

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ГОСУДАРСТВ О РАТИФИКАЦИИ ШЕСТИ КЛЮЧЕВЫХ ДОГОВОРОВ

(По состоянию на 1 января 2025 года)

Информация о статусе ратификации/присоединения, а также подборка административных материалов, касающихся договоров по воздушному праву, размещены в разделе Treaty Collection ("Сборник договоров") на веб-сайте ИКАО по адресу: www.icao.int/treaty.

ПРОТОКОЛ ОБ ИЗМЕНЕНИИ СТАТЬИ 50 а) ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ (2016 г.)

Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации [статья 50 а)] (Дос 10077) (не вступил в силу)

Протокол об изменении статьи 50 а) предусматривает увеличение численного состава Совета с 36 до 40 членов. В связи с увеличением членского состава ИКАО и развитием и возрастающим значением международного воздушного транспорта для национальной экономики во многих странах расширенный состав Совета обеспечивает лучший баланс представленных в нем Договаривающихся государств.

Для вступления Протокола в силу требуется 128 ратификационных грамот. В резолюции А39-5 Ассамблея рекомендует всем государствам как можно скорее ратифицировать этот Протокол. 105 государств ратифицировали этот Протокол.

ПРОТОКОЛ ОБ ИЗМЕНЕНИИ СТАТЬИ 56 ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ (2016 г.)

Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации [статья 56] (Дос 10076) (не вступил в силу)

Протокол об изменении статьи 56 предусматривает увеличение членского состава Аэронавигационной комиссии (АНК) с 19 членов до 21 члена. В связи с увеличением членского состава ИКАО расширение членского состава АНК предоставляет Комиссии возможность привлекать из Договаривающихся государств специалистов с квалификацией и опытом в различных практических областях умений и знаний.

Для вступления Протокола в силу требуется 128 ратификационных грамот. В резолюции А39-7 Ассамблея рекомендует всем государствам как можно скорее ратифицировать этот Протокол. 105 государств ратифицировали этот Протокол.

МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ 1999 ГОДА

Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Дос 9740)

Монреальская конвенция 1999 года модернизирует и укрепляет международный правовой режим, установленный в соответствии с Варшавской конвенцией 1929 года и различными изменяющими ее документами (так называемая "Варшавская система"), а также определяет в пределах сводных и единообразных рамок правила, касающиеся международной перевозки пассажиров, багажа и груза, осуществляемой за вознаграждение посредством воздушного судна. Эти правила регулируют

ответственность авиаперевозчиков в случае смерти, телесного повреждения или задержки пассажиров и повреждения, задержки или утери багажа и груза.

Данная Конвенция восстанавливает действительно необходимый уровень единообразия и предсказуемости правил, касающихся такой международной перевозки. Сохраняя основные положения, успешно служившие международному авиационному сообществу в течение нескольких десятилетий, Конвенция одновременно обеспечивает модернизацию в ряде ключевых областей. Она защищает интересы пассажиров, вводя современную двухуровневую систему ответственности и содействуя быстрому возмещению доказанного вреда без необходимости прибегать к длительной судебной процедуре. Авиаперевозчики, с другой стороны, добиваются существенной эксплуатационной экономии за счет использования электронных и упрощенных перевозочных документов (пассажирский билет, авиагрузовая накладная) и повышения способности более эффективно управлять риском. Допуская использование электронных перевозочных документов, Конвенция способствует более простому, более быстрому, более точному и более безопасному документообороту при грузовых перевозках, обеспечивая при этом некоторые экологические преимущества за счет безбумажных операций. Устанавливая требования в отношении обязательного страхования и авансовых платежей со стороны перевозчиков (если этого требует национальное законодательство), Конвенция гарантирует оказание помощи пассажирам и грузоотправителям, а также своевременную поддержку пострадавших в авиационных происшествиях и их семей.

В отношении случаев смерти пассажиров или получения ими телесных повреждений в результате авиационных происшествий Конвенция устанавливает двухуровневый режим ответственности. За доказанный вред, размеры которого не превышают 151 880 специального права заимствования (СПЗ) на каждого пассажира, перевозчик несет объективную ответственность независимо от вины, и лишь в случае контрибутивной небрежности пассажира или лица, требующего компенсации, перевозчик может частично или полностью освободиться от ответственности. Ответственность авиаперевозчика за вред, размеры которого превышают 151 880 СПЗ, основана на системе презумпции вины без установленных пределов ответственности. Перевозчик не несет ответственности за такой вред, если он докажет, что вред не был причинен в результате его небрежности или другого неправомерного действия или бездействия. Система объективной ответственности применяется также к случаям причинения вреда в результате утери или уничтожения зарегистрированного багажа. В отношении уничтожения или утери груза Конвенция устанавливает систему объективной ответственности на условиях сохранения за авиаперевозчиком некоторых средств защиты.

Предел ответственности по искам в отношении груза установлен в размере 26 СПЗ за килограмм, а пределы ответственности за утерю или уничтожение багажа и за задержку при перевозке пассажиров установлены соответственно в размере 1519 СПЗ и 6303 СПЗ на каждого пассажира. Согласно статье 24 пределы ответственности подлежат пересмотру депозитарием каждые пять лет, причем первый пересмотр проводится в конце пятого года после даты вступления в силу Конвенции. Четвертый такой пересмотр был проведен в 2024 году, и указанные выше суммы отражают результаты этого пересмотра.

Что касается юрисдикции, то Конвенция предусматривает, что в случае телесного повреждения или смерти пассажира иск об ответственности, помимо четырех существующих юрисдикций, предусмотренных в рамках Варшавской системы, может быть возбужден также в суде государства, в котором пассажир на момент происшествия имел основное или постоянное место жительства, при условии, что авиаперевозчик имеет требуемое эксплуатационное и коммерческое присутствие в этом государстве.

Поскольку большое число государств еще не присоединились к данному договору, существует целый ряд режимов правовой ответственности при международных воздушных перевозках, что означает, что в отношении различных пассажиров, даже если они находятся на одном рейсе, будут действовать различные уровни компенсации. Это может вызывать путаницу, усложнить процесс рассмотрения исков, тем самым без всякой необходимости создавая дополнительные трудности для истцов. Всеобщее принятие данной Конвенции государствами обеспечит более эффективное и единообразное применение модернизированных правил по предоставлению компенсации в случае возбуждения иска в любых странах мира.

Участниками данной Конвенции является большое число государств, однако к ней еще не присоединился целый ряд государств, в том числе по меньшей мере 54 государства – члена ИКАО. В резолюции А39-9 Ассамблея настоятельно призывает все государства, которые еще не сделали этого, стать участниками данной Конвенции. Участниками данной Конвенции являются 139 государств и одна региональная организация экономической интеграции.

ПЕКИНСКАЯ КОНВЕНЦИЯ 2010 ГОДА

Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Doc 9960)

Пекинская конвенция модернизирует и консолидирует *Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации*, совершенную в Монреале 23 сентября 1971 года (Монреальская конвенция, 1971 г.) и *Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, совершенную в Монреале 23 сентября 1971 года*, подписанный в Монреале 24 февраля 1988 года (Дополнительный протокол, 1988 г.). Конвенция также способствует осуществлению Глобальной контртеррористической стратегии Организации Объединенных Наций, принятой 8 сентября 2006 года, путем укрепления глобального договорного режима по борьбе с терроризмом. Данный договор призван укрепить уголовно-правовую основу для борьбы с новыми и возникающими угрозами для гражданской авиации в связи с террористическими актами 11 сентября 2001 года в Соединенных Штатах Америки и внедрением новых технологий.

Пекинская конвенция криминализует деяния, связанные с использованием гражданских воздушных судов с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб; использованием гражданских воздушных судов для высвобождения или выброса любого биологического, химического или ядерного (БХЯ) оружия или аналогичных веществ с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб; и использованием любого оружия БХЯ или аналогичных веществ на борту воздушного судна или против гражданского воздушного судна. Она также криминализует незаконную перевозку любого оружия БХЯ, связанного с ним материала или другого опасного материала.

По этой Конвенции в качестве преступления квалифицируются также кибератаки на аэронавигационные средства. Учитывая, что данная Конвенция призвана укрепить глобальную правовую основу для борьбы с кибератаками на международную гражданскую авиацию, квалифицируемыми в качестве преступлений, ее широкая ратификация государствами позволит обеспечить предотвращение таких атак и наказание за них в любых странах мира, в которых они будут совершены.

Кроме того, Конвенция конкретно устанавливает уголовную ответственность для руководителей и организаторов преступления, а также ответственность для тех, кто сознательно помогает правонарушителю избежать расследования, преследования или наказания. К уголовной ответственности может привлекаться любое лицо, угрожающее совершить преступление, при обстоятельствах, свидетельствующих о том, что угроза является реальной. При некоторых условиях наказанию может подлежать согласие содействовать или содействие совершению преступления, независимо от того, совершено ли такое преступление фактически. Уголовную ответственность может нести юридическое лицо, если такая ответственность предусматривается национальным законодательством. Конвенция также расширяет сферу юрисдикции, определенную уже действующими документами, путем введения требования о том, чтобы каждое государство-участник осуществляло свою юрисдикцию в том случае, когда преступление совершено гражданином этого государства, и путем введения положения о том, что каждое государство-участник может осуществлять свою юрисдикцию в том случае, когда преступление совершено против гражданина этого государства. Она также подтверждает принцип справедливого рассмотрения и недискриминации. В Конвенции содержится положение о том, что государство не может отказать в выдаче преступника лишь на том основании, что преступление носит политический характер.

В резолюции А39-10 Ассамблея настоятельно призывает все государства ратифицировать этот документ; а в резолюции А41-19 Ассамблея настоятельно призывает государства-члены ратифицировать эту Конвенцию как способ противостоять кибератакам на гражданскую авиацию. Участниками данной Конвенции являются 53 государства.

ПЕКИНСКИЙ ПРОТОКОЛ 2010 ГОДА

Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Дос 9959)

Пекинский протокол дополняет *Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, совершенную в Гааге 16 декабря 1970 года (Гагская конвенция, 1970 г.). Протокол расширяет сферу применения Гагской конвенции путем включения в нее различных видов угона, в том числе с использованием современных технических средств, включая кибератаки. Протокол также способствует осуществлению Глобальной контртеррористической стратегии Организации Объединенных Наций, принятой 8 сентября 2006 года, путем укрепления глобального договорного режима по борьбе с терроризмом. Протокол призван укрепить международную уголовно-правовую основу для борьбы с новыми и возникающими угрозами для гражданской авиации в связи с террористическими актами 11 сентября 2001 года в Соединенных Штатах Америки и внедрением новых технологий.

Кроме того, Протокол конкретно устанавливает уголовную ответственность для руководителей и организаторов преступления, а также ответственность для тех, кто сознательно помогает правонарушителю избежать расследования, преследования или наказания. К уголовной ответственности может привлекаться любое лицо, угрожающее совершить преступление, при обстоятельствах, свидетельствующих о том, что угроза является реальной. При некоторых условиях наказанию может подлежать согласие содействовать или содействие совершению преступления, независимо от того, совершено ли такое преступление фактически. Уголовную ответственность также может нести юридическое лицо, если такая ответственность предусматривается национальным законодательством.

Протокол также расширяет сферу юрисдикции путем введения требования о том, чтобы каждое государство-участник осуществляло свою юрисдикцию в том случае, когда преступление совершено гражданином этого государства, и путем введения положения о том, что каждое государство-участник может осуществлять свою юрисдикцию в том случае, когда преступление совершено против гражданина этого государства. Он также подтверждает принцип справедливого рассмотрения и недискриминации. В Протоколе содержится положение о том, что государство не может отказать в выдаче преступника лишь на том основании, что преступление носит политический характер.

В резолюции А39-10 Ассамблея настоятельно призывает все государства ратифицировать этот документ; а в резолюции А41-19 Ассамблея настоятельно призывает государства-члены ратифицировать этот Протокол как способ противостоять кибератакам на гражданскую авиацию. Участниками данного Протокола являются 54 государства.

МОНРЕАЛЬСКИЙ ПРОТОКОЛ 2014 ГОДА

Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Дос 10034)

Монреальский протокол 2014 года предусматривает внесение изменений в *Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*, совершенную в Токио 14 сентября 1963 года (Токийская конвенция, 1963 г.). Протокол расширяет сферу юрисдикции, признавая, что при определенных условиях государства посадки и государства эксплуатанта могут осуществлять юрисдикцию в отношении правонарушений и актов, совершаемых на борту воздушных судов. Осуществление такой юрисдикции в отношении правонарушений является обязательным, если соблюдены указанные в Протоколе критерии. Расширяя в обязательном порядке сферу юрисдикции, Протокол укрепляет возможности государств по сдерживанию эскалации тяжести и частоты случаев недисциплинированного и нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов. В Протоколе также признается желание многих государств оказывать друг другу помощь в пресечении недисциплинированного и нарушающего порядок поведения и восстановлении должного порядка и дисциплины на борту воздушных судов.

Отмечается, что недисциплинированное и нарушающее порядок поведение на борту воздушных судов подрывает должный порядок и дисциплину, создавая угрозу для безопасности полетов и авиационной безопасности воздушных судов, членов экипажа и пассажиров. Это приводит к вызывающим значительные издержки нарушениям воздушных перевозок, когда воздушным судам приходится менять маршруты для высадки недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров.

В Протоколе содержатся положения, касающиеся таких вопросов, как координация между государствами, надлежащая правовая процедура и справедливое обращение, а также право требовать возмещения в соответствии с национальным законодательством.

Со времени начала пандемии COVID-19 ряд государств и многие авиакомпании сообщили о значительном увеличении числа случаев недисциплинированного и нарушающего порядок поведения, связанных с несоблюдением санитарных мер, включая несоблюдение требования о ношении масок. Такое поведение создает угрозу для здоровья людей, безопасности полетов и должного порядка на борту воздушных судов. Ратификация Протокола приобретает все более важное значение для устранения любых пробелов в области юрисдикции, с тем чтобы позволить государствам, помимо тех, которые являются государствами регистрации, осуществлять юрисдикцию в целях более эффективного реагирования на случаи недисциплинированного и нарушающего порядок поведения пассажиров.

В целях содействия применению положений данного договора в добавлении Е к резолюции А41-4 Ассамблеи и документе ИКАО Дос 10117 содержатся положения и инструктивный материал по разработке законодательства в отношении таких деяний и правонарушений, а также элементов режима административных санкций, которые помогут государствам во внедрении соответствующих правовых мер по предотвращению и пресечению случаев недисциплинированного и нарушающего порядок поведения пассажиров.

В добавлении С к резолюции А41-4 и добавлении В к резолюции А41-18 Ассамблея настоятельно призывает все государства, которые еще не сделали этого, ратифицировать данный Протокол. Участниками данного Протокола являются 52 государства.