

# ПРОТОКОЛ,

## ИЗМЕНЯЮЩИЙ КОНВЕНЦИЮ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ И НЕКОТОРЫХ ДРУГИХ АКТАХ, СОВЕРШАЕМЫХ НА БОРТУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

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 I Конвенции заменяется следующим:

#### "Статья I

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, находящихся на борту;

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

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:
  - a) 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;
  - b) в качестве государства эксплуатанта, если преступление совершено или акт совершен на борту воздушного судна, арендованного без экипажа арендатором, чье основное место деятельности или, если арендатор не имеет такого места деятельности, чье постоянное место пребывания находится в этом государстве.
- 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:
  - a) обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества; или
  - b) поддержания должного порядка и дисциплины на борту; или
  - c) 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 заменяются 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 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."

## **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.

Certified to be a true and complete copy

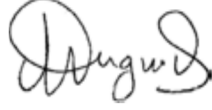
Copie certifiée conforme

Es copia fiel y auténtica

Копия точная и полная

经认证的真实和完整的副本

صورة معتمدة طبق الأصل



Director, Legal Affairs and External Relations Bureau

Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures

Director de asuntos jurídicos y relaciones exteriores

Директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям

法律事务和对外关系局局长

مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية

ICAO OACI ИКАО 国际民航组织 الايكاو