



21.04.2017 № 1110/03

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

«УТВЕРЖДАЮ»

Проректор по научной работе ФГАОУ  
ВО «Московский государственный  
институт международных отношений  
(университет) Министерства иностранных  
дел Российской Федерации»,  
докт.ист.наук, профессор

Е.М. Кожокин

2017 г.



ОТЗЫВ

**ведущей организации – ФГАОУ ВО «Московский государственный  
институт международных отношений (университет) Министерства  
и иностранных дел Российской Федерации»**

на диссертацию Конюховой Анастасии Станиславовны по теме  
«Международно-правовые основы противодействия правонарушительным  
деяниям на воздушном транспорте», представленную на соискание ученой  
степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.10 –  
«Международное право; Европейское право». Диссертация подготовлена на  
кафедре международного права Федерального государственного бюджетного  
образовательного учреждения высшего образования «Дипломатическая  
академия Министерства иностранных дел Российской Федерации».

Тема диссертационного исследования А.С. Конюховой представляется  
актуальной. Обеспечение авиационной безопасности является одним из  
важнейших направлений сотрудничества государств, особенно в контексте  
современной тенденции к появлению новых видов преступлений, иных  
неправомерных деяний, совершаемых на воздушном транспорте. Характерно,  
что наиболее опасные деяния используются в качестве средства политического  
воздействия прежде всего лицами, причастными к их совершению.  
Государственные органы в процессе расследования преступлений и привлечения

к ответственности виновных лиц обращаются к вопросам международно-правовой квалификации таких деяний.

Цель исследования автор рецензируемой диссертации видит в комплексном анализе международно-правовых обязательств государств по единообразному закреплению в законодательстве составов неправомерных деяний на воздушном транспорте; мер, направленных на предотвращение и пресечение таких нарушений, преследование и наказание виновных лиц. По итогам такого анализа автор обозначает предложения по изменению действующих международных договоров, законодательных актов Российской Федерации (с. 8–9).

Структура работы представляется логичной, соответствует цели исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и шести приложений.

В Главе 1 «Неправомерные деяния на воздушном транспорте: общая характеристика» (с. 20–63) автор дает общую характеристику неправомерных деяний на воздушном транспорте, определяет современное правовое содержание основных понятийных категорий в рассматриваемой сфере, устанавливает задачи правового регулирования исследуемых отношений.

В данной главе внимание сфокусировано на выявлении доктринальных подходов к содержанию некоторых ключевых понятий в контексте научного исследования – неправомерные деяния на воздушном транспорте (с. 20–37); юрисдикция государства в отношении неправомерных деяний (с. 38–52); национальная принадлежность воздушного судна (с. 53–63); выявляются различные позиции по данным вопросам, обозначается взгляд соискателя на представленные суждения. По итогам обзора доктринальных мнений автором предложена классификация деяний, регулируемых международно-правовыми нормами для целей противодействия им: любые противоправные деяния (убийство, кража, грабеж, провоз наркотиков), местом совершения которых является воздушный транспорт; акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации; акты ненадлежащего использования гражданской авиации; акты недисциплинированного поведения на борту воздушного судна (с. 27–28). Проведение данной классификации позволило А.С. Конюховой сделать оправданный вывод о современной тенденции к расширению понятия «авиационная безопасность» (с. 28).

Отмечено ключевое значение для целей эффективного противодействия противоправным деяниям установление правил соотношения юрисдикции государств в отношении таких деяний (с. 29–52). Автор анализирует доктринальные подходы к содержанию данной категории, виды юрисдикции,

обозначает различия в содержании понятий «установление юрисдикции» и «осуществление юрисдикции». Предложены авторские дефиниции понятий:

– «юрисдикционный пробел» – как «полное либо частичное отсутствие в действующих международно-правовых нормах правил, на основании которых хотя бы одно государство обязано установить и осуществить юрисдикцию в отношении какого-либо лица, объекта или явления, в том числе противоправного деяния частного лица» (с. 33);

– «юрисдикция государства в отношении неправомерных деяний» - как один из аспектов государственного суверенитета, включающий полномочия государства в соответствии с его законодательством и международно-правовыми обязательствами, в рамках, предусмотренных международным правом, устанавливать противоправность (преступность) тех или иных деяний, а также пресекать указанные деяния и привлекать к ответственности за их совершение. В указанном контексте юрисдикция государства, по мнению соискателя, имеет два аспекта: юрисдикция в отношении совершенного деяния, связанная с привлечением нарушителя к ответственности, и юрисдикция на борту воздушного судна в полете, связанная с предотвращением и пресечением соответствующего деяния (с. 47).

Особое внимание в работе уделено анализу вопросов становления и современного содержания принципа юрисдикции государства флага воздушного судна. Автор приходит к выводу о том, что данный принцип имеет более тесную связь с национальной юрисдикцией, чем с территориальной (с. 53). По итогам рассмотрения доктринальной базы, практики ряда международных судебных органов автор приходит к обоснованному выводу о том, что данный принцип допускает, в ряде случаев, его толкование как «...возможность осуществления юрисдикции не государством формальной регистрации, а государством, с которым у судна имеется реальная связь» (с. 57).

С учетом данного вывода диссертант (с. 62–63) предлагает предусмотреть в Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. требование о принятии государством решения о регистрации воздушного судна при условии наличия реальной связи между таким государством и воздушным судном. Для этих целей предлагается включить в качестве стандарта в Приложение 7 «Национальные и регистрационные знаки воздушных судов» к Чикагской конвенции 1944 г. следующие критерии: эксплуатация воздушного судна на территории государства флага и (или) за его пределами под контролем государства флага; осуществление эксплуатантом воздушного судна реальной хозяйственной деятельности на территории государства флага; нахождение (постоянное проживание) собственника (иного законного владельца) воздушного судна на территории государства флага; наличие у государства флага

возможности иным образом эффективно обеспечивать безопасность воздушного судна (с. 63).

Глава 2 «Конвенционные механизмы противодействия отдельным видам правонарушений на воздушном транспорте» (с.64–128) посвящена анализу действующих в данной области международных договоров, проблемам их реализации на практике. Сделан вывод о наличии в применимых международных договорах существенных пробелов – отсутствия обязательства государств устанавливать и осуществлять юрисдикцию в отношении правонарушений на воздушном транспорте; отсутствия специального обязательства выдавать преступников заинтересованному государству.

Автором проанализирована дискуссия о положениях Гаагской конвенции 1970 г. и Монреальской конвенции 1971 г., направленных на обеспечение реализации принципа «выдай или суди» («aut dedere aut judicare»), сделан вывод о неэффективности соответствующих положений (с. 90-94). Диссертант приводит примеры из национальной судебной практики, демонстрирующие чрезмерную мягкость приговоров в отношении лиц, признанных виновными в совершении актов незаконного захвата воздушного судна.

Проведен анализ Боннской декларации (1978 г.), предусматривающей определенные санкции в отношении государств, на территории которых находится предполагаемый преступник и которые отказываются выдать его, не осуществляя при этом уголовное преследование (с. 96–98). При этом соискатель справедливо уделяет внимание не только содержанию таких санкций, но и их юридической обоснованности в контексте юридической природы Боннской декларации.

Изучены вопросы исполнения государствами применимых международных договоров (с. 107–128), сделан вывод о недостаточной имплементации международно-правовых норм в национальное законодательство, что в ряде случаев влечет правовую неопределенность, осложняет противодействие правонарушениям на воздушном транспорте (с. 126).

Соискателем проведен обзор законодательства США и России по вопросам о допустимых мерах для целей пресечения актов незаконного вмешательства, исследование такого законодательства на предмет соответствия международно-правовым предписаниям «воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете (ст. 3 bis Чикагской конвенции 1944 г.).

В Главе 3 «Тенденции международно-правового регулирования противодействия правонарушениям на воздушном транспорте» (с. 129–175) диссертант анализирует изменения, внесенные в соответствующие



международные конвенции в 2010–2014 гг., формулирует рекомендации по совершенствованию международных договоров, законодательства Российской Федерации. Рассмотрены, в частности, положения так называемых «Пекинских договоренностей» 2010 г. – Протокола, дополняющего Гаагскую конвенцию 1970 г. и Монреальскую конвенцию 1971 г. Среди пробелов в правовом регулировании указаны следующие: не сформулировано обязательство государств не только устанавливать, но и осуществлять юрисдикцию в отношении противоправных деяний на воздушном транспорте (с. 141), отсутствие процессуальных гарантий справедливого расследования преступлений и наказания виновных (с. 141–144). В качестве значимого вклада соискателя в науку можно оценить предложенные проекты поправок к Гаагской конвенции 1970 г., Монреальской конвенции 1971 г. (Приложение 1 к диссертации).

Следует позитивно отметить также представленный соискателем критический анализ положений Монреальского протокола 2014 г., Токийской конвенции 1963 г. (с. 145–175). Диссертант отмечает, что наряду с «Пекинскими договоренностями», эти документы не решили основную проблему современного международно-правового регулирования в области гражданской авиации – отсутствие обязательства государств осуществлять юрисдикцию в отношении неправомерных деяний, совершаемых на борту воздушного судна в полете, на фоне стабильной тенденции к увеличению их случаев (с. 161–162).

В диссертации представлена критика современной модели соотношения юрисдикций государства посадки и эксплуатанта воздушного судна, положенной в основу Монреальского протокола 2014 г.; отмечено, что в контексте проблемы недисциплинированных пассажиров первостепенное значение имеет предотвращение и пресечение актов ненадлежащего поведения непосредственно на борту воздушного судна в полете. Диссертант делает вывод о том, что требуется не только установление правила об обязательной юрисдикции государства посадки воздушного судна, но и последовательное проведение концепции об особом статусе командира воздушного судна как должностного лица государства и расширение круга его полномочий по применению мер принуждения (с. 163–164). Соискателем предложены соответствующие поправки в Монреальский протокол 2014 г. (Приложение 2 к диссертации, с. 218–220), разработаны правила поведения на борту воздушного судна, которые могут быть приняты в качестве стандарта ИКАО (Приложение 3 к диссертации, с. 221–224).

Исследуя современное российское законодательство о правонарушениях на воздушном транспорте, констатируя наличие в нем определенных пробелов (с. 165–175), автор приводит материалы собственного исследования, проведенного в форме опроса среди российских авиакомпаний при поддержке

Национальной ассоциации воздушного права. Такие материалы позволили сформулировать предложения по совершенствованию российского законодательства в контексте применимых норм международного права. В частности, автором предложено следующее:

– конкретизировать в Воздушном кодексе Российской Федерации (ВК РФ) и отраслевом законодательстве права командира воздушного судна (в том числе наделить его правом составления протоколов об административном правонарушении);

– закрепить права и обязанности членов летного и кабинного экипажа, сотрудников службы авиационной безопасности на борту по пресечению и документированию правонарушений;

– включить в ВК РФ правила поведения пассажиров на борту воздушного судна;

- установить административную ответственность за нарушение правил поведения на борту воздушного судна» (Приложения 4 – 6 к диссертации).

Оформление диссертационного исследования и автореферата соответствует установленным требованиям. Научные положения отражены в публикациях автора, в том числе в изданиях, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации, и в изданной в 2016 г. монографии «Юрисдикция государств в борьбе с посягательствами на безопасность международной авионавигации».

Автореферат соответствует содержанию диссертации.

В работе использовано значительное количество источников нормативно-правового и доктринального характера на русском и иностранном языках. Обозначенная автором цель диссертационного исследования, имеющая значение для развития международного права и решения государственно значимых задач по обеспечению авиационной безопасности, достигнута.

Диссертация А.С. Конюховой является самостоятельным, законченным, комплексным исследованием, вносящим вклад в науку международного права в части теоретического осмысления международно-правовых основ противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте.

Вместе с тем, текст диссертация вызывает следующие замечания:

1. Хотя тема диссертации достаточно конкретна, нацеливает на исследование международно-правовых мер противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте, соискатель в ряде положений, выносимых на защиту, выходит за пределы этой темы. Так, в положении 3 он формулирует то, что он понимает под «юрисдикционным пробелом в международном праве». Но пробел в международном праве - это проблемная тема общего международного права. Попадая в нее - за пределами темы диссертации – соискатель,

естественно, обнаруживает конфузное незнание не только статей, но и монографий по теме пробелов в международном праве: в списке использованной литературы, например, не указаны не только фундаментальные теоретические труды, в которых эта тема предметно рассматривалась, но даже и специальная монография, изданная Казанским университетом в 1989 г. (В.Н. Лихачев. Установление пробелов в современном международном праве. Научн. редактор Д.И. Фельдман).

2. В работе недостаточно внимания уделено вопросам регионального и двустороннего сотрудничества в рассматриваемой сфере. Автор ограничивается перечислением соответствующих договоров, заключенных на региональном уровне, в рамках: Евразийского экономического союза, СНГ, Совета Европы, Организации американских государств, Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии, ряда других, оставляя за рамками диссертации их анализ. В контексте вопросов двустороннего сотрудничества в работе было бы полезно рассмотреть последний по времени принятия документ - проект Протокола между Правительством Российской Федерации и Правительством Арабской Республики Египет о сотрудничестве в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации, который одобрен распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2017 г. № 200-р.

3. В работе прослеживается определенная смысловая несогласованность некоторых тезисов. Автор констатирует, что ст. 2 Гаагской Конвенции 1970 г. и ст. 3 Монреальской конвенции 1971 г. «О суровых мерах наказания» являются гарантией обеспечения уголовного преследования преступников (с. 92), однако далее в тексте соискатель из этого утверждения делает ряд несогласующихся между собой выводов. Первый вывод: принцип «выдай или суди» «распространяется на «предполагаемых преступников», что дополнительно создает предпосылки для злоупотреблений государствами при квалификации деяний, предоставляя возможность задерживать практически любых лиц» (с. 94). Второй: конвенции не устанавливают принцип «выдай или накажи», «...в них предусмотрен именно принцип «выдай или суди», во многом декларативный» (с. 96). В отношении первого вывода соискателя отметим, что используемая в договоре формулировка о выдаче или уголовном преследовании «предполагаемого преступника» является оправданной, поскольку вина лица в судебном порядке еще не установлена. По второму выводу заметим, что принцип «выдай или суди» является в международном праве (не только в воздушном) устоявшимся, отраженным во многих документах. Его нормативное закрепление именно в формулировке «выдай или суди» (а не «выдай или накажи») является обоснованным, поскольку оправданно допускает случаи,

когда по итогам рассмотрения уголовного дела в судебном порядке может быть принято решение об оправдании подсудимого. То есть желание соискателя быть здесь оригинальным приводит его к юридической ошибке.

4. Вряд ли можно считать удовлетворительным предложенный соискателем анализ правовых вопросов крушения самолета малазийской компании «Боинг 777» в июне 2014 г. (с. 102-107). Причина крушения – отнюдь не «неправомерное деяние на воздушном транспорте». Речь идет о внутреннем вооруженном конфликте на Украине вследствие государственного переворота в Киеве в феврале 2014 г. (силовая замена власти конституционно избранного президента Украины Януковича «исполняющим обязанности Президента» Турчиновым была нелегитимной даже по признанию ряда западных правоведов). Судя по тексту диссертации, автор не владеет в этой части ни вопросами факта, ни вопросами применимого права. Отсылаем его к статьям, опубликованным в «Московском журнале международного права», № 1, 2015 г.

5. Небезупречным в научном плане выглядит толкование соискателем ст. 3 Пекинской конвенции 2010 г., предусматривающей, что «каждое Государство-участник обязуется применять в отношении преступлений ...суровые меры наказания». Автор ссылается на английский текст Конвенции, из чего делает вывод, что термин «обязуется», используемый в ст. 3 текста на русском языке, следует толковать как содержащий «не обязательство государств, а лишь их обещание...» (с. 143).

6. Дискуссионным является тезис соискателя, что в Пекинской конвенции 2010 г. и Пекинском протоколе 2010 г. «говорится об обязанности именно *установить* юрисдикцию государства, но не принять меры *к ее осуществлению*. Фактически подобные формулировки означают необязательный характер юрисдикции государств» (с. 141).

7. Характеризуя недостатки международно-правового механизма противодействия актам незаконного вмешательства, автор указывает на «отсутствие указания на конкретные меры ответственности, которые государства должны применять в отношении преступников, что может приводить к назначению необоснованно мягкого наказания» (с. 106). Между тем анализ действующих конвенций, нацеленных на борьбу государств с противоправными деяниями, свидетельствует, что закрепление конкретных видов наказания на международно-правовом уровне нехарактерно, данный вопрос традиционно остается предметом национального регулирования. Более того, в силу различий в законодательном решении вопросов борьбы с актами незаконного вмешательства, есть основание предположить, что включение в ту или иную конвенцию таких мер наказания не будет способствовать активному стремлению государств стать участниками такого договора.



8. В положении 8, выносимым на защиту, предложена поправка в Конвенцию 1963 г. и Монреальскую конвенцию 2014 г. о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, предусматривающая «установление не права, а обязанности командира воздушного судна применить к нарушителям меры принуждения» (с. 15). Представляется, что на практике такая обязанность не всегда может быть выполнена надлежащим образом в силу того, что первоочередной задачей командира воздушного судна (КВС) остается безопасное управление судном. Более того, такая постановка вопроса (особенно пп. в ст. 1 поправки в предложенной автором редакции (с. 219) может в определенных ситуациях (например, при посадке) поставить КВС перед выбором – продолжать обеспечивать безопасное управление воздушным судном или, для избежания ответственности за несоблюдения такой обязанности, переключать внимание на правонарушителей, отвлекаясь при этом от управления. Думается, что если такую обязанность КВС и предусматривать, то только с особым указанием на то, что такие действия в отношении нарушителя не должны быть осуществлены в ущерб его основным обязанностям – управлению воздушным судном.

Отмеченные замечания и дискуссионные положения не влияют на общее, несомненно, позитивное впечатление от диссертации.

Исследование Конюховой Анастасии Станиславовны по теме «Международно-правовые основы противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте» представляет собой целостную научно-квалификационную работу, в которой решены задачи, имеющие существенное значение для науки и практики международного права. Как самостоятельное монографическое исследование, работа соответствует требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям Положением о порядке присуждения ученых степеней, а ее автор вполне заслуживает присуждения ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.10 – Международное право; Европейское право.

Отзыв подготовлен профессором, доктором юридических наук, профессором кафедры международного права ФГАОУ ВО «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации» Малеевым Юрием Николаевичем (специальность 12.00.10 – Международное право; Европейское право) и кандидатом юридических наук, доцентом кафедры международного права ФГАОУ ВО «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации» Скуратовой Александрой Юрьевной (специальность 12.00.10 – Международное право; Европейское право). Отзыв заслушан и, с учетом

высказанных замечаний и уточнений по тексту, утвержден на заседании кафедры международного права ФГАОУ ВО «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации» «6» апреля 2017 г., протокол № 7.

Заведующий кафедрой международного права ФГАОУ ВО «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации» (специальность 12.00.10 – Международное право; Европейское право), докт. юрид. наук, профессор



Вылегжанин А.Н.

Тел. +7 (495) 4349440, ФГАОУ ВО «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации» (специальность 12.00.10 – Международное право; Европейское право), Россия, 119454, Москва, проспект Вернадского, 76. Интернет-сайт: <http://mgimo.ru/>. Эл. почта: [ilc48@mail.ru](mailto:ilc48@mail.ru). Почтовый адрес: 119454, Москва, просп. Вернадского, 76.

Подпись гр. А.Н. Вылегжанин заверяю  
Ученый Секретарь  
 О.В. Шишкина