных пассажиров. Такие происшествия вызывают особую обеспокоенность международного сообщества.

1.3 Хотя установление личности недисциплинированных пассажиров и представление соответствующих доказательств обычно является вполне возможным, таких пассажиров во многих случаях приходится освобождать из-под стражи, не подвергая судебному преследованию, ввиду отсутствия юрисдикции государства, в котором воздушное судно совершило посадку. В соответствии со многими внутренними законами государства, кроме государства регистрации воздушного судна, как правило, не обладают юрисдикцией в отношении правонарушений, совершенных на борту воздушного судна вне пределов их соответствующей территории, за исключением некоторых правонарушений, предусмотренных международными договорами или международным обычным правом, к каковым относятся, например, угон воздушного судна, диверсия и захват заложников. Хотя международные конвенции, касающиеся авиационной

безопасности, являются эффективным средством борьбы с терроризмом, включая угоны самолетов, диверсии и прочие формы незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, эти конвенции согласно международному праву конкретно не предназначены для рассмотрения других, менее тяжких видов правонарушений, совершаемых недисциплинированными пассажирами. В соответствии с *Конвенцией о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, к правонарушителям не могут применяться меры принуждения за пределами пункта первой промежуточной остановки; ко времени возвращения воздушного судна в государство регистрации найти правонарушителей, а также свидетелей уже невозможно. Многие правонарушители, пользуясь этой ситуацией, избегают судебного преследования.

1.4 Ввиду роста числа этих правонарушений Совет ИКАО в 1996 году решил включить вопрос о недисциплинированных пассажирах в общую программу работы Юридического комитета, а в 1997 году принял решение об учреждении Исследовательской группы Секретариата по проблеме недисциплинированных пассажиров.

1.5 Исследовательская группа считает, что для решения данной проблемы от правительств требуются более эффективные меры. Поэтому там, где необходимые действия еще не предприняты, следует незамедлительно выработать соответствующие меры, в том числе правовые.

1.6 Исследовательская группа определила три основных области деятельности, а именно: подготовка перечня конкретных правонарушений для включения в национальное законодательство, распространение юрисдикции на такие правонарушения и определение конкретных механизмов рассмотрения правонарушений.

1.7 Группа отметила, что некоторые государства, в частности Австралия, Канада, Соединенное Королевство и Соединенные Штаты Америки, приняли решение о распространении своей внутренней юрисдикции на некоторые правонарушения, совершенные на борту иностранных воздушных судов, производящих затем посадку на их территориях. ИКАО проанализировала соответствующие законодательные положения этих государств. Считается, что наряду с мерами практического характера, такими, как обучение персонала и разработка программ действий авиакомпаний, внесение изменений в национальное законодательство должно на данном этапе служить основным и непосредственным механизмом решения проблемы недисциплинированных пассажиров.

1.8 По результатам работы Исследовательской группы 33-я сессия Ассамблеи ИКАО приняла резолюцию А33-4 с изложением, к которой прилагается подготовленное Группой типовое законодательство. В этой резолюции содержится настоятельный призыв ко всем Договаривающимся государствам как можно скорее принять национальные законы и положения для эффективного решения проблемы недисциплинированных или нарушающих порядок пассажиров, включив в них, по мере практической возможности, приводимое в добавлении к резолюции типовое законодательство.

1.9 В настоящем инструктивном материале рассматриваются вопросы, относящиеся к трем основным областям деятельности (см. п. 1.6). Он предоставляется Договаривающимся государствам ИКАО для сведения и предпринятия рекомендуемых действий. Следует отметить, что данный материал главным образом охватывает правовые аспекты проблемы недисциплинированных пассажиров. Другие меры, такие, как обучение соответствующего авиационного персонала, определение или обновление политики авиакомпаний и повышение уровня информированности аэропортовой полиции и прочих правоохранительных органов, также

необходимы и поэтому принятие таких мер настоятельно рекомендуется. В этой связи следует отметить усилия, предпринимаемые как внутри, так и вне ИКАО, по разработке руководящих принципов и прочих материалов, содержащих превентивные меры в отношении недисциплинированных пассажиров, в частности учебный комплекс ИКАО, разработанный Секцией авиационной безопасности (УКАБ 123/авиакомпания), а также соответствующие программы авиакомпаний и прочие документы, относящиеся к данной теме.

---

## Глава 2

### ПЕРЕЧЕНЬ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

#### 2.1 ЦЕЛЬ ПЕРЕЧНЯ

2.1.1 Наличие единообразного перечня правонарушений считается желательным по двум причинам: он нужен, во-первых, чтобы иметь общий определитель правонарушений в качестве основы для национального судебного преследования и, во-вторых, чтобы предложить единообразные критерии для применения государствами своей соответствующей юрисдикции.

2.1.2 Пересечение государственных границ воздушными судами означает, что они подпадают под действие законов и правил различных юрисдикций. Ввиду несходства законодательных и нормативных положений, действие или бездействие, считающееся правонарушением в одной юрисдикции, может не рассматриваться таким образом в другой. В случае, когда лицо, подозреваемое в совершении преступления, должно быть подвергнуто судебному преследованию в государстве, на территории которого совершило посадку иностранное воздушное судно, может возникнуть вопрос, является его действие или бездействие правонарушением не только в государстве посадки, но и в государстве регистрации воздушного судна и в государстве, где имело место это действие или бездействие. Поэтому Исследовательская группа сочла целесообразным разработать перечень правонарушений, который будет рассматриваться в качестве общего знаменателя. Такой единообразный перечень явится средством достижения цели включения соответствующих правонарушений в национальные законы или правила государств, обеспечивающим возможность судебного преследования и применения санкций.

2.1.3 Поскольку вопрос об юрисдикции в отношении недисциплинированных пассажиров иногда связан с элементами экстерриториальности, государство посадки может столкнуться с некоторыми трудностями при определении сферы действия своей юрисдикции. В этой связи единообразный перечень правонарушений поможет соответствующим государствам, в особенности государству, в котором совершило посадку воздушное судно с подозреваемым правонарушителем на борту, определить основания для применения юрисдикции.

#### 2.2 СОДЕРЖАНИЕ ПЕРЕЧНЯ

2.2.1 В добавлении к настоящему циркуляру содержится проект типового законодательства, касающегося некоторых правонарушений, совершенных на борту гражданских воздушных судов. Перечень правонарушений, указанный в разделах 1–3, разработан Исследовательской группой для включения в национальные законодательства или правила. Раздел 1 **"Нападение и другие акты, создающие препятствия экипажу на борту гражданского воздушного судна"** предусматривает, что любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, совершает правонарушение:

- "1) нападение, запугивание или угроза, физическая или словесная, в отношении члена экипажа, если в результате этих действий создаются препятствия для выполнения

членом экипажа своих обязанностей или уменьшается способность члена экипажа выполнять эти обязанности;

- 2) отказ от выполнения законного указания командира воздушного судна или члена экипажа, сделанного от имени командира воздушного судна, с целью обеспечения безопасности воздушного судна или находящихся на борту любых лиц или собственности или с целью поддержания на борту порядка и дисциплины."

2.2.2 В разделе 2 **"Нападение и другие акты, создающие угрозу безопасности или нарушение должного порядка или дисциплины на борту гражданского воздушного судна"** рассматриваются правонарушения, не направленные конкретно против членов экипажа. К числу таких правонарушений относятся правонарушения, направленные против пассажиров. Согласно первому пункту раздела 2 любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна действия, связанные с применением физического насилия против какого-либо лица, сексуальное домогательство или покушение на растление малолетних, совершает правонарушение. Второй пункт гласит, что любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, тем самым совершает правонарушение, если такие действия создают угрозу безопасности воздушного судна или любого находящегося на борту лица или если такие действия нарушают должный порядок и дисциплину на борту воздушного судна:

- "а) нападение, запугивание или угроза, физическая или словесная, в отношении другого лица;
- b) умышленное причинение повреждения или уничтожение имущества;
- c) употребление спиртных напитков или наркотических средств, ведущее к интоксикации."

2.2.3 Раздел 3 **"Прочие правонарушения, совершаемые на борту гражданского воздушного судна"** охватывает другие правонарушения, не подпадающие под первые две категории. Здесь говорится, что любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, совершает правонарушение:

- "1) курение в туалете или в других местах, которое может создавать угрозу безопасности воздушного судна;
- 2) повреждение устройства обнаружения дыма или другого устройства обеспечения безопасности, установленного на борту воздушного судна;
- 3) использование портативного электронного устройства, если такое использование запрещено."

### **2.3 КОММЕНТАРИИ, КАСАЮЩИЕСЯ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, УКАЗАННЫХ В РАЗДЕЛАХ 1–3 ДОБАВЛЕНИЯ**

2.3.1 В первую категорию правонарушений, включенных в перечень, входят правонарушения, связанные с актами вмешательства в деятельность членов экипажа на борту гражданского воздушного судна. Члены экипажа нуждаются в особой защите, поскольку они отвечают не только

за поддержание должного порядка и дисциплины на борту, но и за безопасность воздушного судна. Их правовое положение можно сравнить в определенной степени с правовым положением полицейских или блюстителей порядка на земле. Действительно, в некоторых государствах командир воздушного судна назначается блюстителем порядка на время полета воздушного судна под его управлением. Уголовными кодексами многих стран за совершение преступления против полицейского или блюстителя порядка, находящегося при исполнении своих обязанностей, предусмотрено более строгое наказание, чем за совершение преступления против рядового члена общества. С учетом этой общепринятой практики раздел 1 призван предоставить средства защиты членам экипажа, обеспечивающим соблюдение правил поведения и поддерживающим должный порядок на борту воздушного судна в интересах общества. Фраза "уменьшается способность члена экипажа выполнять эти обязанности" в пункте 1) раздела 1, должна охватывать некоторые ситуации, которые могут не охватываться фразой "создаются препятствия для выполнения членом экипажа своих обязанностей", и тем самым обеспечивать более прочную и широкую защиту экипажу. Эта фраза не охватывает случаи оказания незначительного побочного действия на члена экипажа, например психологического воздействия, когда акт направлен против другого члена экипажа и фактически не уменьшает способность члена экипажа выполнять свои обязанности.

2.3.2 В отношении пункта 2) раздела 1 следует иметь в виду, что право давать указания в конечном итоге принадлежит командиру воздушного судна. Вместе с тем, указания, исходящие от члена экипажа, считаются указаниями, выдаваемыми от имени командира, если не доказано обратное. Указания не ограничиваются устными указаниями и могут также включать указания в письменной форме и указания, даваемые с помощью световых сигналов на борту воздушного судна, таких, как сигнал пристегнуть привязные ремни и сигнал не курить. Термин "отказ" означает умышленное и явное невыполнение указаний, однако он не подразумевает непреднамеренного поведения.

2.3.3 Вторую категорию правонарушений, включенных в список, составляют правонарушения, создающие угрозу безопасности или мешающие поддержанию должного порядка и дисциплины на борту гражданского воздушного судна. В пункте 1) раздела 2 акт физического насилия против какого-либо лица, сексуальное домогательство или покушение на растление малолетнего ввиду тяжести таких правонарушений рассматриваются как действия, создающие угрозу безопасности или нарушающие должный порядок и дисциплину на борту гражданского воздушного судна. В этих случаях государственный обвинитель не обязан доказывать, что по своему характеру соответствующее действие предполагаемого правонарушителя создавало угрозу безопасности или нарушало общественный порядок. Термин "физическое насилие против лица" близок по значению к известному в судах общего права термину "избиение", предполагающему наличие физического контакта, но не обязательно с причинением вреда. Физический контакт не должен вызывать телесного повреждения, однако он должен вредить здоровью или нарушать покой потерпевшего и не должен носить просто случайный или шуточный характер. Термин "покушение на растление малолетнего" призван обеспечить особую защиту детям, которые более уязвимы перед такими видами деяний, чем взрослые. Для целей применения данного положения действие, указанное в пункте 2) раздела 2, будет являться правонарушением только в том случае, если в результате такого действия возникнет угроза безопасности или нарушится должный порядок и дисциплина на борту воздушного судна. Причина включения этого составного элемента в содержание правонарушения заключается в стремлении ограничить юрисдикцию. Если от государства в котором воздушное судно совершает посадку, будет ожидать осуществление юрисдикции в отношении любого простого нападения на борту иностранного воздушного судна, даже если такое действие не было совершено на его территории и не затрагивает его интересы, то с юрисдикционной точки зрения можно будет считать, что сеть заброшена слишком далеко. В результате включения вышеупомянутого элемента в содержание правонарушения юрисдикция

государства посадки будет применяться реже, но в более серьезных случаях. В отношении случаев, непосредственно подпадающих под территориальную юрисдикцию или юрисдикцию флага, государства по-прежнему вольны рассматривать, например, простое нападение, как караемое правонарушение, независимо от того, привело ли такое нападение к созданию угрозы безопасности или нарушению должного порядка и дисциплины на борту воздушного судна.

2.3.4 В этой связи следует напомнить, что пункт 1 а) статьи 1 *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации* (подписана в Монреале 23 сентября 1971 года) гласит, что любое лицо совершает преступление, если оно "совершает акт насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете, если такой акт может угрожать безопасности этого воздушного судна". Поэтому Монреальская конвенция, как правило, применяется в том случае, если нападение является настолько серьезным, что угрожает безопасности воздушного судна. С другой стороны, Монреальская конвенция не охватывает прочие акты, вызывающие лишь нарушение должного порядка на борту. В большинстве случаев, связанных с действиями недисциплинированных пассажиров, именно этот последний аспект вызывает обеспокоенность общественности относительно эффективности и регулярности воздушных перевозок и, косвенно, безопасности гражданской авиации. Поэтому данный перечень следует использовать для дополнения Монреальской конвенции. Следует отметить, однако, что раздел 2 касается недисциплинированного поведения, подрывающего безопасность или должный порядок и дисциплину на борту гражданского воздушного судна, но при этом он не охватывает каждое мелкое нарушение общественного порядка и дисциплины.

2.3.5 В разделе 3 рассматривается третья категория правонарушений, включающая акты, конкретно не упомянутые в разделах 1 и 2. Эти правонарушения оказывают прямое и негативное влияние на безопасность воздушного судна. Например, повреждение устройства обнаружения дыма может повысить опасность возникновения пожара на борту воздушного судна, а использование электронного устройства может помешать работе бортовых электронных систем. Именно поэтому включение таких правонарушений в перечень считается необходимым.

2.3.6 Положения разделов 1–3 перечня должны применяться без ущерба для осуществления законных полномочий командиром воздушного судна или от его имени согласно соответствующим международным конвенциям или национальному закону.

## 2.4 ПРИМЕНИМОСТЬ ПЕРЕЧНЯ

2.4.1 Перечень правонарушений в разделах 1–3 наряду с положением о юрисдикции в разделе 4 рекомендуется для включения в национальные законы или правила. Независимо от конкретных стилей и методов разработки законодательных положений различных государств в интересах обеспечения международного единообразия государствам предлагается включить данный перечень в свой уголовный кодекс или свои авиационные правила либо в оба документа.

2.4.2 Этот перечень, как отмечалось выше, должен применяться к некоторым правонарушениям, совершаемым на борту гражданских воздушных судов. Несмотря на предложение о том, чтобы под инцидентами, связанными с действиями недисциплинированных пассажиров, подразумевались инциденты, имеющие место не только на борту воздушного судна, но и на земле, правонарушения, совершаемые на земле (например, в помещениях аэропорта), не включены в перечень. Следует напомнить, что аэропорты, как правило, находятся в

исключительной юрисдикции государства, в котором они расположены, и подпадают под действия внутренних законов этого государства.

2.4.3 Типовое законодательство не затрагивает вопроса наказаний за правонарушения, перечисленные в разделах 1–3. Считается, что данный вопрос должен решаться по усмотрению суверенных государств. В качестве общего принципа и с учетом того, что такие правонарушения при совершении на борту воздушного судна могут считаться более серьезными, чем при совершении на земле, Исследовательская группа рекомендует, чтобы применимые меры наказания соответствовали относительной тяжести правонарушений. В целом Исследовательская группа считает, что правонарушения, перечисленные в разделе 1 и пункте 1) раздела 2, являются более серьезными, чем прочие правонарушения, указанные в типовом законодательстве. Кроме того, правонарушения, перечисленные в разделе 2, считаются более серьезными, чем правонарушения раздела 3.

---

## Глава 3

### ЮРИСДИКЦИЯ

3.1 Как отмечалось в главе 1, недисциплинированных пассажиров нередко приходится выпускать из-под стражи, не подвергая судебному преследованию ввиду отсутствия юрисдикции государства, в котором воздушное судно совершило посадку. Указывалось, что в этом отношении имеется юрисдикционный пробел.

3.2 Как правило, государство обладает юрисдикцией в отношении правонарушения, если правонарушение совершено на его территории (**территориальная юрисдикция**) или на борту воздушного судна, занесенного в его регистр (**юрисдикция флага**). Государство может также осуществлять уголовную юрисдикцию в отношении своих граждан за некоторые правонарушения, совершенные ими или совершенные против них, вне зависимости от места совершения правонарушения (**персональная юрисдикция**). Кроме того, юрисдикция государства может быть распространена на некоторые правонарушения, совершенные за пределами его территории, но мешающие осуществлению функций данного государства (**принцип защиты**). Например, государство может осуществлять юрисдикцию в отношении иностранцев, проживающих за пределами его территории, занимающихся подделкой его валюты или официальных документов. Кроме того, некоторые международные преступления, такие, как пиратство, рабство и угон воздушного судна, в соответствии с международным обычным правом или международными конвенциями подпадают под **универсальную** или квазиуниверсальную **юрисдикцию**.

3.3 В некоторых случаях недисциплинированного поведения государства посадки, которому командир воздушного судна передал под охрану предполагаемого правонарушителя, не имеет юрисдикции в соответствии с вышеупомянутыми принципами. Например, правонарушение может произойти на борту иностранного воздушного судна в тот момент, когда такое воздушное судно находится за пределами территориального воздушного пространства государства, в котором оно впоследствии выполнит посадку. Если государство места посадки получает просьбу о возбуждении судебного преследования правонарушителя, не являющегося его гражданином, нередко выясняется, что это государство не обладает необходимой юрисдикцией, так как правонарушение имело место не на его территории и не на борту его воздушного судна и не было направлено ни против него, ни против его граждан, и совершенное преступление не является достаточно серьезным для установления универсальной юрисдикции. По этой причине некоторые государства предусматривают в своем национальном законодательстве возможность распространения своей юрисдикции на правонарушения, совершенные на борту иностранных воздушных судов, выполняющих затем посадку на их соответствующих территориях. Учитывая эту распространяющуюся практику, Исследовательская группа Секретариата подготовила положение о юрисдикции, которое приводится в разделе 4 **добавления**.

3.4 Пункт 1 раздела 4 призван заполнить вышеупомянутый юрисдикционный пробел, не затрагивая названные принципы осуществления юрисдикции. Помимо подтверждения территориальной юрисдикции и юрисдикции флага, данное юрисдикционное положение вводит два новых элемента. Первый элемент относится к юрисдикции государства посадки. Некоторые государства ввели и осуществляют такую юрисдикцию, и каких-либо протестов или возражений против введения или осуществления ее до сих пор зарегистрировано не было. С другой стороны, в

настоящее время, по всей видимости, не существует ясной нормы международного публичного права относительно того, в какой степени и на каких условиях государства могут осуществлять юрисдикцию в отношении правонарушения, совершенного на борту иностранного воздушного судна за пределами его территории. Следовательно, в отсутствие международной конвенции, регулирующей данный вопрос, или до тех пор, пока практика распространения юрисдикции не станет обычной нормой, к экстерриториальному элементу такой юрисдикции следует подходить со всей осторожностью. Именно поэтому пункт 1 4) предлагаемого юрисдикционного положения ставит юрисдикцию государства посадки в зависимость от ряда ограничительных условий, лимитируя сферу применения такой юрисдикции. В этой связи следует отметить, что, распространяя свою юрисдикцию как государство посадки, некоторые государства связывают осуществление такой юрисдикции с определенными ограничительными условиями. Например, одно государство требует, чтобы очередной пункт назначения или последний пункт вылета воздушного судна находился в данном государстве. Другое государство требует, чтобы совершенное действие в соответствии с юрисдикцией государства посадки считалось правонарушением как в государстве посадки, так и в государстве регистрации.

3.5 Второй новый элемент, введенный юрисдикционным положением, относится к государству посадки воздушного судна, сданного в долгосрочную аренду. Сегодня в условиях широкого распространения практики аренды воздушных судов включение лишь одного государства регистрации представляется недостаточной мерой, поскольку для целей осуществления юрисдикции может потребоваться также участие государства эксплуатанта. В соответствии с пунктом 1 d) Монреальской конвенции 1971 года в тех случаях, когда преступление совершено на борту или в отношении воздушного судна, сданного в аренду без экипажа арендатору, юрисдикция устанавливается в том государстве, в котором арендатор имеет основное место деятельности или, если арендатор не имеет такого места деятельности, в котором находится постоянное местопребывание арендатора. Это положение уже отражает понятие государства эксплуатанта. В соответствии со статьей 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации государство регистрации может по соглашению с государством эксплуатанта передать последнему определенные функции и обязанности, связанные с обеспечением безопасности. Ввиду этой тенденции в пункте 1 2) юрисдикционного положения говорится, что государство имеет юрисдикцию в отношении любого действия, составляющего правонарушение, указанное в разделах 1, 2 и 3, если это действие имело место на борту любого гражданского воздушного судна, сданного в аренду с экипажем или без экипажа эксплуатанту, основное место коммерческой деятельности которого находится в этом государстве или, если эксплуатант не имеет основного места коммерческой деятельности, постоянное местожительство которого находится в этом государстве.

---

## **Глава 4**

# **ПРАВОВЫЕ МЕХАНИЗМЫ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫХ ПАССАЖИРОВ**

### **4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

4.1.1 Ввиду рассматриваемой темы и с учетом юрисдикционных вопросов, затрагиваемых в главе 3, принятие международного документа в форме международной конвенции или протокола, вносящего изменения, вполне может быть желательным решением в долгосрочном плане. Однако безотлагательный характер данной проблемы является важным фактором, который необходимо учитывать.

4.1.2 До принятия международным авиационным сообществом нового международного документа можно отметить, что к числу других правовых механизмов, имеющихся в настоящий момент для решения проблемы недисциплинированных пассажиров, относятся принятие национальных законов, заключение двусторонних соглашений, а также толкование и применение существующих международных конвенций.

### **4.2 НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ**

4.2.1 Прилагаемое типовое законодательство рекомендуется для включения в национальный закон. Идея состоит в том, чтобы достаточное количество государств одобрило и выполнило эту рекомендацию, что позволило бы достичь желаемой степени единообразия на международном уровне.

4.2.2 Ради достижения максимально возможной степени единообразия включение типового законодательства в национальные законы или правила рекомендуется производить, насколько это возможно и целесообразно, без внесения изменений и поправок, принимая во внимание существующее национальное законодательство. Определение того, будут ли включенные положения иметь силу основного законодательства (например, при включении в национальный авиационный закон или соответствующие положения уголовного кодекса либо в оба документа) или дополнительного законодательства (например, при введении правил, принятых в соответствии с законом), представляет собой вопрос, который каждое государство будет решать с учетом действующего внутреннего законодательства, целесообразных, по его мнению, мер наказания правонарушений и своей правовой структуры.

### **4.3 ДВУСТОРОННИЕ И МНОГОСТОРОННИЕ СОГЛАШЕНИЯ ИЛИ ДОГОВОРЕННОСТИ**

4.3.1 Двусторонние и многосторонние соглашения или договоренности не используются широко для решения проблемы недисциплинированных пассажиров. Однако при обострении

данной проблемы на конкретных маршрутах или в отношениях между отдельными странами двусторонние и многосторонние соглашения или договоренности могут стать средством урегулирования некоторых вопросов, касающихся недисциплинированных пассажиров (например, получение доказательств, обращение с правонарушителями и прочие вопросы, относящиеся к судебной помощи). Кроме того, путем заключения двусторонних и многосторонних договоренностей или включения соответствующего положения или положений в двусторонние и многосторонние соглашения можно будет заполнить возможный пробел в отношении применимых правонарушений или юрисдикции. Более того, отношения между государством регистрации воздушного судна и государством эксплуатанта могут регулироваться на основе двусторонних и многосторонних соглашений или договоренностей.

#### 4.4 СУЩЕСТВУЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНВЕНЦИИ

4.4.1 К числу действующих международных конвенций, применимых к правонарушениям, совершаемым на борту гражданских воздушных судов, относятся: *Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*, Токио, 14 сентября 1963 года; *Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, Гаага, 16 декабря 1970 года; и *Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации*, Монреаль 23 сентября 1971 года. Положения этих конвенций могут применяться с целью как можно более полного использования этих документов при решении проблемы недисциплинированных пассажиров. Например, если акт нападения на борту воздушного судна в полете может угрожать безопасности воздушного судна, Монреальская конвенция 1971 года, в силу своего пункта 1 а) статьи I, может быть применима.

4.4.2 Токийская конвенция 1963 года применяется в отношении уголовных преступлений и действий, которые могут угрожать или угрожают безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества, либо действий, которые угрожают поддержанию должного порядка и дисциплины на борту. Значение этой формулировки настолько широко, что она может включать если не все, то почти все правонарушения или действия, связанные с поведением недисциплинированных пассажиров. Однако в соответствии со статьями 9 и 13 Токийской конвенции компетентные власти государства, на территории которого воздушное судно совершает посадку, обязаны лишь принять лицо, которое, по мнению командира воздушного судна, совершило **серьезное преступление**, предусмотренное уголовным законодательством государства регистрации воздушного судна. Что касается лица, совершившего менее серьезное правонарушение или другое заслуживающее осуждения действие, то командир воздушного судна в соответствии со статьей 8 может снять его с борта, однако государство, на территории которого воздушное судно совершило посадку, не обязано содержать его под стражей или применять против него другие меры (пункт 2 статьи 13). Для оказания помощи командиру воздушного судна при осуществлении им своих полномочий в соответствии со статьей 9 Токийской конвенции, по-видимому, целесообразно прийти к общему пониманию относительно того, что составляет серьезное преступление. Исследовательская группа Секретариата считает, что в связи с необходимостью обеспечения более высокого уровня правовой защиты членам экипажа и с учетом типа испытываемых рисков, а также их потенциальных последствий, правонарушения, охватываемые разделом 1 типового законодательства, а именно нападение и другие акты, создающие препятствия экипажу на борту гражданского воздушного судна, следует рассматривать как серьезные преступления в смысле статьи 9 Токийской конвенции 1963 года.

4.4.3 Кроме того, статья 9 отличает "передачу" лиц от "высадки" лиц, о которой говорится в статье 8, и уточняет, что такая передача должна сопровождаться "доказательством и сведениями", которыми командир воздушного судна законно обладает. Как представляется, эти положения позволяют сделать вывод о том, что государство посадки обязано сделать нечто большее, чем просто принять лицо, а именно провести расследование и, в случае представления достаточных доказательств, рассмотреть возможность судебного преследования.

4.4.4 Исходя из вышеизложенных соображений и в связи с положениями Токийской конвенции 1963 года, государствам рекомендуется считать правонарушения в отношении членов экипажа, указанные в разделе 1 типового законодательства, серьезными преступлениями в смысле статьи 9 Конвенции, а при принятии передаваемого лица в соответствии со статьей 9 Конвенции подвергать данное лицо соответствующему юридическому процессу, включая судебное преследование, если того требует ситуация. Если эта рекомендация будет единообразно выполняться государствами, существующий механизм в рамках Токийской конвенции может использоваться для решения важных вопросов, касающихся недисциплинированных пассажиров.

4.4.5 Кроме того, как уже отмечалось, пункт 1 а) статьи 1 Монреальской конвенции 1971 года применяется к "акту насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете, если такой акт может угрожать безопасности этого воздушного судна". Данное положение также может быть применимо в случаях, связанных поведением недисциплинированных пассажиров, когда такие пассажиры совершают акты насилия на борту, которые могут угрожать безопасности воздушного судна. Однако Монреальская конвенция 1971 года не применяется, если действия, совершаемые недисциплинированными пассажирами, нарушают должный порядок и дисциплину на борту, не создавая угрозы безопасности воздушного судна. Это свидетельствует об ограниченности применения Монреальской конвенции 1971 года в делах, связанных с недисциплинированными пассажирами. Такие дела, по-видимому, целесообразно решать путем включения соответствующих правонарушений в национальные законы, как об этом говорится выше.

4.4.6 Кроме того, в долгосрочном плане следует рассмотреть вопрос о целесообразности принятия специально для этих целей соответствующего международного юридического документа (например, протокола к Токийской конвенции 1963 года) в качестве эффективного механизма решения проблемы недисциплинированных пассажиров.

---

## РЕЗОЛЮЦИЯ АССАМБЛЕИ ИКАО

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

*Ассамблея,*

*признавая,* что в соответствии с преамбулой и статьей 44 *Конвенции о международной гражданской авиации* одной из целей и задач Организации является содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте,

*отмечая* значительный рост количества и степени серьезности инцидентов, связанных с недисциплинированными или нарушающими порядок пассажирами на борту воздушных судов, выполняющих международные рейсы,

*принимая во внимание* последствия этих инцидентов для безопасности воздушных судов, а также пассажиров и экипажей, находящихся на борту этих воздушных судов,

*учитывая* тот факт, что существующее международное право, а также национальные законы и нормы во многих государствах не являются полностью адекватными для эффективного решения этой проблемы,

*признавая* необходимость принятия в рамках национального законодательства надлежащих мер, позволяющих государствам осуществлять преследование за совершение преступных действий и правонарушений в результате недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов,

*поощряя* принятие национальных правовых норм, позволяющих государствам осуществлять юрисдикцию в отношении преследования за преступные действия и правонарушения, совершенные в результате недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов, зарегистрированных в других государствах,

*на этой основе:*

*настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства как можно скорее принять национальные законы и положения для эффективного решения проблемы недисциплинированных или нарушающих порядок пассажиров, включив в них, по мере практической возможности, положения, содержащиеся в добавлении к настоящей резолюции;

*призывает* все Договаривающиеся государства преследовать в судебном порядке всех лиц, совершивших любое из правонарушений, содержащихся в принятых таким образом национальных законах и положениях, для чего они имеют юрисдикцию в соответствии с этими законами и положениями.

## **Добавление**

### **ТИПОВОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО, КАСАЮЩЕЕСЯ НЕКОТОРЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ НА БОРТУ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

#### **Раздел 1. Нападение и другие акты, создающие препятствия экипажу на борту гражданского воздушного судна**

Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, совершает правонарушение:

- 1) нападение, запугивание или угроза, физическая или словесная, в отношении члена экипажа, если в результате этих действий создаются препятствия для выполнения членом экипажа своих обязанностей или уменьшается способность члена экипажа выполнять эти обязанности;
- 2) отказ от выполнения законного указания командира воздушного судна или члена экипажа, сделанного от имени командира воздушного судна, с целью обеспечения безопасности воздушного судна или находящихся на борту любых лиц или собственности или с целью поддержания на борту порядка и дисциплины.

#### **Раздел 2. Нападение и другие акты, создающие угрозу безопасности или нарушение должного порядка и дисциплины на борту гражданского воздушного судна**

- 1) Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна действия, связанные с применением физического насилия против какого-либо лица или сексуальным домогательством, или покушением на растление малолетних, совершает правонарушение.
- 2) Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, тем самым совершает правонарушение, если такие действия создают угрозу безопасности воздушного судна или любого находящегося на борту лица, или если такие действия нарушают должный порядок и дисциплину на борту воздушного судна:
  - a) нападение, запугивание или угроза, физическая или словесная, в отношении другого лица;
  - b) умышленное причинение повреждения или уничтожение имущества;
  - c) употребление спиртных напитков или наркотических средств, ведущее к интоксикации.

### Раздел 3. Прочие правонарушения, совершаемые на борту гражданского воздушного судна

Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, совершает правонарушение:

- 1) курение в туалете или в других местах, которое может создавать угрозу безопасности воздушного судна;
- 2) повреждение устройства обнаружения дыма или другого устройства обеспечения безопасности, установленного на борту воздушного судна;
- 3) использование портативного электронного устройства, если такое использование запрещено.

### Раздел 4. Юрисдикция

1. Юрисдикция (*название государства*) распространяется на любое правонарушение, указанное в разделах 1, 2 или 3 настоящего закона, если действие, составляющее правонарушение, имело место на борту:
  - 1) любого гражданского воздушного судна, зарегистрированного в (*название государства*); или
  - 2) любого гражданского воздушного судна, сданного в аренду с экипажем или без экипажа эксплуатанту, основное место коммерческой деятельности которого находится в (*название государства*), или, если эксплуатант не имеет основного места коммерческой деятельности, постоянное местожительство которого находится в (*название государства*); или
  - 3) любого гражданского воздушного судна, находящегося на территории или над территорией (*название государства*); или
  - 4) любого другого гражданского воздушного судна в полете за пределами (*название государства*), если
    - a) пункт очередной посадки такого воздушного судна находится в (*название государства*); и
    - b) командир воздушного судна передал подозреваемого правонарушителя компетентным полномочным органам (*название государства*), обратился к этим органам с просьбой о возбуждении судебного преследования в отношении предполагаемого правонарушителя и подтвердил, что командир или эксплуатант не обратились или не обратятся с аналогичной просьбой к любому другому государству.
2. Термин "в полете", используемый в настоящем разделе, означает период с момента включения двигателей для взлета до момента окончания послепосадочного пробега.



© ИКАО 2002  
6/02, R/P1/150

Заказ № CIR288  
Отпечатано в ИКАО