



О ратификации Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, и Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов

Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2018 года № 198-VI ЗРК.

ПРЕСС-РЕЛИЗ

Ратифицировать Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, совершенную в Токио 14 сентября 1963 года, и Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, совершенный в Монреале 4 апреля 2014 года.

*Президент
Республики Казахстан*

Н. НАЗАРБАЕВ

Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов

Государства-участники настоящей Конвенции СОГЛАСИЛИСЬ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:

Глава I. Сфера применения Конвенции

Статья 1

1. Настоящая Конвенция применяется в отношении:

- a) уголовных преступлений;
- b) актов, которые, независимо от того, являются ли они преступлениями или нет, могут угрожать или угрожают безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества, либо актов, которые создают угрозу поддержанию должного порядка и дисциплины на борту.

2. За исключением предусмотренного в Главе III, настоящая Конвенция применяется в отношении преступлений или актов, совершенных лицом на борту любого воздушного судна, зарегистрированного в каком-либо Договаривающемся государстве, во время нахождения такого воздушного судна в полете либо на поверхности в открытом море или на поверхности в любом другом районе вне пределов территории любого государства.

3. Для целей настоящей Конвенции:

- a) воздушное судно считается находящимся в полете в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из

таких дверей для выгрузки. В случае вынужденной посадки считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные органы не примут на себя ответственность за воздушное судно, а также за лиц и имущество, находящихся на борту;

б) если государство эксплуатанта не является государством регистрации, считается, что термин "государство регистрации", используемый в Статьях 4, 5 и 13 настоящей Конвенции, означает государство эксплуатанта.

4. Настоящая Конвенция не применяется к воздушным судам, используемым на военной, таможенной или полицейской службах.

Сноска. Статья 1 с изменением, внесенным Законом РК от 08.12.2018 № 198-VI.

Статья 2

Без ущерба для положений Статьи 4 и за исключением случаев, когда этого требует безопасность воздушного судна или находящихся на его борту лиц или имущества, никакое положение настоящей Конвенции не должно толковаться как разрешающее или предписывающее любые меры в отношении уголовных преступлений политического характера или уголовных преступлений, основанных на дискриминации по признаку расы, религии, национальности, этнического происхождения, политических убеждений или пола.

Сноска. Статья 2 в редакции Закона РК от 08.12.2018 № 198-VI.

Глава II. Юрисдикция

Статья 3

1. Государство регистрации воздушного судна правомочно осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту.

1 *bis*. Государство также правомочно осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту:

а) в качестве государства посадки, если воздушное судно, на борту которого совершено преступление или совершен акт, выполняет посадку на его территории с находящимся на борту предполагаемым преступником;

б) 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.

2. Каждое Договаривающееся государство принимает такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления своей юрисдикции в качестве государства регистрации в отношении преступлений, совершенных на борту воздушных судов, зарегистрированных в таком государстве.

2 *bis*. Каждое Договаривающееся государство принимает также такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления своей юрисдикции в отношении преступлений, совершенных на борту воздушных судов, в следующих случаях:

а) в качестве государства посадки, если:

i) воздушное судно, на борту которого совершено преступление, имеет свой последний пункт взлета или следующий пункт намеченной посадки на его территории и воздушное судно затем выполняет на его территории посадку с находящимся на борту предполагаемым преступником;

ii) создается угроза безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества, либо поддержанию должного порядка и дисциплины на борту;

б) 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.

2 *ter*. При осуществлении своей юрисдикции в качестве государства посадки любое государство принимает во внимание, является ли рассматриваемое преступление преступлением в государстве эксплуатанта.

3. Настоящая Конвенция не исключает осуществления любой уголовной юрисдикции в соответствии с национальным законодательством.

Сноска. Статья 3 в редакции Закона РК от 08.12.2018 № 198-VI.

Статья 3 bis

Если Договаривающееся государство, осуществляющее свою юрисдикцию согласно Статье 3, уведомлено или иным образом информировано о том, что одно или несколько других Договаривающихся государств проводят следствие, судебное преследование или судебное разбирательство в отношении тех же преступлений или актов, это Договаривающееся государство в соответствующих случаях проводит консультации с такими другими Договаривающимися государствами в целях координации их действий. Обязательства, указанные в настоящей Статье, не ущемляют обязательств Договаривающегося государства по Статье 13.

Сноска. Конвенция дополнена статьей 3 bis в соответствии с Законом РК от 08.12.2018 № 198-VI.

Статья 4

Договаривающееся государство, не являющееся государством регистрации, не может чинить препятствий воздушному судну, находящемуся в полете, в целях

осуществления своей уголовной юрисдикции в отношении преступления, совершенного на борту, за исключением следующих случаев:

- а) преступление имеет последствия на территории такого государства;
- б) преступление совершено гражданином или в отношении гражданина такого государства либо лицом, постоянно проживающим в таком государстве, или в отношении такого лица;
- в) преступление направлено против безопасности такого государства;
- г) преступление заключается в нарушении действующих в таком государстве любых правил или регламентов, относящихся к полету или маневрированию воздушных судов;
- д) осуществление юрисдикции необходимо для обеспечения выполнения любого обязательства такого государства по многостороннему международному соглашению.

Глава III. Полномочия Командира Воздушного Судна

Статья 5

1. Положения настоящей Главы не применяются в отношении преступлений и актов, совершенных или подготовленных к совершению лицом на борту воздушного судна, находящегося в полете в воздушном пространстве государства регистрации либо над открытым морем или любым другим районом вне территории любого государства, если последний пункт взлета или следующий пункт намеченной посадки не располагается в государстве ином, чем государство регистрации, или если воздушное судно не продолжает полет в воздушном пространстве государства иного, чем государство регистрации, и такое лицо все еще находится на борту.

2. Исключен Законом РК от 08.12.2018 № 198-VI.

Сноска. Статья 5 с изменением, внесенным Законом РК от 08.12.2018 № 198-VI.

Статья 6

1. Командир воздушного судна, если он имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или готовится совершить на борту воздушного судна преступление или акты, 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
- в) 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 сотрудников службы безопасности на борту или 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 такие меры необходимо предпринять немедленно для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества.

3. Сотрудник службы безопасности на борту, используемый в соответствии с двусторонним или многосторонним соглашением или договоренностью между соответствующими Договаривающимися государствами, может принять разумные превентивные меры без такого разрешения, если он имеет достаточные основания полагать, что такие меры необходимо принять немедленно для обеспечения защиты воздушного судна либо находящихся на нем лиц от акта незаконного вмешательства и, если соглашение или договоренность допускает это, от совершения тяжких преступлений.

4. Ничто в настоящей Конвенции не считается создающим обязательство для Договаривающегося государства учреждать программу обеспечения безопасности в полете или соглашаться на заключение двустороннего или многостороннего соглашения или договоренности, позволяющих иностранным сотрудникам службы безопасности на борту действовать на его территории.

Сноска. Статья 6 в редакции Закона РК от 08.12.2018 № 198-VI.

Статья 7

1. Ограничительные меры, примененные к лицу в соответствии со Статьей 6, не применяются за пределами любого пункта, в котором воздушное судно совершает посадку, за исключением случаев, когда:

а) такой пункт находится на территории государства, не являющегося участником настоящей Конвенции, и его полномочные органы отказываются разрешить высадку такого лица, или такие меры были применены в соответствии с пунктом 1 с) Статьи 6 в целях обеспечения его передачи компетентным органам;

б) воздушное судно совершает вынужденную посадку и командир воздушного судна не в состоянии передать такое лицо компетентным органам; или

с) это лицо соглашается продолжать полет с применением к нему ограничительных мер.

2. Командир воздушного судна, на борту которого находится лицо, в отношении которого были применены ограничительные меры в соответствии с положениями Статьи 6, в возможно короткий срок и по возможности до посадки на территории

какого-либо государства уведомляет полномочные органы этого государства о том, что на борту находится лицо, к которому применены ограничительные меры, и о причинах применения к нему таких мер.

Статья 8

1. Командир воздушного судна может, насколько это необходимо для целей подпунктов а) или б) пункта 1 Статьи 6, высадить на территории любого государства, в котором воздушное судно совершает посадку, любое лицо, в отношении которого он имеет достаточные основания полагать, что оно совершило или готовится совершить на борту воздушного судна акт, предусмотренный пунктом 1 б) Статьи 1.

2. Командир воздушного судна уведомляет полномочные органы государства, в котором он высаживает любое лицо в соответствии с настоящей Статьей, о факте и причинах такой высадки.

Статья 9

1. Командир воздушного судна может передать компетентным органам любого Договаривающегося государства, на территории которого воздушное судно выполняет посадку, любое лицо, в отношении которого он имеет достаточные основания полагать, что оно совершило на борту воздушного судна акт, который, по его мнению, является тяжким преступлением.

2. Командир воздушного судна в возможно короткий срок и по возможности до посадки на территории Договаривающегося государства с лицом на борту, которое командир воздушного судна намеревается передать в соответствии с предыдущим пунктом, уведомляет полномочные органы такого государства о своем намерении передать такое лицо и о причинах передачи.

3. Командир воздушного судна предоставляет полномочным органам, которым в соответствии с положениями настоящей Статьи передается всякий предполагаемый преступник, доказательства и сведения, которыми он располагает на законном основании.

Сноска. Статья 9 в редакции Закона РК от 08.12.2018 № 198-VI.

Статья 10

За действия, предпринятые в соответствии с настоящей Конвенцией, командир воздушного судна, любой другой член экипажа, пассажир, сотрудник службы безопасности на борту, владелец или эксплуатант воздушного судна, лицо, от имени

которого совершался полет, не несут ответственности ни при каком судебном разбирательстве по поводу обращения с лицом, в отношении которого были предприняты такие действия.

Сноска. Статья 10 в редакции Закона РК от 08.12.2018 № 198-VI.

Глава IV. Незаконный захват воздушного судна

Статья 11

1. Если находящееся на борту воздушного судна лицо с помощью силы или угрозы силой незаконно совершает акт вмешательства, захвата или другого незаконного осуществления контроля над воздушным судном в полете или если оно готовит к совершению такой акт, Договаривающиеся государства принимают все надлежащие меры для восстановления контроля законного командира над воздушным судном или для сохранения за ним контроля над воздушным судном.

2. В случаях, предусмотренных предыдущим пунктом, Договаривающееся государство, в котором воздушное судно совершает посадку, в возможно короткий срок разрешает его пассажирам и экипажу продолжить полет и возвращает воздушное судно и его груз их законным владельцам.

Глава V. Права и обязанности государств

Статья 12

Любое Договаривающееся государство разрешает командиру воздушного судна, зарегистрированного в другом Договаривающемся государстве, высадить любое лицо в соответствии с пунктом 1 Статьи 8.

Статья 13

1. Любое Договаривающееся государство принимает любое лицо, которое командир воздушного судна передает в соответствии с пунктом 1 Статьи 9.

2. Убедившись, что того требуют обстоятельства, любое Договаривающееся государство заключает под стражу или принимает другие меры, обеспечивающие присутствие любого лица, подозреваемого в совершении акта, предусмотренного в пункте 1 Статьи 11, и любого лица, которое им было принято. Заключение под стражу и другие меры осуществляются в соответствии с законодательством этого государства, но могут продолжаться только в течение времени, необходимого для начала уголовного производства или производства о выдаче.

3. Любому лицу, находящемуся под стражей в соответствии с предыдущим пунктом, оказывается содействие в немедленном установлении контакта с ближайшим соответствующим представителем государства, гражданином которого оно является.

4. Любое Договаривающееся государство, которому передано лицо в соответствии с пунктом 1 Статьи 9 или на территории которого воздушное судно совершает посадку после совершения акта, предусмотренного в пункте 1 Статьи 11, немедленно производит предварительное расследование фактов.

5. Когда государство, согласно положениям настоящей Статьи, заключает лицо под стражу, оно немедленно уведомляет государство регистрации воздушного судна и государство гражданства задержанного лица и, если оно сочтет это целесообразным, любое другое заинтересованное государство о факте содержания такого лица под стражей и об обстоятельствах, послуживших основанием для его задержания. Государство, которое производит предварительное расследование, предусмотренное пунктом 4 настоящей статьи, незамедлительно сообщает о полученных им данных вышеупомянутым государствам и указывает, намерено ли оно осуществить свою юрисдикцию.

Статья 14

1. Если любое лицо было высажено в соответствии с пунктом 1 статьи 8 или передано в соответствии с пунктом 1 Статьи 9, или высажено после совершения акта, предусмотренного в пункте 1 Статьи 11, и если такое лицо не может или не желает продолжить свой полет и государство посадки отказывается принять его, такое государство может, если лицо, о котором идет речь, не является его гражданином или лицом, постоянно проживающим в этом государстве, вернуть его на территорию государства, гражданином которого оно является или в котором постоянно проживает, или на территорию государства, в котором оно начало свой полет.

2. Высадка, передача, заключение под стражу или другие меры, предусмотренные в пункте 2 Статьи 13, а также возвращение указанного лица не рассматриваются как допуск на территорию соответствующего государства по его законодательству, касающемуся въезда или допуска лиц, и ничто в настоящей Конвенции не влияет на законодательство Договаривающегося государства, касающееся высылки лиц с его территории.

Статья 15

1. Без ущерба для Статьи 14 любое лицо, которое было высажено в соответствии с пунктом 1 Статьи 8 или передано в соответствии с пунктом 1 Статьи 9, или высажено после совершения акта, предусмотренного в пункте 1 Статьи 11, и которое желает продолжить свой полет, может в возможно короткий срок продолжить полет в любой

пункт по своему выбору, если только его присутствие не требуется по законодательству государства посадки для целей производства о выдаче или уголовного производства.

2. Без ущерба для его законодательства, касающегося въезда и допуска на его территорию, выдачи или высылки с его территории, Договаривающееся государство, на территории которого лицо было высажено в соответствии с пунктом 1 Статьи 8 или передано в соответствии с пунктом 1 Статьи 9, или высадилось и подозревается в совершении акта, предусмотренного в пункте 1 Статьи 11, обращается с таким лицом в целях его защиты и безопасности не менее благожелательно, чем с гражданами такого Договаривающегося государства в подобных обстоятельствах.

Статья 15 bis

1. Каждое Договаривающееся государство поощряется к принятию таких мер, которые могут оказаться необходимыми для возбуждения надлежащего уголовного, административного производства или любого другого вида судопроизводства против любого лица, совершающего на борту воздушного судна преступление или акт, указанные в пункте 1 Статьи 1, в частности:

а) физическое нападение на члена экипажа или угроза совершить такое нападение; или

б) отказ выполнять законные указания, данные командиром воздушного судна или от его имени, в целях обеспечения безопасности воздушного судна, находящихся на его борту пассажиров или имущества.

2. Ничто в настоящей Конвенции не ущемляет права каждого Договаривающегося государства вводить в свое национальное законодательство или сохранять в нем надлежащие меры наказания за совершаемые на борту акты недисциплинированного или нарушающего порядок поведения.

Сноска. Конвенция дополнена статьей 15 bis в соответствии с Законом РК от 08.12.2018 № 198-VI.

Глава VI. Прочие положения

Статья 16

1. Преступления, совершенные на борту воздушного судна, рассматриваются для целей выдачи между Договаривающимися государствами, как если бы они были совершены не только в месте их совершения, но также и на территориях Договаривающихся государств, которым требуется установить свою юрисдикцию в соответствии с пунктами 2 и 2 bis Статьи 3.

2. Без ущерба для положений предыдущего пункта ничто в настоящей Конвенции не считается обязывающим осуществлять выдачу.

Сноска. Статья 16 с изменением, внесенным Законом РК от 08.12.2018 № 198-VI.

Статья 17

1. При осуществлении любых мер по расследованию или аресту либо при осуществлении юрисдикции иным образом в связи с любым преступлением, совершенным на борту воздушного судна, Договаривающиеся государства обращают должное внимание на безопасность и другие интересы аэронавигации и действуют таким образом, чтобы избежать необоснованной задержки воздушного судна, пассажиров, экипажа или груза.

2. Каждое Договаривающееся государство, выполняя свои обязательства или пользуясь допустимой свободой действий согласно настоящей Конвенции, действует в соответствии с обязательствами и обязанностями государств, предусмотренными международным правом. В этом отношении каждое Договаривающееся государство уделяет внимание соблюдению принципов надлежащей правовой процедуры и справедливого обращения.

Сноска. Статья 17 в редакции Закона РК от 08.12.2018 № 198-VI.

Статья 18

Если Договаривающиеся государства создают совместные авиатранспортные эксплуатационные организации или международные эксплуатационные агентства, эксплуатирующие воздушные суда, не зарегистрированные ни в одном из государств, эти государства, в соответствии с обстоятельствами дела, назначают из их числа государство, которое для целей настоящей Конвенции рассматривается как государство регистрации, и уведомляют об этом Международную организацию гражданской авиации, которая рассылает такое уведомление всем государствам - участникам настоящей Конвенции.

Статья 18 bis

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует осуществлению любого права требовать в соответствии с национальным законодательством возмещения понесенного ущерба от лица, которое было высажено или передано согласно Статье 8 или 9, соответственно.

Сноска. Конвенция дополнена статьей 18 bis в соответствии с Законом РК от 08.12.2018 № 198-VI.

Глава VII. Заключительные положения

Статья 19

До даты вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с положениями Статьи 21 она остается открытой для подписания от имени любого государства, которое на эту дату является членом Организации Объединенных Наций либо любого из ее специализированных учреждений.

Статья 20

1. Настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшими ее государствами в соответствии с их конституционными процедурами.

2. Ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации.

Статья 21

1. После того как двенадцать государств, подписавших настоящую Конвенцию, сдадут на хранение свои ратификационные грамоты, она вступит в силу для них на девяностый день со дня сдачи на хранение двенадцатой ратификационной грамоты. Для каждого государства, ратифицирующего ее позднее, она вступает в силу на девяностый день после сдачи на хранение ратификационной грамоты данного государства.

2. После вступления в силу настоящей Конвенции она регистрируется у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций Международной организацией гражданской авиации.

Статья 22

1. После вступления в силу настоящей Конвенции она остается открытой для присоединения любого государства - члена Организации Объединенных Наций или любого из ее специализированных учреждений.

2. Присоединение государства производится путем сдачи на хранение документа о присоединении Международной организации гражданской авиации и вступает в силу на девяностый день после даты такой сдачи на хранение.

Статья 23

1. Любое Договаривающееся государство может отказаться от участия в настоящей Конвенции путем уведомления об этом Международной организации гражданской авиации.

2. Отказ от участия в Конвенции вступает в силу через шесть месяцев после даты получения Международной организацией гражданской авиации уведомления об отказе от участия.

Статья 24

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися государствами, касающийся толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть урегулирован путем переговоров, по просьбе одного из них передается на арбитраж. Если в течение шести месяцев со дня просьбы об арбитраже Стороны не могут прийти к соглашению по вопросу об организации арбитража, по просьбе любой из этих Сторон спор может быть передан в Международный Суд в соответствии со Статутом Суда.

2. Каждое государство может при подписании или ратификации настоящей Конвенции, или при присоединении к ней сделать заявление о том, что оно не считает себя связанным положениями предыдущего пункта. Другие Договаривающиеся государства не являются связанными положениями предыдущего пункта во взаимоотношениях с любым Договаривающимся государством, сделавшим такую оговорку.

3. Любое Договаривающееся государство, сделавшее оговорку в соответствии с предыдущим пунктом, может в любое время снять эту оговорку путем уведомления Международной организации гражданской авиации.

Статья 25

За исключением предусмотренного в Статье 24, никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции.

Статья 26

Международная организация гражданской авиации уведомляет все государства, которые являются членами Организации Объединенных Наций или любого из ее специализированных учреждений:

- а) о каждом подписании настоящей Конвенции и о дате подписания;
- б) о сдаче на хранение каждой ратификационной грамоты или документа о присоединении и о дате такой сдачи на хранение;

с) о дате вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 Статьи 21;

d) о получении каждого уведомления об отказе от участия и дате его получения; и

e) о получении любого заявления или уведомления, сделанного в соответствии со Статьей 24, и дате его получения.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Токио четырнадцатого сентября одна тысяча девятьсот шестьдесят третьего года в трех экземплярах, составленных на английском, испанском и французском языках, причем все тексты являются аутентичными.

Настоящая Конвенция сдается на хранение Международной организации гражданской авиации, в которой она в соответствии со Статьей 19 остается открытой для подписания, и упомянутая Организация направляет заверенные экземпляры Конвенции всем государствам, которые являются членами Организации Объединенных Наций или любого из ее специализированных учреждений.

Подлинность текста на русском языке соответствует оригинальному английскому тексту.

*Заместитель Председателя
Комитета гражданской авиации
Министерства по инвестициям и
развитию Республики Казахстан*

А. Альжанов

**ПРОТОКОЛ,
изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах,
совершаемых на борту воздушных судов
(Совершено в Монреале, 4 апреля 2014 года)**

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА НАСТОЯЩЕГО ПРОТОКОЛА,

ОТМЕЧАЯ обеспокоенность государств ростом числа и повышением степени серьезности случаев недисциплинированного поведения на борту воздушных судов, что может угрожать безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества либо создавать угрозу поддержанию должного порядка и дисциплины на борту,

ПРИЗНАВАЯ желание многих государств оказывать помощь друг другу в целях пресечения недисциплинированного поведения и восстановления должного порядка и дисциплины на борту воздушных судов,

СЧИТАЯ, что для устранения такой обеспокоенности необходимо принять положения, дополняющие положения Конвенции о преступлениях и некоторых других

актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года,

СОГЛАСИЛИСЬ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:

Статья I

Настоящий Протокол изменяет Конвенцию *о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*, подписанную в Токио 14 сентября 1963 года (далее именуемую "Конвенцией").

Статья II

Пункт 3 Статьи 1 Конвенции заменяется следующим:

"Статья 1

3. Для целей настоящей Конвенции:

а) воздушное судно считается находящимся в полете в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки. В случае вынужденной посадки считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные органы не примут на себя ответственность за воздушное судно, а также за лиц и имущество, находящиеся на борту;

б) если государство эксплуатанта не является государством регистрации, считается, что термин "государство регистрации", используемый в Статьях 4, 5 и 13 настоящей Конвенции, означает государство эксплуатанта."

Статья III

Статья 2 Конвенции заменяется следующим текстом:

"Статья 2

Без ущерба для положений Статьи 4 и за исключением случаев, когда этого требует безопасность воздушного судна или находящихся на его борту лиц или имущества, никакое положение настоящей Конвенции не должно толковаться как разрешающее или предписывающее любые меры в отношении уголовных преступлений политического характера или уголовных преступлений, основанных на дискриминации по признаку расы, религии, национальности, этнического происхождения, политических убеждений или пола."

Статья IV

Статья 3 Конвенции заменяется следующим текстом:

"Статья 3

1. Государство регистрации воздушного судна правомочно осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту.

1 *bis*. Государство также правомочно осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту:

а) в качестве государства посадки, если воздушное судно, на борту которого совершено преступление или совершен акт, выполняет посадку на его территории с находящимся на борту предполагаемым преступником;

б) 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.

2. Каждое Договаривающееся государство принимает такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления своей юрисдикции в качестве государства регистрации в отношении преступлений, совершенных на борту воздушных судов, зарегистрированных в таком государстве.

2 *bis*. Каждое Договаривающееся государство принимает также такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления своей юрисдикции в отношении преступлений, совершенных на борту воздушных судов, в следующих случаях:

а) в качестве государства посадки, если:

i) воздушное судно, на борту которого совершено преступление, имеет свой последний пункт взлета или следующий пункт намеченной посадки на его территории и воздушное судно затем выполняет на его территории посадку с находящимся на борту предполагаемым преступником;

ii) создается угроза безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества, либо поддержанию должного порядка и дисциплины на борту;

б) 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.

2 *ter*. При осуществлении своей юрисдикции в качестве государства посадки любое государство принимает во внимание, является ли рассматриваемое преступление преступлением в государстве эксплуатанта.

3. Настоящая Конвенция не исключает осуществления любой уголовной юрисдикции в соответствии с национальным законодательством."

Статья V

Следующий текст добавляется в качестве Статьи 3 *bis* Конвенции:

"Статья 3 bis

Если Договаривающееся государство, осуществляющее свою юрисдикцию согласно Статье 3, уведомлено или иным образом информировано о том, что одно или несколько других Договаривающихся государств проводят следствие, судебное преследование или судебное разбирательство в отношении тех же преступлений или актов, это Договаривающееся государство в соответствующих случаях проводит консультации с такими другими Договаривающимися государствами в целях координации их действий . Обязательства, указанные в настоящей Статье, не ущемляют обязательств Договаривающегося государства по Статье 13."

Статья VI

Пункт 2 Статьи 5 Конвенции исключается.

Статья VII

Статья 6 Конвенции заменяется следующей:

"Статья 6

1. Командир воздушного судна, если он имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или готовится совершить на борту воздушного судна преступление или акты, 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 сотрудников службы безопасности на борту или 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 такие меры необходимо предпринять немедленно для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества.

3. Сотрудник службы безопасности на борту, используемый в соответствии с двусторонним или многосторонним соглашением или договоренностью между соответствующими Договаривающимися государствами, может принять разумные превентивные меры без такого разрешения, если он имеет достаточные основания полагать, что такие меры необходимо принять немедленно для обеспечения защиты воздушного судна либо находящихся на нем лиц от акта незаконного вмешательства и, если соглашение или договоренность допускает это, от совершения тяжких преступлений.

4. Ничто в настоящей Конвенции не считается создающим обязательство для Договаривающегося государства учреждать программу обеспечения безопасности в полете или соглашаться на заключение двустороннего или многостороннего соглашения или договоренности, позволяющих иностранным сотрудникам службы безопасности на борту действовать на его территории."

Статья VIII

Статья 9 Конвенции заменяется следующим текстом:

"Статья 9

1. Командир воздушного судна может передать компетентным органам любого Договаривающегося государства, на территории которого воздушное судно выполняет посадку, любое лицо, в отношении которого он имеет достаточные основания полагать, что оно совершило на борту воздушного судна акт, который, по его мнению, является тяжким преступлением.

2. Командир воздушного судна в возможно короткий срок и по возможности до посадки на территории Договаривающегося государства с лицом на борту, которое командир воздушного судна намеревается передать в соответствии с предыдущим пунктом, уведомляет полномочные органы такого государства о своем намерении передать такое лицо и о причинах передачи.

3. Командир воздушного судна предоставляет полномочным органам, которым в соответствии с положениями настоящей Статьи передается всякий предполагаемый преступник, доказательства и сведения, которыми он располагает на законном основании."

Статья IX

Статья 10 Конвенции заменяется следующей:

"Статья 10

За действия, предпринятые в соответствии с настоящей Конвенцией, командир воздушного судна, любой другой член экипажа, пассажир, сотрудник службы безопасности на борту, владелец или эксплуатант воздушного судна, лицо, от имени которого совершался полет, не несут ответственности ни при каком судебном разбирательстве по поводу обращения с лицом, в отношении которого были предприняты такие действия."

Статья X

Следующее добавляется в качестве Статьи 15 *bis* Конвенции:

"Статья 15 bis

1. Каждое Договаривающееся государство поощряется к принятию таких мер, которые могут оказаться необходимыми для возбуждения надлежащего уголовного, административного производства или любого другого вида судопроизводства против любого лица, совершающего на борту воздушного судна преступление или акт, указанные в пункте 1 Статьи 1, в частности:

а) физическое нападение на члена экипажа или угроза совершить такое нападение; или

б) отказ выполнять законные указания, данные командиром воздушного судна или от его имени, в целях обеспечения безопасности воздушного судна, находящихся на его борту пассажиров или имущества.

2. Ничто в настоящей Конвенции не ущемляет права каждого Договаривающегося государства вводить в свое национальное законодательство или сохранять в нем надлежащие меры наказания за совершаемые на борту акты недисциплинированного или нарушающего порядок поведения."

Статья XI

Пункт 1 Статьи 16 Конвенции заменяется следующим:

"Статья 16

1. Преступления, совершенные на борту воздушного судна, рассматриваются для целей выдачи между Договаривающимися государствами, как если бы они были совершены не только в месте их совершения, но также и на территориях

Договаривающихся государств, которым требуется установить свою юрисдикцию в соответствии с пунктами 2 и 2 bis Статьи 3."

Статья XII

Статья 17 Конвенции заменяется следующей:

"Статья 17

1. При осуществлении любых мер по расследованию или аресту либо при осуществлении юрисдикции иным образом в связи с любым преступлением, совершенным на борту воздушного судна, Договаривающиеся государства обращают должное внимание на безопасность и другие интересы авионавигации и действуют таким образом, чтобы избежать необоснованной задержки воздушного судна, пассажиров, экипажа или груза.

2. Каждое Договаривающееся государство, выполняя свои обязательства или пользуясь допустимой свободой действий согласно настоящей Конвенции, действует в соответствии с обязательствами и обязанностями государств, предусмотренными международным правом. В этом отношении каждое Договаривающееся государство уделяет внимание соблюдению принципов надлежащей правовой процедуры и справедливого обращения."

Статья XIII

Следующее добавляется в качестве Статьи 18 *bis* Конвенции:

"Статья 18 bis

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует осуществлению любого права требовать в соответствии с национальным законодательством возмещения понесенного ущерба от лица, которое было высажено или передано согласно Статье 8 или 9, соответственно."

Статья XIV

Тексты настоящей Конвенции на арабском, китайском и русском языках, прилагаемые к настоящему Протоколу, вместе с текстами Конвенции на английском, испанском и французском языках составляют тексты, равно аутентичные на этих шести языках.

Статья XV

Между Договаривающимися государствами настоящего Протокола Конвенция и настоящий Протокол будут рассматриваться и толковаться как единый документ, который будет называться Токийской конвенцией, измененной Монреальским протоколом 2014 года.

Статья XVI

Настоящий Протокол открыт для подписания в Монреале 4 апреля 2014 года государствами, участвовавшими в Международной конференции по воздушному праву в Монреале с 26 марта по 4 апреля 2014 года. После 4 апреля 2014 года Протокол будет открыт для подписания всеми государствами в Штаб-квартире Международной организации гражданской авиации в Монреале до вступления его в силу в соответствии со Статьей XVIII.

Статья XVII

1. Настоящий Протокол подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими его государствами. Документы о ратификации, принятии или утверждении сдаются на хранение Генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации, который настоящим назначается депозитарием.

2. Любое государство, которое не ратифицировало, не приняло или не утвердило настоящий Протокол в соответствии с пунктом 1 настоящей Статьи, может присоединиться к нему в любое время. Документы о присоединении сдаются на хранение депозитарию.

3. Ратификация, принятие, утверждение настоящего Протокола или присоединение к нему любым государством, которое не является Договаривающимся государством Конвенции, считается ратификацией, принятием, утверждением или присоединением к Токийской конвенции, измененной Монреальским протоколом 2014 года.

Статья XVIII

1. Настоящий Протокол вступает в силу в первый день второго месяца после даты сдачи на хранение депозитарию двадцать второго документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

2. Для каждого государства, ратифицировавшего, принявшего, утвердившего настоящий Протокол или присоединившегося к нему после сдачи на хранение двадцать второго документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, настоящий Протокол вступает в силу в первый день второго месяца после даты сдачи на хранение таким государством документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

3. Как только настоящий Протокол вступает в силу, он регистрируется в Организации Объединенных Наций депозитарием.

Статья XIX

1. Любое Договаривающееся государство может денонсировать настоящий Протокол путем уведомления депозитария в письменном виде.

2. Денонсация вступает в силу через один год после даты получения уведомления депозитарием.

Статья XX

Депозитарий незамедлительно информирует все Договаривающиеся государства настоящего Протокола и все государства, подписавшие настоящий Протокол или присоединившиеся к нему, о дате каждого подписания, дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении и дате вступления в силу настоящего Протокола и сообщает им другую соответствующую информацию.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящий Протокол.

СОВЕРШЕНО в Монреале четвертого дня апреля месяца две тысячи четырнадцатого года на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными, приобретая такую аутентичность после проверки секретариатом Конференции в рамках полномочий Председателя Конференции в течение девяноста дней с указанной здесь даты на предмет приведения их в соответствие друг с другом. Настоящий Протокол остается на хранении в архивах Международной организации гражданской авиации, а его заверенные копии направляются депозитарием всем Договаривающимся государствам настоящего Протокола.