

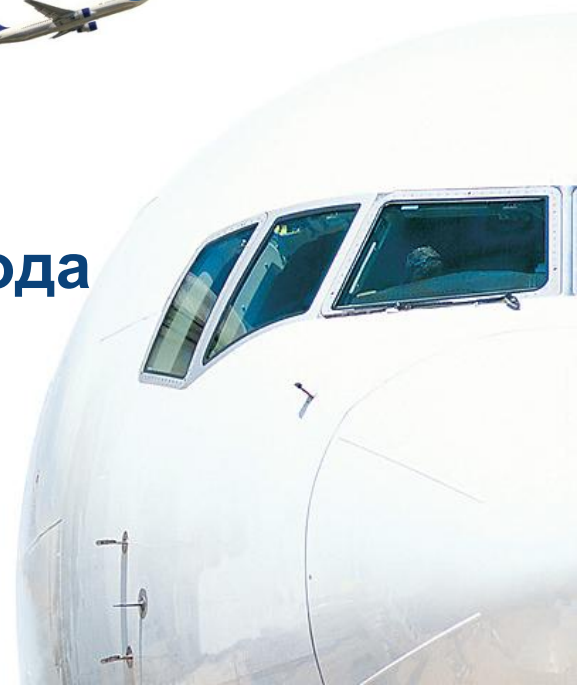


Недисциплинированные пассажиры



Пересмотр Токийской конвенции 1963 года
Ноябрь 2013 года

To represent, lead and serve the airline industry



Какое поведение следует считать недисциплинированным / агрессивным?

Приложение 17 к Чикагской конвенции ИКАО дает следующие определение недисциплинированного пассажира:

“Пассажир, который не соблюдает правил поведения ... на борту воздушного судна или не выполняет указаний ... членов летного экипажа, нарушая тем самым должный порядок и дисциплину ... на борту воздушного судна (ВС).”

Примеры недисциплинированного / агрессивного поведения на борту ВС:

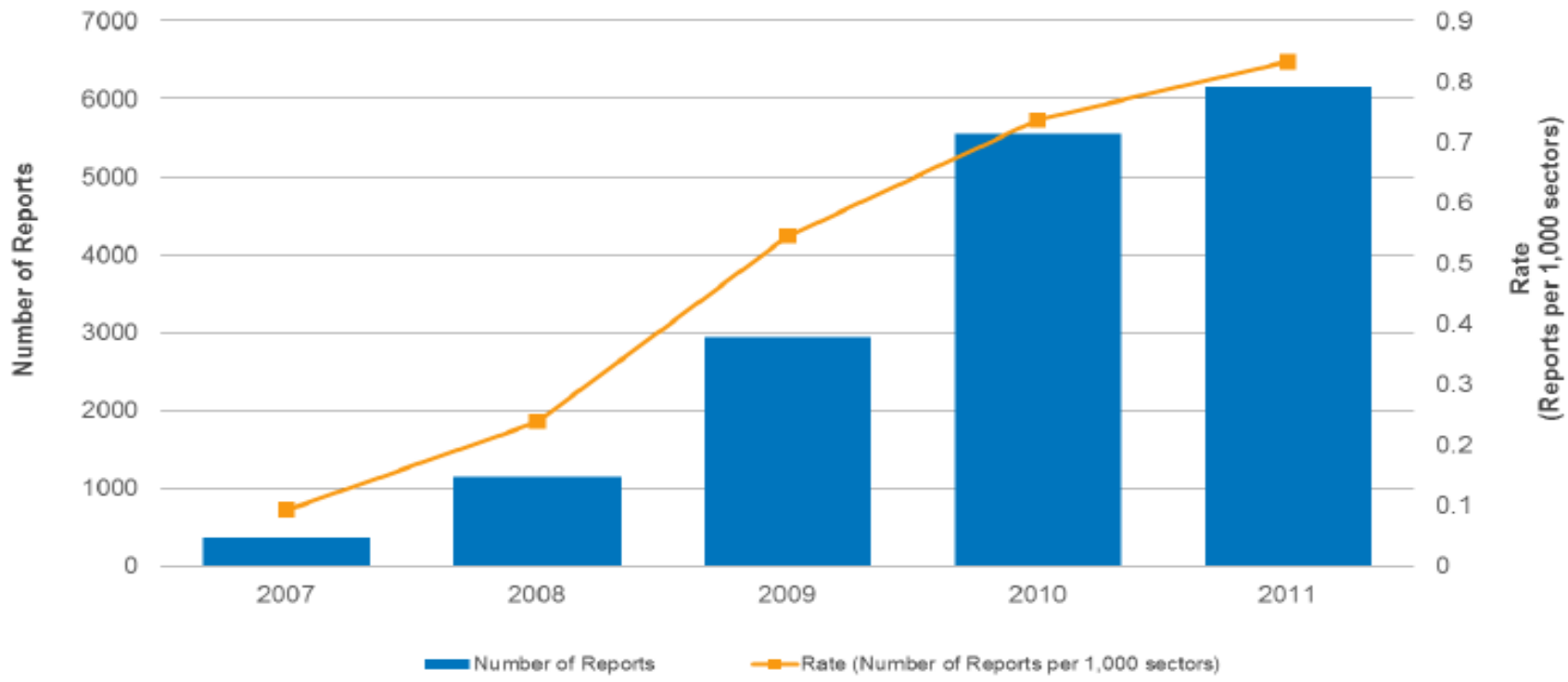
- Запрещенное употребление наркотиков или курение сигарет;
- Отказ следовать инструкциям по обеспечению безопасности полетов;
- Словесная конфронтация с членами экипажа или другими пассажирами;
- Физическая конфронтация с членами экипажа или другими пассажирами;
- Отказ от сотрудничества;
- Угрозы;
- Сексуальное насилие / домогательства; и
- Иные виды буйного поведения

Последствия действий недисциплинированных пассажиров

- Угроза безопасной эксплуатации ВС, безопасности пассажиров и членов экипажа
- Затраты на незапланированную посадку для высадки или передачи недисциплинированного пассажира компетентным органам. Могут варьироваться от USD10,000 до USD200,000
- Нарушение графика оборота ВС и создание неудобств другим пассажирам
- Негативное влияние на брэнд / репутацию авиакомпании

Инциденты, связанные с недисциплинированными пассажирами, - растущая проблема

Unruly Passenger Reports
2007 to 2011



© 2013 International Air Transport Association (IATA). All Rights Reserved. No part of this graph may be reproduced, recast, reformatted or transmitted in any form by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or any information storage and retrieval system, without the prior written consent of IATA, Senior Vice President, Safety, Operations & Infrastructure; provided that IATA STEADES Participants may use this graph for their internal business purposes without the necessity of obtaining such consent."

Профилактика и сдерживание...

- Методическое руководство ИАТА по управлению предотвращением недисциплинированного поведения пассажиров (концепция “желтой карточки”)
- Требования к политикам, процедурам и подготовке персонала в стандартах IOSA

➤ Требуется наличие прочной правовой базы для борьбы с недисциплинированными пассажирами

PASSENGER NOTIFICATION WARNING CARD

(Insert company name and logo here)

Passenger name: _____ Flight Number: _____

Seat number: _____

THIS IS A FORMAL WARNING ON BEHALF OF THE PILOT IN COMMAND OF THIS AIRCRAFT.

Unruly and disruptive behaviour on board an aircraft and unlawful interference with airline operations will not be tolerated. Your behavior has resulted in this **FORMAL WARNING** being issued to you.

(Airline XX's - insert your airline's name) policy and the Tokyo Convention 1963 [insert domestic legislation applicable in your airline's country] prohibits:

- Passengers who behave in an unruly/disruptive or lewd manner;
- Passengers who could jeopardize the safety and security of our passengers, employees, property on board and our aircraft;
- Passengers who do not comply with lawful instructions given by the Pilot in Command or crew member of this flight;

You are warned that you might be committing a criminal offence if your behavior contravenes our policy and the applicable laws including the Tokyo Convention 1963 and the [insert domestic legislation applicable in your airline's country]. If you fail to comply with our instructions, you may be restrained and handed over to the authorities at the port of destination. Beverages for the remainder of this flight.

IT IS (airline XX's - insert your company name) POLICY TO PROSECUTE ANY PERSON WHO CONTRAVENES ANY STATUTORY REGULATIONS WHICH MAY AFFECT THE SAFETY AND THE WELL BEING OF OTHER PASSENGERS AND EMPLOYEES ON BOARD. IT IS ADVISED THAT (airline XX - insert your company name) IS ENTITLED TO REFUSE ITS FLIGHTS UNLESS YOU CAN DEMONSTRATE THAT YOU DO NOT POSE A THREAT TO THE AND SECURITY OF OUR PASSENGERS AND EMPLOYEES.

Действующие правовые рамки – Токийская конвенция 1963 (ТК63)

- ТК63 регламентирует действия в случае совершения преступлений и иных актов на борту ВС в полете, в том числе недисциплинированное и агрессивное поведение пассажиров
- Ратифицирована 97% государств – членом ИКАО
- Первоначально разработана для случаев угона воздушных судов, под которые позднее была принята отдельная Конвенция в Гааге в 1970
- ТК63 применима в случае противоправных действий низкого уровня
- В Конвенции существует ряд недостатков, требующих устранения

Дорожная карта

2009

ИАТА предлагает
внести
изменения в
ТК63

ИКАО формирует
рабочую группу
по данному
вопросу

Окт' 13

Обновленный текст
представлен на
А38. Созвана дипл
конф

Мар' 14

Дипломатическая
Конференция

Зачем требуется пересмотр Токийской конвенции?

- Вопросы юрисдикции
- Недостаток классификации противоправных актов
- Сфера применения (В полете)
- Иммунитет для авиакомпаний и членов экипажа
- Право перевозчика на возмещение убытков



Вопросы юрисдикции

- Конвенция наделяет юрисдикцией государство **регистрации (ГР)** ВС
- Юрисдикция **ГР** зачастую не применима, например авиакомпания Великобритании выполняет полет из LHR в SIN на ВС, зарегистрированном в Великобритании и вынуждена уйти на запасной в ВКК для высадки недисциплинированного пассажира
- **ГР** не всегда совпадает с **государством эксплуатанта (ГЭ)**. 40% ВС находятся в лизинге
- Требуется изменить Конвенцию, дав юрисдикцию **государству посадки** и государству эксплуатанта, отвечая реалиям текущего положения в отрасли



Пример: Эйрбас Alitalia (Италия), взятый в лизинг и зарегистрированный в Ирландии

Недостаток классификации противоправных актов

- Отсутствует определение уголовного преступления
- **“Конвенция применяется в отношении: а) уголовных преступлений; б) актов, которые, ... могут угрожать или угрожают безопасности воздушного судна ... поддержанию должного порядка и дисциплины ...”**
 - Определяется согласно национальному законодательству Государства
 - Создает сложности для авиакомпаний, так как требует определения является ли поведение уголовным преступлением согласно законодательству страны высадки пассажира
 - Сотрудникам правоохранительных органов также сложно определить, является ли поведение уголовным преступлением по законам государства - преступники часто освобождаются без предъявления обвинений
 - В итоге сокращаются случаи реального преследования по закону

Сфера применения

- ТК63 применима только при нахождении ВС «в полете»
- Варшавская конвенция 1929 и Монреальская конвенция 1999 определяют потенциальную ответственность авиакомпаний за доставку пассажира из пункта посадки до пункта высадки
- Авиакомпания может нести ответственность за любой ущерб, причиненный недисциплинированным пассажиром во время посадки, но тот же пассажир может быть признан как не совершивший преступление или противоправное деяние согласно ТК63
- ИАТА поддерживает изменение определения "в полете" с целью расширения сферы применения Конвенции на период, когда двери самолета закрыты и до их открытия

Иммунитет для авиакомпаний и членов экипажа

- Статья 6 дает командиру ВС право применить разумные меры, включая ограничительные меры, к лицу, в отношении которого существуют достаточные основания полагать, что оно совершило или готовится совершить на борту ВС преступление или иные противоправные акты.
- Статья 10 *“За действия, предпринятые в соответствии с настоящей Конвенцией, командир ВС, любой другой член экипажа, пассажир... или эксплуатант ВС ... не несут ответственности ни при каком судебном разбирательстве по поводу обращения с лицом, в отношении которого были предприняты такие действия”*
- В зависимости от национального законодательства трактовка понятия «разумности» в Статье 6 варьируется (Пример Eid и Alaska Airlines)

Право перевозчика на возмещение убытков

- Затраты по внеплановой посадке для высадки или передаче недисциплинированного пассажира обычно несет авиакомпания
- Сумма варьируется от 10 000 до 200 000 долларов США
- Конвенция должна предусматривать право незамедлительного возмещения убытков со стороны пассажира и автоматическое прекращение действия договора перевозки

Резюме преимуществ отраслевой позиции и предлагаемых изменений текста

Позиция отрасли

- Распространение юрисдикции на Государство посадки и Государство эксплуатанта
- Включение четко определенного перечня уголовных преступлений
- Расширение области применения от закрытия дверей до их открытия
- Усиление текстовой постановки положений по иммунитету КВС и членов экипажа
- Признание права авиакомпании на возмещение убытков

Преимущества предлагаемых изменений

- = Увеличение числа юридических преследований, что будет служить сдерживающим фактором
- = Способность правоохранительных органов определять применимость местного уголовного права к недисциплинированному поведению, увеличение судебных разбирательств
- = Согласование ТК63 с ВК29 / МК99 по ответственности авиакомпании
- = Усиление правовой защищенности экипажа при работе с недисциплинированными пассажирами
- = Сдерживающий фактор для потенциально недисциплинированных пассажиров

Дополнительная информация

<http://www.iata.org/policy/Pages/tokyo-convention.aspx>



[Follow #Stand4Aviation](#)

**Благодарим
за внимание**