

ЗАКОН КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

О присоединении Кыргызской Республики к Конвенции и Протоколам в области международной гражданской авиации

Статья 1

Присоединиться к Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (совершено в Пекине 10 сентября 2010 года - Дос 9960), Протоколу, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (совершено в Пекине 10 сентября 2010 года - Дос 9959), Протоколу, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (совершено в Монреале 4 апреля 2014 года - Дос 10034).

Статья 2

Министерству иностранных дел Кыргызской Республики депонировать грамоту о присоединении к Конвенции и Протоколам, указанным в статье 1 настоящего Закона депозитарию, которым является Генеральный Секретарь Международной организации гражданской авиации.

Статья 3

Настоящий Закон вступает в силу со дня официального опубликования.

**Президент
Кыргызской Республики**

С.Н. Жапаров

СПРАВКА-ОБОСНОВАНИЕ
к проекту Закона Кыргызской Республики «О присоединении к
Конвенции и Протоколам в области международной
гражданской авиации»

1. Цель и задачи проекта

Проект Закона Кыргызской Республики «О присоединении к Конвенции и Протоколам в области международной гражданской авиации» подготовлен во исполнение Резолюции S/RES/2309 (2016), принятой Советом Безопасности ООН на его 7775-м заседании от 22 сентября 2016 года, Резолюции А39-10, принятой Ассамблеей Международной организации гражданской авиации, и иных международных документов по борьбе с терроризмом, которые необходимо имплементировать в законодательство Кыргызской Республики.

2. Описательная часть

Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (совершено в Пекине 10 сентября 2010 года – далее Пекинская конвенция).

Пекинская конвенция укрепляет и обновляет «Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации», подписанную в Монреале 23 сентября 1971 года (Монреальская конвенция 1971 года) 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 года).

Посредством криминализации ряда деяний, представляющих новые и возникающие угрозы для гражданской авиации, включая некоторые действия по подготовке указанных преступлений, этот документ повысит способность государств предотвращать эти преступления, а также преследовать в судебном порядке и наказывать тех, кто их совершает. Конвенция будет также способствовать осуществлению Глобальной контртеррористической стратегии Организации Объединенных Наций путем укрепления всемирной договорной системы в области борьбы с терроризмом.

Главным нововведением Пекинской конвенции является расширенный перечень видов преступлений, которые направлены против безопасности гражданской авиации. В Конвенции закреплены новые виды актов (деяний), признаваемых в качестве преступлений, совершаемых «незаконно и преднамеренно».

Следует отметить, что по предложениям и замечаниям Государственного комитета национальной безопасности Кыргызской Республики: *«прежде чем рассматривать вопрос о присоединении к указанной Конвенции и протоколам, необходимо провести анализ на их соответствие законодательству Кыргызской Республики (статья 12 Конвенции предусматривает передачу лица, совершившего преступление, другому государству)»*, В данной справке-обосновании отражена информация по позиции Кыргызской Республики о положительных сторонах присоединения к Конвенции (или исполнительных мерах), необходимости внесения изменений (имплементации) в какие нормативные правовые акты после присоединения):

Представленная Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации, принятая 10 сентября 2010 года, направлена на укрепление уголовно-правовой основы для борьбы с угрозами в сфере международной гражданской авиации, что в случае присоединения позволит выйти на новый уровень в противодействии с незаконной деятельностью (действий) в отмеченной сфере.

Статьей 1 Конвенции предусматриваются акты-деяния, признающиеся преступлениями.

Согласно статье 8 Конвенции каждое Государство-участник принимает такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы установить свою юрисдикцию над предусмотренными Конвенцией преступлениями.

Следует отметить, что в статье 12 предусмотрены вопросы выдачи лиц, совершивших преступления, предусмотренные Конвенцией.

Также статья 10 Конвенции устанавливает, что Государство-участник, на территории которого оказывается предполагаемый преступник, если оно не выдает это лицо, обязано без каких-либо исключений и независимо от того, совершено ли преступление на его территории, передать дело своим компетентным органам для целей уголовного преследования. Эти органы принимают решение таким же образом, как и в случае любого обычного преступления серьезного характера в соответствии с законодательством этого государства.

В связи с чем, учитывая, что согласно Конституции КР гражданин КР не может быть выдан другому государству, при присоединении к данной Конвенции необходимо рассмотреть вопрос имплементации норм Конвенции в Уголовный Кодекс *(в части дополнения преступлений (исходя из Конвенции))* и Уголовно Процессуальный Кодекс КР *(при необходимости)*.

Также в соответствии со ст. 19 Конвенции каждое Государство-участник в соответствии со своим национальным законодательством сообщает Совету Международной организации гражданской авиации так скоро, как это возможно, любую имеющуюся у него соответствующую информацию относительно:

a) обстоятельств преступления;

b) действий, предпринятых в соответствии с пунктом 2 Статьи 16 (2. *Когда в результате совершения одного из преступлений, указанных в Статье 1, полет отложен или прерван, любое Государство-участник, на территории которого находятся воздушное судно, пассажиры или экипаж, содействует его пассажирам и экипажу в продолжении их следования так скоро, насколько это возможно, и без задержки возвращает воздушное судно и его груз законным владельцам.*);

c) мер, принятых в отношении преступника или предполагаемого преступника и, в частности, результатов любых действий по выдаче или других правовых действий.

С учетом изложенного после присоединения возможно будет рассмотрен вопрос разработки отдельных (авиационных) правил, регламентирующий вышеуказанные вопросы.

Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (совершено в Пекине, 10 сентября 2010 года - далее Пекинский протокол).

Секретариатом международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) были проведены правовые исследования по аспектам, которые связаны с новыми возникающими угрозами гражданской авиации. По результатам данных исследований был сделан вывод о необходимости внесения изменений в Токийскую, Гаагскую и Монреальскую Конвенции с учетом появившихся угроз, в частности таких, как нападения с применением электронных средств, химических веществ, а также использования воздушных судов в качестве оружия. Несмотря на то, что данные конвенции широко применяются государствами, они в должной степени не регулируют новые и возникающие угрозы в международной гражданской авиации. Под эгидой ИКАО в Пекине в 2010 г. прошла Международная конференция по воздушному праву (Дипломатическая конференция по авиационной безопасности). Пекинский протокол, в отличие от Пекинской Конвенции, не расширяет перечень актов, направленных против безопасности гражданской авиации, а имеет целью, как и Гаагская Конвенция, осуществление борьбы только с одним из таких актов – незаконным захватом воздушных судов.

Нововведением Пекинского протокола является дополнение способов, посредством которых может совершаться незаконный захват воздушного судна, который квалифицируется как преступление. Так, согласно Пекинскому протоколу, лицо будет считаться совершающим преступление, если оно незаконно захватывает воздушное судно не только путем насилия, угрозы применения насилия или любой другой формы запугивания, но и путем применения любых технических средств. Угроза, связанная с применением технических средств, может исходить от любого лица, которое может непосредственно и не находиться на борту воздушного судна.

Важным положением, закрепленным в Пекинской конвенции и в Пекинском протоколе, является положение о том, что ни одна просьба о выдаче или взаимной помощи не может быть отклонена лишь потому, что она касается политического преступления или же преступления, которое связано с политическим преступлением, или преступления, которое было вызвано политическими мотивами. Однако при этом в выдаче может быть отказано, если существуют веские основания полагать, что такая выдача имеет целью судебное преследование или наказание данного лица по причине его расы, национальности, вероисповедания, политических убеждений, этнического происхождения.

В Пекинской конвенции и в Пекинском протоколе закреплены положения, касающиеся ответственности юридических лиц, способствующих совершению предусмотренных в них преступлений (например, путем финансирования). Каждое Государство-участник в соответствии с принципами своего внутреннего права может принимать необходимые меры для того, чтобы можно было привлечь юридическое лицо, находящееся на его территории или учрежденное по его законам, к ответственности в случае совершения физическим лицом, ответственным за управление этим юридическим лицом или контроль за ним, которое выступает в этом своем качестве, преступления.

Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (совершено в Монреале, 4 апреля 2014 года – далее Монреальский протокол).

В связи с ростом числа и повышением степени серьезности случаев недисциплинированного поведения на борту воздушных судов, несущим угрозу безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества был разработан Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанную в Токио 14 сентября 1963 года.

Монреальский протокол, касающийся проблемы растущего числа инцидентов, связанных с недисциплинированным поведением на борту воздушных судов, значительно расширяет возможности государств по распространению юрисдикции в отношении соответствующих преступлений и актов на государство посадки и государство эксплуатанта. Монреальский протокол также способствует укреплению положений по обеспечению авиационной безопасности во всем мире, поскольку он содержит однозначное правовое признание сотрудников службы безопасности на борту и мер их защиты. В своей резолюции А40-28 (добавление С) и резолюции А40-11 (добавление В) Ассамблея ИКАО настоятельно призывает все государства, которые еще не сделали этого, ратифицировать/присоединиться к настоящему Протоколу.

Таким образом, Пекинская конвенция и Пекинский протокол являются результатом совместных усилий международного сообщества по модернизации правовых рамок для обеспечения авиационной безопасности. Делая уголовно наказуемыми ряд актов, представляющих

собой новые и возникающие угрозы для гражданской авиации, в том числе определенные действия по подготовке к совершению преступления, они укрепляют потенциал государств в вопросах предотвращения данных преступлений и преследования в судебном порядке и наказания тех, кто совершает подобные преступления. Пекинская конвенция и Пекинский протокол также способствуют реализации Глобальной контртеррористической стратегии Организации Объединенных Наций, принятой 8 сентября 2006 года, поскольку они укрепляют глобальный режим договоров о борьбе с терроризмом.

При этом отмечая роль международного права и признавая желание многих государств оказывать помощь, друг другу в целях пресечения недисциплинированного поведения и восстановления должного порядка и дисциплины на борту воздушных судов, а также проводя работу по укреплению авиационной безопасности и общественного порядка на воздушных судах и наземных объектах воздушного транспорта, в целях уменьшения риска нарушения безопасности пассажиров, членов экипажей, персонала и населения в целом считаем необходимым присоединиться к вышеуказанному законопроекту.

В настоящее время авиационная безопасность рассматривается в более широком смысле. Это касается не только преступлений, которые непосредственно направлены против безопасности воздушного судна или других объектов гражданской авиации, а также преступлений, которые связаны с ненадлежащим использованием гражданской авиации. Например, использование воздушного судна с целью причинения ущерба жизни, здоровью, имуществу третьих лиц, окружающей среде и т.д.

3. Прогнозы возможных социальных, экономических, правовых, правозащитных, гендерных, экологических и коррупционных последствий

Принятие данного проекта не повлечет возможных правовых, правозащитных, социальных, экономических, экологических, гендерных и коррупционных последствий.

4. Информация о результатах общественного обсуждения

Проект был размещен на Едином портале общественного обсуждения проектов нормативных правовых актов Кыргызской Республики 06 января 2026 года, ID проекта _____, дата окончания общественного обсуждения

5. Анализ соответствия проекта законодательству

Представленный проект не противоречит нормам законодательства Кыргызской Республики. При этом для выполнения обязательств Кыргызской Республики в соответствии с вступившими в установленном порядке в силу международными договорами, участницей которых является Кыргызская Республика необходимо присоединиться к вышеуказанным Конвенции и Протоколам.

6. Информация о необходимости финансирования

Реализация предложенного проекта не повлечет дополнительных финансовых затрат из республиканского бюджета.

7. Информация об анализе регулятивного воздействия

Представленный проект не требует проведения анализа регулятивного воздействия, поскольку не направлен на регулирование предпринимательской деятельности.

**Директор
Государственного агентства
гражданской авиации при
Кабинете Министров
Кыргызской Республики**

Д.К. Бостонов