

Секция «Юриспруденция»

**Борьба с авиадебоширами: основные направления модернизации Токийской конвенции 1963 г.**

**Конюхова Анастасия Станиславовна**

*Аспирант*

*МГУ - Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова,*

*Юридический факультет, Москва, Россия*

*E-mail: asetrix@yandex.ru*

В последнее время, в основном в связи с развитием и увеличением доступности воздушного транспорта [6, А4-3], особую актуальность во всем мире приобрела проблема борьбы с недисциплинированным поведением авиапассажиров. Речь идет в основном о совершении таких нарушений, как: курение и незаконное употребление на борту наркотических веществ, словесное оскорбление и физическое нападение на пассажиров или членов экипажа, высказывание угроз, которые могут повлиять на безопасность пассажиров, экипажа или воздушного судна [8, 2].

По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), с 2007 по 2011 г.г. количество таких инцидентов возросло более, чем в 6 раз [8, А-1]. Некоторые из таких случаев имеют общественный резонанс – например, в СМИ обсуждался недавний приговор авиадебоширу С. Кабалову [10].

При этом подобные инциденты, имеющие место на международных рейсах, в силу особенностей действующего международно-правового регулирования, часто остаются безнаказанными – несмотря на то, что личность правонарушителей установлена и имеется большое количество доказательств их виновности [1, 413].

Исследователями Международной организации гражданской авиации (ИКАО) был проведен анализ и выявлен ряд пробелов соответствующего международно-правового регулирования, и в первую очередь – Токийской конвенции 1963 г. [12] («Конвенция»), под действие которой подпадают случаи недисциплинированного поведения на борту воздушного судна (п. 1 ст. 1).

В качестве основного «слабого места» Конвенции были названы ее юрисдикционные положения, при этом было выявлено два аспекта указанной проблемы: во-первых, отсутствие обязательной юрисдикции, и, во-вторых – т.н. «юрисдикционный пробел» [6, А4-14 - А4-15].

В действующей редакции Конвенция предусматривает в качестве основной юрисдикцию государства регистрации воздушного судна (п. 1 ст. 3), не исключая «любой уголовной юрисдикции, осуществляемой в соответствии с национальным законодательством» (п. 3 ст. 3).

Что касается первого аспекта – отсутствие обязательной юрисдикции, - то Конвенция обязывает государства-участников лишь *установить* (но не осуществить) свою юрисдикцию, и только в отношении *преступлений* (но не актов, не являющихся преступлениями, но создающих реальную или потенциальную угрозу безопасности воздушного судна или поддержанию должного порядка и дисциплины на борту) (п. 2 ст. 3).

Юрисдикционный пробел заключается в том, что положения Конвенции не содержат обязательства для государства посадки, на территории которого оказывается правона-

рушитель, установить в его отношении свою юрисдикцию, в результате чего в большинстве случаев правонарушителей отпускают без производства в их отношении каких-либо процессуальных действий [6, А4-14 - А4-18].

Было также отмечено, что в настоящее время государство регистрации воздушного судна может не иметь никакого отношения к актам, совершенным на его борту: около 40% всех воздушных судов сегодня находятся в лизинге или аренде без экипажа, и их фактические эксплуатанты могут находиться за пределами государств их регистрации [6, А4-18; 7, 2-3 - 2-4; 9, 2].

Соответственно, основным направлением модернизации Конвенции стало включение в нее положений об обязательной юрисдикции государства посадки и государства эксплуатанта воздушного судна. Следует отметить, что высказывалась и критика в отношении указанных предложений.

Противники идеи обязательной юрисдикции государства посадки приводили такие аргументы, как: отсутствие заинтересованности государства посадки в установлении своей юрисдикции в том случае, когда отсутствует достаточная связь между преступлением и государством, устанавливающим юрисдикцию [2, 139, 148; 4, 141]; неопределенность в вопросах применимого права [7, 2-3]; возникновение совпадающей юрисдикции [7, 2-3]; снижение вероятности ратификации государствами указанных изменений [7, 2-5], и некоторые другие.

При этом, однако, в ходе 35-й сессии Юридического комитета Международной организации гражданской авиации (ИКАО) большинство делегаций поддержали идею обязательной юрисдикции государства посадки [7, 2-5].

Что касается юрисдикции государства эксплуатанта, то в целом государства поддержали ее включение в Конвенцию в качестве обязательной [7, 2-7].

Тем не менее, некоторые государства отметили, что «проблема юрисдикции государства эксплуатанта не настолько очевидна по сравнению с проблемой государства посадки», что «не было выдвинуто каких-либо аргументов в подтверждение того, что установление такой юрисдикции необходимо для решения проблемы недисциплинированных пассажиров», и что «было бы непропорциональным вносить изменения в правовую систему для решения проблем, в отношении которых нет доказательств того, что они возникли в связи с отсутствием юрисдикции» [7, 2-6 - 2-7].

Конвенция подвергалась критике также в связи с отсутствием в ней (ст. 16) положений об обязательной выдаче правонарушителей [3, 232; 5, 12; 6, А4-19], поэтому, помимо вопросов расширения оснований для юрисдикции, обсуждалось изменение положений Конвенции об экстрадиции. При этом, поскольку к предмету Конвенции относятся не только преступления, а любые правонарушения, влияющие на безопасность полета или дисциплину на борту, было решено, что в данном случае не следует копировать соответствующие положения из конвенций, посвященных борьбе с терроризмом [6, 2-6]. Высказывались мнения, что обязательную выдачу следует зарезервировать только для тяжких преступлений, а также что вопрос о введении обязательной выдачи потеряет актуальность, если в Конвенцию будут включены положения об обязательной юрисдикции государства посадки [6, 2-6].

Можно выделить и некоторые другие направления модернизации Конвенции, по которым, однако, в ходе обсуждений в Юридическом комитете ИКАО консенсус достигнут не был:

- включение в ее текст перечня правонарушений, составляющих ее предмет, поскольку в национальной судебной практике имели место случаи различного толкования ее положений [6, А4-28 – А4-29];

- включение в Конвенцию положений, касающихся функций, статуса и полномочий сотрудников службы безопасности на борту (ССББ), привлечение которых осуществляется многими авиакомпаниями в соответствии с национальным законодательством [7, 2-16].

Окончательные итоги всех обсуждений будут подведены на Дипломатической конференции под эгидой ИКАО, проведение которой намечено на 26 марта - 4 апреля 2014 г. [11].

### **Литература**

1. Diederiks-Verschoor I.H.Ph. An Introduction to Air Law. Kluwer Law International BV, 2012.
2. Honig J.P. Legal Status of Aircraft. The Hague: Nijhoff, 1956.
3. Milde M. International Air Law and ICAO. Eleven International Publishing, 2012.
4. Bohlke G.L. Crimes Aboard Aircraft: Jurisdictional Considerations // Journal of Law and Economic Development. 1971. Vol. 5.
5. Lopez Gutierrez J.J. Should the Tokyo Convention of 1963 Be Ratified? // Journal of American Law and Commerce. 1965. Vol. 31.
6. Доклад Специального подкомитета Юридического комитета по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров. Монреаль, 22-25 мая 2012 г. Документ ИКАО LC/SC-MOT.
7. Доклад 35-й сессии Юридического комитета ИКАО. Монреаль, 6-15 мая 2013 г. Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35.
8. Views of the International Air Transport Association (IATA) on Some Practical Aspects of the Issue of Unruly Passengers. ICAO Document LC/35-WP/2-3.
9. Comments of the International Air Transport Association (IATA) on LC/35-WP/2-1 and the Legal Aspects of the Issue of Unruly passengers. ICAO Document LC/35-WP/2-2.
10. Первый канал: <http://www.1tv.ru/news/crime/247923> (дата обращения: 14.02.2014).
11. ИКАО: <http://www.icao.int/Meetings/AirLaw/Pages/default.aspx> (дата обращения: 16.02.2014).
12. Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (Токио, 14 сентября 1963 г.) // Сборник международных договоров СССР. М., 1990. Вып. XLIV. С. 218-225.