

На правах рукописи

**Конюхова Анастасия Станиславовна**

**Международно-правовые основы противодействия неправомерным  
деяниям на воздушном транспорте**

Специальность 12.00.10 – Международное право. Европейское право

Автореферат диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

Москва – 2017

Работа выполнена на кафедре международного права Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Дипломатическая академия Министерства иностранных дел Российской Федерации»

**Научный руководитель:** доктор юридических наук, доцент  
**Данельян Андрей Андреевич**

**Официальные оппоненты:** **Шинкарецкая Галина Георгиевна**  
доктор юридических наук, главный научный сотрудник сектора международно-правовых исследований Института государства и права РАН

**Бордунов Виталий Дмитриевич**  
кандидат юридических наук, профессор, руководитель РОО «Независимый институт международного права»

**Ведущая организация:** **ФГАОУ ВО «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации»**

Защита состоится 12 мая 2017 года в 15.00 часов на заседании диссертационного совета Д 209.001.03, созданного на базе Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Дипломатическая академия Министерства иностранных дел Российской Федерации» по адресу: 119021, г. Москва, Остоженка 53/2 строение 1, актовЫй зал.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в библиотеке Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Дипломатическая академия Министерства иностранных дел Российской Федерации» по адресу: 119021, г. Москва, Остоженка 53/2 строение 1 и на официальном сайте <http://www.dipacademy.ru>.

Автореферат разослан «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2017 г.

Ученый секретарь диссертационного совета,  
доктор юридических наук, доцент

А.А. Данельян

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность диссертационного исследования.** Различные неправомерные деяния сопровождают гражданскую авиацию на всем протяжении ее существования. Еще дореволюционный юрист Л.И. Шиф писал, что развитие воздухоплавания создает «обширную область для проявления преступной воли человека»<sup>1</sup>.

С начала 2000-х годов на международном воздушном транспорте сложилась неблагоприятная криминальная обстановка, характеризующаяся увеличением числа и появлением новых видов неправомерных деяний, а также ростом степени их общественной опасности. При этом отчетливо проявилось несовершенство международно-правового регулирования противодействия таким актам. Указанные обстоятельства обусловили сложности при пресечении нарушений и во многих случаях безнаказанность причастных к их совершению лиц.

События 11 сентября 2001 г. в Соединенных Штатах Америки (США), когда незаконно захваченные пассажирские воздушные суда были использованы для поражения, в том числе, гражданских наземных целей, в результате чего погибли граждане более 70 государств, продемонстрировали появление новых видов противоправных деяний на воздушном транспорте. Данные деяния характеризуются использованием достижений технического прогресса, привлечением значительного финансирования, высоким уровнем организации преступной деятельности, что обуславливает возможность их совершения дистанционно, с территорий нескольких государств, и риски воздействия их последствий на большое количество стран или на международное сообщество в целом. В целях противодействия подобным преступлениям в 2010 г. на Дипломатической конференции в Пекине было заключено два международных договора, изменяющих существующие

---

<sup>1</sup> Шиф Л.И. Воздухоплавание и право. – СПб.: Воздухоплавание, 1912. – С. 87.

конвенции, но, как приходится констатировать, эти договоры не устранили полностью имеющиеся недостатки.

Особенно важно совершенствование международно-правовых механизмов противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте в связи с тем, что многие такие акты носят политический характер и не только ухудшают отношения между государствами, но могут быть использованы странами в качестве средства политического воздействия. Речь идет, в частности, о катастрофе пассажирского самолета авиакомпании “*Malaysia Airlines*” 17 июля 2014 г., продемонстрировавшей, среди прочего, что пробелы в правовом регулировании создают предпосылки для злоупотреблений при проведении расследования преступления.

В начале XXI века проявила себя тенденция значительного увеличения во всем мире количества случаев недисциплинированного поведения на борту воздушного судна. Имеются в виду такие нарушения, как нанесение побоев пассажирам и членам экипажа, курение, употребление алкогольных напитков, нецензурная брань, невыполнение требований экипажа и т.п. Данные деяния не всегда обладают высокой степенью общественной опасности, но они нарушают общественный порядок на борту воздушного судна и могут влиять на безопасность полета. Необходимость противодействия таким правонарушениям обуславливает важность принятия международно-правовых норм, направленных на обеспечение общественного порядка на борту воздушного судна.

Проблема недисциплинированных пассажиров актуальна и для Российской Федерации, о чем свидетельствует статистика российских правоохранительных органов и авиакомпаний. В настоящее время на рассмотрении Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации находится несколько законопроектов, направленных на совершенствование законодательства о противодействии правонарушениям на борту воздушного судна в полете, которые, однако, подготовлены без учета международного права и представляются неудовлетворительными.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) подчеркивает необходимость унификации законодательства государств о противодействии неправомерным деяниям на воздушном транспорте с международными договорами, однако пока эта задача не решена, что дополнительно создает правовую неопределенность и осложняет пресечение нарушений и привлечение нарушителей к ответственности. Указанные обстоятельства в совокупности с тем фактом, что действующие в рассматриваемой сфере международные конвенции оставались неизменными на протяжении более 40 лет и не во всем отвечают современным реалиям, обуславливают актуальность анализа международных договоров, практики государств, а также тенденций международно-правового регулирования в названной области.

**Степень научной разработанности темы исследования.** Вопросами международно-правового регулирования противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте занимались как отечественные, так и зарубежные ученые.

Международно-правовые аспекты противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте рассмотрены в работах А.А. Баталова, И.П. Блищенко, В.Д. Бордунова, А.Н. Брылова, Р.Л. Вейсмана, А.Н. Верещагина, В.С. Верещетина, Ю.М. Колосова, С.А. Корфа, В.И. Лукьяновича, А.Г. Ляхова, Е.Г. Ляхова, Ю.Н. Малеева, А.П. Мовчана, А.С. Пирадова, Ю.С. Ромашева, В.И. Рыжего, А.И. Травникова, Л.И. Шифа, С.С. Юрьева и других.

Первые научные труды, посвященные вопросам противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте, появились еще в Российской Империи. Из весьма небольшого количества работ по воздушному праву, увидевших свет до 1917 г., можно указать статью Р.Л. Вейсмана «Воздухоплавание в его отношении к праву вообще и уголовному праву в особенности» (1909 г.), а также посвященную уголовно-правовым деликтам главу работы Л.И. Шифа «Воздухоплавание и право» (1912 г.).

Основная часть наиболее полных исследований, касающихся международно-правовых проблем противодействия неправомерным деяниям на

воздушном транспорте, была написана в СССР в 70–80-е годы XX века. Следует отметить, прежде всего, работы В.И. Лукьяновича «Права и обязанности командира и членов экипажа воздушного судна при незаконном вмешательстве в деятельность гражданской авиации» (1983 г.); А.Г. Ляхова «Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации» (1986 г.); Е.Г. Ляхова «Проблемы сотрудничества государств в борьбе с международным терроризмом» (1979 г.); Ю.Н. Малеева «Международно-правовые аспекты борьбы с незаконным захватом воздушных судов» (1973 г.) и «Международное воздушное право. Вопросы теории и практики» (1986 г.); В.И. Рыжего «Международно-правовые последствия актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации» (1983 г.); «Международное воздушное право» в двух книгах под редакцией А.П. Мовчана (1980, 1981 гг.), а также значительное количество научных статей указанных и других авторов.

На современном этапе исследований в рассматриваемой области не так много. Необходимо назвать учебное пособие В.Д. Бордунова «Международное воздушное право» (2007 г.), монографию Лю Синя «Международные полеты гражданских воздушных судов. Безопасность. Право» (2013 г.), диссертацию Р. Лули «Противодействие актам ненадлежащего использования гражданской авиации: международно-правовые аспекты» (2015 г.), а также несколько статей разных авторов.

На уровне научной работы не проанализированы новые тенденции в рассматриваемой сфере и изменения, которые внесены в 2014 г. в действующие международно-правовые нормы, регулирующие вопросы противодействия неправомерным актам, совершаемым на борту воздушного судна в полете.

Из числа зарубежных авторов необходимо назвать Р.И.Р. Абейратне, Н.Д. Джойнер, Р. Дженнинга, И.Х.Ф. Диедерикс-Версшоор, П.С. Дэмпси, Дж. Купера, Ф.А. Манна, Р.Х. Манкевича, М. Мильде, Г. Одунтана, А. Пьера, Н.М. Поулантцаса, М. Фингермана, Дж. Хуанга, Б. Ченга, А. Эванс и других, труды которых использовались при проведении настоящего исследования.

**Объектом диссертационного исследования** является совокупность отношений, регулируемых нормами международного права, а также нормами национального права Российской Федерации и ряда зарубежных стран (в объеме, необходимом для раскрытия темы исследования) по противодействию неправомерным деяниям на воздушном транспорте.

**Предмет диссертационного исследования** составляют международные договоры, содержащие обязательства государств по единообразному закреплению в законодательстве составов неправомерных деяний на воздушном транспорте, мер, направленных на пресечение таких нарушений, преследование и наказание нарушителей, а также практика государств по реализации данных обязательств.

**Целью диссертационного исследования** является уточнение существующих теоретических положений об основаниях возникновения, объеме и содержании международно-правовых обязательств государств по единообразному закреплению в законодательстве составов неправомерных деяний на воздушном транспорте; мер, направленных на пресечение таких нарушений, преследование и наказание нарушителей; выявление пробелов и тенденций развития правового регулирования в указанной сфере; формулирование на основе проведенного исследования предложений по изменению действующих международных договоров и правовых актов Российской Федерации, что имеет значение для развития международного права и решения государственно значимых задач по обеспечению авиационной безопасности.

Указанная цель предполагает решение следующих научных задач:

- классификация неправомерных деяний на воздушном транспорте;
- выявление основных международно-правовых проблем, решение которых требуется для эффективного противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте;
- изучение доктринальных подходов к сущности понятия «юрисдикция государства» в контексте противодействия неправомерным

деяниям на воздушном транспорте, в частности: установление значения понятия «юрисдикция», терминов «установление юрисдикции» и «осуществление юрисдикции», особенностей юрисдикции государства в отношении деяний, совершенных на воздушном транспорте;

- анализ международных договоров, посвященных противодействию неправомерным деяниям на воздушном транспорте, выявление пробелов в правовом регулировании;

- исследование вопросов практической эффективности указанных международных договоров;

- изучение законодательства Российской Федерации и ряда зарубежных государств (в объеме, соответствующем теме исследования), а также региональных соглашений с целью установления, были ли исполнены государствами международные договоры и какие существуют пробелы либо недостатки национально-правового регулирования в рассматриваемой сфере;

- выявление современных тенденций международно-правового регулирования в рассматриваемой сфере;

- формулирование предложений по внесению изменений в международные договоры и законодательство Российской Федерации.

**Методологическую основу исследования** составляют общенаучные методы (исторический, диалектический, формально-логический, анализа, синтеза, аналогии, классификации), а также специальные методы юридической науки (формально-юридический, сравнительно-правовой, системно-правовой, историко-правовой).

**Эмпирической основой исследования** являются международные (универсальные и региональные) договоры, как действующие, так и не вступившие в силу; резолюции Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (ООН), документы ИКАО; материалы международных конференций; законодательство Российской Федерации и иностранных государств, как действующее, так и утратившее силу; находящиеся в настоящее время в стадии рассмотрения проекты федеральных законов Российской

Федерации; информация о делах, связанных с неправомерными деяниями на воздушном транспорте; акты международных судебных и арбитражных органов, в том числе Международного Суда ООН и Суда Европейского Союза, а также решения российских и зарубежных судов; практика международного сотрудничества в рассматриваемой области.

Проведено эмпирическое исследование по проблемам обеспечения общественной безопасности на воздушном транспорте в Российской Федерации с использованием разработанного диссертантом опросника, охватившее 36 российских авиакомпаний и позволившее сделать научно обоснованные выводы по предмету диссертации.

**Теоретической основой исследования** являются теория международного права, в том числе международного воздушного права, а также положения общей теории права.

Среди авторов, работы которых касаются теоретических проблем международного воздушного права, следует назвать, прежде всего, В.Д. Бордунова, Ю.М. Колосова, Ю.Н. Малеева, В.И. Рыжего, А.И. Травникова, Р.И.Р. Абейратне, Б. Ченга, П.С. Дэмпси, И.Х.Ф. Диедерикс-Версшоор, М. Мильде, С. Шуббера.

В диссертации также использован ряд трудов в области воздушного права дореволюционных авторов, в частности, В.А. Гольденберга, Р.Л. Вейсмана, С.А. Корфа, Л.И. Шифа.

При подготовке диссертационного исследования использовались труды, в которых рассмотрены общие вопросы юрисдикции государства в международном праве, в том числе работы И.И. Лукашука «Международное право. Общая часть» (2005 г.); А.А. Моисеева «Суверенитет государства в международном праве» (2000 г.); О.С. Черниченко «Международно-правовые аспекты юрисдикции государств» (2003 г.); С.В. Черниченко «Теория международного права» (1999 г.) и «Контурсы международного права. Общие вопросы» (2014 г.), а также труды Р. Дженнингса, Ф.А. Манна, Д.П. О'Коннела. Данный перечень не является исчерпывающим.

При написании диссертации потребовалось обращение к работам, специально посвященным проблемам уголовной юрисдикции государства в международном праве, в том числе А.Р. Каюмовой «Уголовная юрисдикция в международном праве: вопросы теории и практики» (2016 г.), Г.А. Королева «Универсальная юрисдикция государств в отношении серьезных нарушений норм международного права: основания применения и порядок осуществления» (2010 г.), Ю.С. Ромашева и Д.В. Фетищева «Юрисдикция государств в правоохранительной сфере» (2009 г.) и ряду других научных трудов отечественных и зарубежных авторов.

**Научная новизна диссертационного исследования** состоит в приращении научного знания на основе проведения комплексного исследования международно-правовых аспектов противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте на современном этапе; уточнении теоретических положений о категориях международного права в контексте темы исследования (в частности, о понятиях «авиационная безопасность», «юрисдикция государства в отношении неправомерных деяний», «национальность воздушного судна»); выявлении пробелов и тенденций международно-правового регулирования в рассматриваемой сфере; определении термина «юрисдикционный пробел»; формулировании предложений, способствующих совершенствованию соответствующих международных договоров и законодательства Российской Федерации.

**Положения, выносимые на защиту:**

1. Предложена классификация неправомерных деяний на воздушном транспорте, включающая: противоправные деяния, местом совершения которых является воздушный транспорт; деяния, связанные с нарушением правил маневрирования или эксплуатации воздушных судов; акты незаконного вмешательства; акты ненадлежащего использования гражданской авиации; акты недисциплинированного поведения на борту воздушного судна в полете. Современной тенденцией развития международного воздушного права является расширение понятия «авиационная безопасность», которое включает

обеспечение защищенности гражданской авиации как от актов незаконного вмешательства, так и от иных неправомерных деяний, оказывающих влияние не только на безопасность воздушного транспорта, но и на поддержание общественного порядка на борту воздушного судна. Основой международно-правового механизма противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте является установление правил соотношения юрисдикций государств в отношении таких деяний.

2. Предложено определение термина «юрисдикция государства в отношении неправомерных деяний» как одного из аспектов государственного суверенитета, включающего 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 контексте неправомерных деяний на воздушном транспорте юрисдикция государства имеет два аспекта: юрисдикция в отношении совершенного деяния, связанная с привлечением нарушителя к ответственности, и юрисдикция на борту воздушного судна в полете, связанная с пресечением деяния.

3. Определен термин «юрисдикционный пробел», предложена его авторская дефиниция: «под юрисдикционным пробелом в международном праве понимается 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».

4. Обоснована необходимость установления на уровне универсального международного договора требования о регистрации воздушного судна в каком-либо государстве при условии наличия реальной связи между таким государством и воздушным судном. Критериями наличия реальной связи следует признать любое из следующих обстоятельств:

эксплуатация воздушного судна на территории государства регистрации и (или) за его пределами под контролем государства регистрации; осуществление эксплуатантом воздушного судна реальной хозяйственной деятельности на территории государства регистрации; нахождение (постоянное проживание) собственника (иного законного владельца) воздушного судна на территории государства регистрации; наличие у государства регистрации возможности иным образом эффективно обеспечивать безопасность воздушного судна.

Указанные критерии предлагается включить в качестве стандарта в Приложение 7 «Национальные и регистрационные знаки воздушных судов» («Приложение 7») к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) («Чикагская конвенция 1944 г.»).

5. Доказана неэффективность конвенционного механизма противодействия актам незаконного вмешательства (с учетом поправок 2010 г.). Действующие в данной области международные конвенции сформулированы с учетом принципа “*aut dedere aut judicare*”, но не содержат гарантий его реализации, а также гарантий справедливого и независимого расследования правонарушений и наказания виновных. Выявлены попытки применения государствами не предусмотренных международными договорами политизированных мер (в частности, введение санкций против государств; произвольное создание следственной группы для расследования преступлений; выдвижение инициатив о создании трибунала для наказания преступников).

6. Предложены поправки в действующие международные договоры о противодействии актам незаконного вмешательства и ненадлежащего использования воздушного судна, в частности: конкретизация мер ответственности, подлежащих применению государствами в отношении правонарушителей; установление оснований и порядка создания и функционирования международной следственной группы для объективного расследования актов незаконного вмешательства<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Предлагаемая редакция поправок в международные договоры – см.: Приложение 1 к диссертации.

7. Установлено, что командир воздушного судна и сотрудник службы безопасности на борту обладают статусом должностных лиц, осуществляющих исполнительную юрисдикцию государства на борту воздушного судна в полете. Указанная концепция должна учитываться при совершенствовании как международно-правового регулирования, так и национального законодательства, в частности необходимо предоставить командиру воздушного судна полномочия составлять процессуальные документы, фиксирующие факт совершения неправомерного деяния, задерживать нарушителей.

8. Доказано, что международно-правовые нормы (с учетом поправок 2014 г.) не эффективны для обеспечения общественного порядка на борту воздушного судна, находящегося в полете, в частности, для пресечения актов недисциплинированного поведения и наказания виновных в них лиц. Предложено внести ряд дополнительных поправок в Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.), предусматривающих: обязательство государства регистрации, эксплуатанта и посадки воздушного судна не только устанавливать, но и осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и иных правонарушений, совершаемых на борту воздушного судна в полете; установление не права, а обязанности командира воздушного судна применять к нарушителям меры принуждения; расширение полномочий сотрудников службы безопасности на борту воздушного судна путем предоставления им права действовать без разрешения командира воздушного судна для пресечения любых актов, создающих угрозу безопасности воздушного судна в полете, лиц и имущества на его борту, а также поддержанию дисциплины и должного порядка<sup>3</sup>.

9. На основе сравнительно-правового анализа законодательства Российской Федерации и ряда иностранных государств, представляющих

---

<sup>3</sup> Предлагаемая редакция поправок в Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреаль, 4 апреля 2014 г.), – см.: Приложение 2 к диссертации.

основные регионы мира, определено, что общепризнанным является правило о юрисдикции государства регистрации воздушного судна в отношении неправомерных деяний; иные основания установления и осуществления юрисдикции, а также формулировки составов наказуемых деяний в законодательстве государств существенно различаются, что создает правовую неопределенность и сложность привлечения нарушителей к ответственности.

В целях унификации законодательства государств предложено принять Правила поведения на борту воздушного судна в качестве Приложения 20 (Международные стандарты и рекомендуемая практика) к Чикагской конвенции 1944 г.<sup>4</sup>, за нарушение которых предложено устанавливать ответственность на национальном уровне.

10. Выявлены пробелы в правовом регулировании противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте в законодательстве Российской Федерации, которые заключаются в отсутствии четкого закрепления прав и обязанностей командира воздушного судна в случае совершения незаконных актов на борту воздушного судна в полете; отсутствии специального состава правонарушения, представляющего собой неправомерное поведение на борту воздушного судна в полете.

Предложено осуществить комплексное совершенствование действующего законодательства с учетом норм международного права, в частности: 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 cabinного экипажа, сотрудников службы авиационной безопасности на борту по пресечению и документированию правонарушений; включить в ВК РФ правила поведения пассажиров на борту воздушного судна; установить

---

<sup>4</sup> Предлагаемый проект Правил поведения на борту воздушного судна – см.: Приложение 3 к диссертации.

административную ответственность за нарушение правил поведения на борту воздушного судна<sup>5</sup>.

**Теоретическая значимость исследования** состоит в том, что его результаты развивают теоретические положения международного права об авиационной безопасности, об уголовной юрисдикции государства.

**Практическая значимость исследования** заключается в том, что сформулированные в диссертации выводы и предложения были учтены при формировании правовой позиции Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация), в том числе в законотворческой деятельности в рамках участия в рабочей группе по разработке проекта Федерального закона № 49153-6 Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по транспорту и строительству.

Результаты исследования используются автором в деятельности созданной на основании Приказа Росавиации № 1005 от 15 декабря 2016 г. рабочей группы по проблемам «недисциплинированных пассажиров» и обеспечения безопасности на борту воздушных судов, находящихся в полете, которая осуществляет разработку проектов нормативных актов (федеральных авиационных правил).

Результаты диссертации также применялись в научно-исследовательской и консультативной работе Национальной ассоциации воздушного права.

**Апробация результатов исследования.** Основные положения настоящего исследования представлены в пяти научных статьях, опубликованных в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК; четырех научных статьях и тезисах докладов, опубликованных в иных изданиях; в монографии «Юрисдикция государств в борьбе с посягательствами на безопасность международной авионавигации» (2016 г.). Кроме этого, в журналах, рекомендованных ВАК, имеется две публикации, связанные с темой диссертационного исследования.

---

<sup>5</sup> Предлагаемая редакция изменений в законодательные акты Российской Федерации – см.: Приложения 4–6 к диссертации.

Ряд положений и выводов настоящего исследования обсуждался на российских и международных научно-практических конференциях и «круглых столах»: XXI Международная конференция студентов, аспирантов и молодых ученых «Ломоносов» (М.: Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, 7–11 апреля 2014 г.); X Ежегодная Международная научно-практическая конференция, посвященная памяти профессора И.П. Блищенко (М.: Российский университет дружбы народов, 11–12 апреля 2014 г.); Пятая научно-практическая конференция по воздушному праву (СПб., 16 октября 2015 г.); XII Ежегодная Международная научно-практическая конференция, посвященная памяти профессора И.П. Блищенко (М.: Российский университет дружбы народов, 16 апреля 2016 г.); Шестая научно-практическая конференция по воздушному праву (СПб., 13–14 октября 2016 г.); «Круглый стол» по проблемам «недисциплинированных пассажиров», обеспечения общественного порядка и авиационной безопасности на объектах воздушного транспорта (М., 25 ноября 2016 г.).

Результаты исследования использовались при проведении семинарских и лекционных занятий со студентами Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова по дисциплине «Международное право», а также в рамках специального курса «Международное воздушное и космическое право».

**Структура диссертации**, согласно замыслу исследования, состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и шести приложений.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ**

Во **Введении** обоснована актуальность избранной темы диссертационного исследования, проанализирована степень её разработанности, определены цели и задачи, раскрыты методологические, эмпирические и теоретические основания исследования, продемонстрирована

научная новизна, описана теоретическая и практическая значимость работы, сформулированы положения, выносимые на защиту, приведена информация об апробации результатов исследования.

**Первая глава диссертации «Неправомерные деяния на воздушном транспорте: международно-правовая характеристика»** имеет целью составить общее представление о международных отношениях по защите воздушного транспорта от неправомерных деяний, определить современное правовое содержание основных понятийных категорий в рассматриваемой сфере, установить задачи правового регулирования исследуемых отношений.

*В первом параграфе «Общая характеристика неправомерных деяний на воздушном транспорте»* определены термины, используемые в диссертации; сформулированы основные задачи и проблемы международно-правового регулирования в рассматриваемой сфере.

Автор отмечает, что термин «неправомерные деяния на воздушном транспорте» используется в диссертации в качестве родового, включающего все виды правонарушений, которые имеют отношение к воздушному транспорту и регулируются нормами международного права, в том числе акты незаконного вмешательства.

В диссертации проанализированы классификации неправомерных деяний на воздушном транспорте, предложенные в юридической литературе 1912–2015 годов такими учеными, как: Р. Лули, П.И. Люблинский, Ю.Н. Малеев, А.П. Мовчан, И.С. Перетерский, В.И. Рыжий, Л.И. Шиф, – а также в Приложении 17 к Чикагской конвенции 1944 г. На основе указанного анализа предложена авторская классификация неправомерных деяний на воздушном транспорте, включающая: (1) любые противоправные деяния (убийство, кража, грабеж и др.), местом совершения которых является воздушный транспорт; (2) деяния, связанные с нарушением правил маневрирования или эксплуатации воздушных судов (т.н. «факты незаконного воздействия»); (3) акты незаконного вмешательства – деяния, которые направлены против безопасности воздушного транспорта; (4) акты ненадлежащего использования гражданской авиации, где

воздушные суда являются средством совершения преступлений против объектов и лиц, не имеющих непосредственного отношения к воздушному транспорту; (5) акты недисциплинированного поведения, представляющие собой нарушение общественного порядка и правил поведения на борту воздушного судна. Автор делает вывод о расширении понятия «авиационная безопасность», которое на современном этапе должно охватывать защиту гражданской авиации как от незаконного вмешательства, так и от ненадлежащего использования и недисциплинированного поведения.

Далее в диссертации определено, что основной задачей международно-правового регулирования в рассматриваемой сфере является установление правил о соотношении юрисдикций государств, имеющих какое-либо отношение к деянию, нарушителю, потерпевшему или воздушному судну. Автором обозначены основные проблемы, которые имеют место на практике: (1) возникновение т.н. «юрисдикционного пробела», под которым предлагается понимать 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; (2) возникновение конкуренции юрисдикций; (3) ограничения при экстрадиции преступников, обусловленные политизированностью ряда неправомерных деяний на воздушном транспорте.

Во *втором параграфе «Юрисдикция государства в отношении неправомерных деяний на воздушном транспорте: доктринальные подходы»* проанализирована категория «юрисдикция государства», ее определение в работах разных авторов и значение в контексте международно-правового противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте.

Автором отмечено, что понятие «юрисдикция государства» не имеет общепризнанного определения, и проанализированы дефиниции, предложенные в доктрине, в частности: В.Э. Грабарем, А.Р. Каюмовой, И.И. Лукашуком, В.И. Лукьяновичем, Ю.С. Ромашевым и С.Н. Михеевым, А.И.

Травниковым, О.С. Черниченко, С.В. Черниченко, Р. Дженнингсом, Ф.А. Манном, – и некоторыми другими учеными. Автор указывает, что в контексте международного воздушного права юрисдикцию государства следует понимать как возможность осуществления законодательной, исполнительной и судебной власти в отношении воздушного судна, лиц и имущества на его борту, а также в отношении действий, совершенных на борту. Уточнено, что юрисдикцию государства в отношении правонарушений следует определять как один из аспектов государственного суверенитета, возможность, которой обладает государство 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. Юрисдикция государства в отношении правонарушений на воздушном транспорте должна рассматриваться в двух аспектах: юрисдикция в отношении совершенного деяния, связанная с привлечением нарушителя к ответственности, и юрисдикция на борту воздушного судна в полете, связанная с пресечением правонарушения.

Автором кратко рассмотрены существующие в доктрине классификации юрисдикции государства, проанализированы термины «установление» и «осуществление» юрисдикции.

В *третьем параграфе «Национальность воздушного судна в контексте противодействия правонарушениям на воздушном транспорте»* рассмотрено становление и современные проблемы применения (в контексте темы диссертации) принципа юрисдикции государства флага (регистрации, национальности) воздушного судна в международном праве.

В доктрине долгое время преобладающей являлась точка зрения об исключительном и приоритетном характере юрисдикции государства регистрации воздушного судна при решении коллизий. В диссертации обосновано, что на современном этапе данная позиция требует корректировки в связи с тем, что юрисдикция государства регистрации является неэффективной,

когда оно фактически не имеет отношения к эксплуатации воздушного судна (например, при передаче судна в аренду (лизинг) или регистрации под т.н. «удобным флагом»). Указанное обстоятельство создает предпосылки для совершения актов ненадлежащего использования воздушных судов.

Автором рассмотрена дискуссия вокруг содержания принципа юрисдикции государства флага, а именно – допустимости его расширительного толкования как включающего возможность осуществления юрисдикции не государством регистрации, а государством, имеющим реальную связь с судном. Сделан вывод, что юрисдикция государства национальности судна, независимо от фактических обстоятельств, понимается лишь как юрисдикция государства регистрации, в связи с чем необходимо установить на уровне универсального международного договора требования о регистрации воздушного судна в каком-либо государстве только при наличии реальной связи с таким государством.

Автором предложены следующие критерии наличия реальной связи: (1) эксплуатация воздушного судна на территории государства регистрации и (или) за его пределами под контролем государства регистрации; (2) осуществление эксплуатантом воздушного судна реальной хозяйственной деятельности на территории государства регистрации; (3) нахождение (постоянное проживание) собственника (иного законного владельца) воздушного судна на территории государства регистрации; (4) наличие у государства регистрации возможности иным образом эффективно обеспечивать безопасность воздушного судна.

**Вторая глава «Конвенционные механизмы противодействия отдельным видам правонарушений на воздушном транспорте»** посвящена анализу соответствующих международных договоров и проблем их реализации.

В *первом параграфе «Становление международно-правового механизма противодействия правонарушениям на воздушном транспорте»* проанализированы положения действующих международных конвенций, которые были заключены под эгидой ИКАО.

Указанные документы регулируют вопросы противодействия следующим неправомерным актам: *Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.)* («Токийская конвенция 1963 г.») – совершаемым на борту воздушного судна в полете преступлениям и иным правонарушениям, которые могут угрожать или угрожают безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества, либо создают угрозу поддержанию должного порядка и дисциплины на борту; а также незаконному захвату воздушного судна; *Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.)* («Гаагская конвенция 1970 г.») – незаконному захвату воздушного судна; *Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.)* («Монреальская конвенция 1971 г.») и *Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию (Монреаль, 24 февраля 1988 г.)* («Монреальский протокол 1988 г.») – иным диверсионным актам на воздушном транспорте, совершаемым как на борту воздушного судна в полете и (или) в эксплуатации, так и в аэропорту.

Токийская конвенция 1963 г. в отношении преступлений и актов на борту устанавливает т.н. «параллельную юрисдикцию», предусматривая юрисдикцию государства регистрации в качестве основной и в определенных случаях – юрисдикцию иных государств. В отношении незаконного захвата воздушного судна и иных диверсионных актов Конвенции предусматривают юрисдикцию, схожую с универсальной. Так, юрисдикцию могут установить государство регистрации, посадки и эксплуатанта воздушного судна.

Несмотря на то, что в Конвенциях закреплены определенные правила, предусматривающие осуществление государствами-участниками конкретных действий в отношении нарушителей (в том числе: применение «суровых мер наказания» (ст. 2 Гаагской конвенции 1970 г. и ст. 3 Монреальской конвенции 1971 г.); право командира воздушного судна (КВС) применять на борту «разумные меры, включая ограничительные меры» для обеспечения

безопасности полета и поддержания дисциплины на борту (п. 1 ст. 6 Токийской конвенции 1963 г.)), общее обязательство по осуществлению юрисдикции в отношении неправомерных деяний не закреплено. Из этого следует, что (1) на практике государства могут ограничиться формальными мерами для установления юрисдикции (например, принятием законодательства, криминализирующего акт незаконного захвата воздушного судна), но не обязаны их исполнять (в частности, проводить расследование, осуществлять судопроизводство); (2) вопросы пресечения таких деяний остались за рамками Конвенций.

В Токийской конвенции 1963 г. не предусмотрено ни правило о юрисдикции государства посадки и эксплуатанта, ни обязанность государств передавать нарушителя государству регистрации, что обуславливает затруднительность пресечения и безнаказанность значительного количества неправомерных деяний, совершаемых на борту воздушного судна в полете.

Во *втором параграфе «Проблемы реализации принципа “aut dedere aut judicare” в отношении актов незаконного вмешательства»* рассмотрена дискуссия вокруг положений Гагской и Монреальской конвенций, направленных на обеспечение принципа «выдай или суди» (“*aut dedere aut judicare*”).

В отечественной юридической литературе 70–80-х годов XX века (представленной, в частности, рядом работ А.Г. Ляхова, Ю.Н. Малеева, А.П. Мовчана, В.И. Рыжего) проводилась точка зрения о том, что Конвенции в целом предусматривают гарантию привлечения преступников к ответственности. В работах других авторов (в основном западных юристов – И.Х.Ф. Диедерикс-Версхоор, П.С. Дэмпси, Р.Х. Манкевича, А.Е. Эванс и др.) указано, что Конвенции предусматривают лишь обязательство в случае невыдачи преступников передать дело своим компетентным органам для целей уголовного преследования, которые вправе самостоятельно принять процессуальное решение, в том числе о прекращении уголовного преследования, например, по политическим мотивам.

Автор приходит к выводу, что следует согласиться с учеными, которые считают положения Конвенций не обеспечивающими на практике наказание преступников, поскольку: (1) в Конвенциях не закреплено обязательство государств по осуществлению юрисдикции; (2) Конвенции не предусматривают обязательство выдавать преступников при одновременном отсутствии обязательства государства, отказывающегося в выдаче, обеспечить преследование и адекватное содеянному наказание; (3) правило о «суровых мерах наказания» слишком нечеткое, оно не дает представления о конкретных мерах наказания; (4) в Конвенциях не предусмотрены процессуальные гарантии справедливого расследования и разрешения дел (например, обязательные процедуры с участием представителей государств-участников); (5) в Конвенциях нет прямого запрета на отказ в выдаче по политическим мотивам.

Данная позиция подтверждается материалами Международной конференции по воздушному праву (Гаага, 1–16 декабря 1970 г.), а также практикой государств: (1) чрезмерно мягкие приговоры в отношении лиц, признанных судами виновными в совершении незаконного захвата воздушного судна; (2) принятие в 1978 г. т.н. «Боннской декларации», предусматривающей применение ее участниками санкций в отношении государств, на территории которых оказалось лицо, совершившее незаконный захват воздушного судна, и которые отказываются выдать это лицо, но в то же время не осуществляют его уголовное преследование; (3) в деле об уничтожении 21 декабря 1988 г. воздушного судна авиакомпании «*Pan Am*» в районе г. Локерби (Соединенное Королевство), к которому были причастны сотрудники спецслужб и правительства Ливии, государства, заинтересованные в установлении юрисдикции над данным преступлением (США и Соединенное Королевство), смогли добиться выдачи преступников лишь на основании Резолюций Совета Безопасности ООН и с применением политических инструментов воздействия, а не на основании Монреальской конвенции 1971 г.; (4) в деле об уничтожении 17 июля 2014 г. воздушного судна авиакомпании «*Malaysia Airlines*», расследование преступления носит политизированный характер и проводится

без учета Монреальской конвенции 1971 г. произвольно созданной и функционирующей международной следственной группой, объективность которой вызывает сомнения; выдвигалась политическая инициатива (без достаточных правовых оснований) о создании трибунала для привлечения к ответственности причастных к преступлению лиц.

В *третьем параграфе «Исполнение международных договоров и законодательство государств о неправомерных деяниях на воздушном транспорте»* проанализировано соответствующее законодательство СССР и Российской Федерации, а также ряда иностранных государств, представляющих основные регионы мира: Австралийского Союза, Китайской Народной Республики, Объединенных Арабских Эмиратов, США, Федеративной Республики Бразилия, Федеративной Республики Германия, Южно-Африканской Республики и некоторых других.

Все рассмотренные Конвенции были ратифицированы СССР, Российская Федерация участвует в данных конвенциях как государство-продолжатель СССР. В 1973 г. в *Уголовный кодекс РСФСР (УК РСФСР)* была включена статья 213.2 «Угон воздушного судна», не полностью соответствующая Гаагской конвенции 1970 г. Какие-либо другие изменения в законодательство советского периода внесены не были. В 1990 г. был принят специальный Закон СССР *«Об уголовной ответственности за блокирование транспортных коммуникаций и иные незаконные действия, посягающие на нормальную и безопасную работу транспорта»* от 23 октября 1990 г. № 1741-І, который предусматривал установление уголовной ответственности не только за угон и захват, в том числе, воздушного судна (ст. 3), но и за ряд диверсионных актов, в частности «умышленное блокирование транспортных коммуникаций»; «захват аэродрома».

В главе 25 *Уголовного кодекса Российской Федерации (УК РФ)* «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» содержится ряд статей, криминализирующих отдельные виды неправомерных деяний на воздушном транспорте, в частности: «Терроризм» (ст. 205); «Угон

судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава» (ст. 211) и др.

Ряд составов, которые относятся к предмету Токийской конвенции 1963 г., содержится в *Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях* (КоАП РФ), в частности: «Действия, угрожающие безопасности полетов» (ст. 11.3); «Невыполнение лицами, находящимися на борту воздушного судна, законных распоряжений командира воздушного судна» (ч. 6 ст. 11.17); «Мелкое хулиганство» (ст. 20.1) и др.

Сравнительно-правовой анализ законодательства Российской Федерации и зарубежных государств позволяет сделать вывод о его разнообразии и неполной унификации с международным правом. Единственное правило, которое воспринято государствами, – о юрисдикции на основании принципа флага. Не решены в национальном законодательстве проблемы конкуренции юрисдикций и ограничения экстрадиции по политическим мотивам. Различия в формулировании составов одних и тех же деяний (например, угон и незаконный захват воздушного судна) порождают правовую неопределенность и дополнительные сложности при привлечении нарушителей к ответственности.

Ряд государств (в частности, Российская Федерация и США) на уровне национального законодательства приняли не соответствующие статье 3 *bis* Чикагской конвенции 1944 г. правила о пресечении неправомерных деяний на воздушном транспорте путем применения оружия в отношении гражданских воздушных судов, используемых в противоправных целях.

**Третья глава «Тенденции международно-правового регулирования противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте»** посвящена анализу изменений, которые внесены в соответствующие международные конвенции в 2010–2014 годах, и формулированию рекомендаций по совершенствованию международных договоров и законодательства Российской Федерации.

*В первом параграфе «Современные угрозы безопасности гражданской авиации как предпосылки изменения международных договоров» рассмотрены изменения, внесенные в Гаагскую и Монреальскую конвенции Протоколом, дополняющим Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекин, 10 сентября 2010 г.) («Протокол 2010 г.») и Конвенцией о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 10 сентября 2010 г.) («Пекинская Конвенция 2010 г.»).*

Указанные изменения направлены на расширение сферы действия Гаагской и Монреальской конвенций путем криминализации новых видов неправомерных деяний (актов ненадлежащего использования гражданской авиации, а также нападений на воздушные суда, совершаемых дистанционно с применением современных технических средств) и добавления дополнительных оснований юрисдикции, учитывающих особенности таких актов. Однако большинство существующих проблем Гаагской и Монреальской конвенций решено не было: (1) сохранился юрисдикционный пробел, заключающийся в обязанности лишь установления (но не осуществления) юрисдикции; (2) не установлен четкий запрет на учет политических мотивов при расследовании преступлений, привлечении к ответственности и экстрадиции преступников; (3) сохранена формулировка о «суровых мерах наказания» без их конкретизации. Кроме этого, Протокол 2010 г. (ст. IV) и Пекинская конвенция 2010 г. (п. 2 ст. 6) содержат т.н. «оговорку об исключении военной деятельности», подразумевающую, что данные документы не регулируют «действия вооруженных сил во время вооруженного конфликта», а также «действия, предпринимаемые военными силами государства в целях осуществления их официальных функций».

В целях совершенствования механизма противодействия актам незаконного вмешательства и ненадлежащего использования гражданской авиации автором предложено удалить из Протокола 2010 г. и Пекинской конвенции 2010 г. оговорку «об исключении военной деятельности» и внести

ряд дополнительных поправок касательно конкретизации мер ответственности преступников, а также порядка создания и функционирования международной следственной группы для расследования преступлений.

Во *втором параграфе «Международно-правовое противодействие недисциплинированному поведению на борту воздушного судна»* рассмотрены изменения, внесенные в Токийскую конвенцию 1963 г. *Протоколом, изменяющим Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Монреаль, 4 апреля 2014 г.) («Протокол 2014 г.»).

Среди основных недостатков Токийской конвенции 1963 г. в контексте проблемы недисциплинированных пассажиров юристами отмечено: (1) отсутствие правила о юрисдикции государства посадки воздушного судна; (2) отсутствие указания на конкретные составы деяний, в отношении которых распространяется действие Конвенции. Автором также исследованы мнения ученых (в частности, А.Н. Брылова, А.Д. Кейлина, В.И. Рыжего) и положения Токийской конвенции 1963 г. о полномочиях КВС и сделан вывод, что КВС обладает особым статусом – должностного лица, осуществляющего юрисдикцию государства на борту воздушного судна. В связи с этим отсутствие правила о юрисдикции государства эксплуатанта воздушного судна, предполагающее, следовательно, осуществление КВС и экипажем на борту юрисдикции государства регистрации, которое может не совпадать с государством эксплуатанта, является очевидным пробелом.

Токийская конвенция 1963 г. в редакции Протокола 2014 г. дополнена (1) двумя новыми видами юрисдикции – государства посадки и эксплуатанта; (2) описанием ненадлежащего поведения, которое подпадает под действие Конвенции, в частности: «физическое нападение на члена экипажа или угроза совершить такое нападение» и «отказ выполнять законные указания командира воздушного судна или данные от его имени» (п. 1 ст. 15 *bis*), а также (3) положениями о полномочиях сотрудников службы безопасности на борту (ССББ), в частности о том, что ССББ имеют право принимать меры без

разрешения КВС – но только для защиты воздушного судна от актов незаконного вмешательства (п. 3 ст. 6).

Анализируя положения Протокола 2014 г., автор приходит к выводу о нерешенности основных проблем Токийской конвенции 1963 г., поскольку в Протоколе 2014 г. сохранены ее формулировки: обязательство государства посадки и эксплуатанта лишь *установить*, но не *осуществить* юрисдикцию, причем только в отношении преступлений (но не иных правонарушений), совершаемых на борту воздушного судна.

Автором сделан вывод о необходимости корректировки модели соотношения юрисдикций государства эксплуатанта и посадки, положенной в основу Протокола 2014 г. При обсуждении проекта данного документа упор был сделан на юрисдикцию государства посадки. Однако в контексте недисциплинированного поведения на борту, с одной стороны, приоритетным является его пресечение, а не последующее наказание, а с другой стороны – государство посадки не заинтересовано в осуществлении юрисдикции в отношении деяний, совершенных на иностранных воздушных судах иностранными гражданами. В связи с этим основным должно быть правило об обязательной юрисдикции государства эксплуатанта на борту воздушного судна в полете, полномочиями по осуществлению которой обладает КВС.

В диссертации предложено внести в Токийскую конвенцию 1963 г. ряд дополнительных поправок, в частности: (1) предусмотреть обязательство государства посадки и эксплуатанта воздушного судна не только устанавливать, но и осуществлять юрисдикцию, в отношении не только преступлений, но и иных правонарушений, совершенных на борту воздушного судна в полете, а также (2) более последовательно провести концепцию об особом статусе КВС как должностного лица государства и установить не право, а обязанность КВС применять к нарушителям меры принуждения; (3) исключить из Протокола 2014 г. ссылку на термин «акты незаконного вмешательства», расширив полномочия ССББ.

Автором также разработаны Правила поведения на борту воздушного судна, принятие которых в качестве нового Приложения 20 к Чикагской конвенции 1944 г. (международного стандарта ИКАО) будет способствовать большей унификации законодательства государств с международным правом и устранению правовой неопределенности.

В *третьем параграфе «Совершенствование законодательства Российской Федерации о правонарушениях на борту воздушного судна в контексте международного права»* изложены результаты проведенного автором эмпирического исследования по проблеме недисциплинированных пассажиров с участием 36 российских авиакомпаний.

В ходе исследования автором были выявлены следующие проблемы: (1) сложности при привлечении недисциплинированных пассажиров к ответственности на территории Российской Федерации, обусловленные отсутствием как в УК РФ, так и в КоАП РФ специальных составов, устанавливающих противоправность (преступность) актов недисциплинированного поведения на борту воздушного судна в полете; (2) сложности при пресечении недисциплинированного поведения, обусловленные нечеткостью соответствующих полномочий КВС и экипажа; (3) отказы в осуществлении процессуальных действий при передаче пассажиров правоохранным органам иностранных государств.

В диссертации предложено внесение ряда изменений в законодательство Российской Федерации для его унификации с международным правом и решения названных проблем, в том числе: (1) включение в КоАП РФ специального состава, представляющего собой нарушение Правил поведения на борту воздушного судна, а также наделение КВС правом на составление протоколов об административных правонарушениях; (2) уточнение в ВК РФ полномочий КВС по противодействию недисциплинированному поведению пассажиров (пп. 2 п. 2 ст. 58), в том числе, предоставление КВС права принять решение о задержании нарушителя на борту воздушного судна, совершившего

посадку на территории иностранного государства, и отправке его обратным рейсом в Российскую Федерацию для передачи правоохранительным органам.

В **Заключении** автор излагает краткие итоги выполненного исследования, рекомендации, перспективы дальнейшей разработки темы.

В **Приложениях** приведены поправки в рассмотренные в диссертации международные договоры; проект международного стандарта «Правила поведения на борту воздушного судна»; поправки в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Уголовный кодекс Российской Федерации, Воздушный кодекс Российской Федерации.

По теме диссертации опубликованы следующие **научные работы**:

I. В рецензируемых научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки Российской Федерации:

1. *Конюхова, А.С.* Недисциплинированные авиапассажиры: правовые проблемы и пути их решения [Текст] / А.С. Конюхова // Евразийская адвокатура. – 2016. – № 6 (25). – С. 7–18 (1,25 п.л.).

2. *Конюхова, А.С.* На защите интересов авиапассажиров: обзор круглого стола по общественной безопасности на воздушном транспорте [Текст] / А.С. Конюхова, С.С. Юрьев // Евразийская адвокатура. – 2016. – № 6 (25). – С. 19–24 (0,6 п.л. / 0,38 п.л.).

3. *Конюхова, А.С.* Правонарушения на воздушном транспорте и юрисдикция государств: компаративистский аспект [Текст] / А.С. Конюхова // Евразийская адвокатура. – 2016. – № 5 (24). – С. 97–104 (1,25 п.л.).

4. *Конюхова, А.С.* Монреальские конвенции 2009 г. о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам: критический анализ [Текст] / А.С. Конюхова // Вопросы российского и международного права. – 2016. – № 3. – С. 126–141 (1 п.л.).

5. *Конюхова, А.С.* Международно-правовые механизмы возмещения ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов

незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации [Текст] / А.С. Конюхова // Евразийская адвокатура. – 2016. – № 3 (22). – С. 52–57 (0,7 п.л.).

6. *Конюхова, А.С.* Конвенции о борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации: проблемы юрисдикции [Текст] / А.С. Конюхова // Право и управление. XXI век. – 2015. – № 1 (34). – С. 116–121 (0,6 п.л.).

7. *Конюхова, А.С.* Актуальные проблемы совершенствования юрисдикционных положений Токийской конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, 1963 г. [Текст] / А.С. Конюхова // Евразийский юридический журнал. – 2014. – № 8 (75). – С. 88–94 (1 п.л.).

8. *Конюхова, А.С.* Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации: система понятий и правовая природа деяний (международно-правовой аспект) [Текст] / А.С. Конюхова // Вестник Московского университета. Серия 11: Право. – 2013. – № 4. – С. 107–117 (0,6 п.л.).

## II. В иных научных изданиях:

1. *Конюхова, А.С.* Юрисдикция государств в борьбе с посягательствами на безопасность международной авиации [Текст]: монография / А.С. Конюхова, С.С. Юрьев. – М.: ИТК «Дашков и Ко», 2016. – 296 с. (14,7 п.л. / 13,1 п.л.).

2. *Конюхова, А.С.* Деликты на воздушном транспорте и проблемы юрисдикции в аспекте сравнительного правоведения [Текст] / А.С. Конюхова // Шестая научно-практическая конференция по воздушному праву. Санкт-Петербург, 14 октября 2016 года: сб. докладов / Национальная ассоциация воздушного права. – М.: ОнтоПринт, 2016. – С. 29–34 (0,2 п.л.).

3. *Конюхова, А.С.* Правовые аспекты противодействия недисциплинированному поведению авиапассажиров [Текст] / А.С. Конюхова // Пятая конференция по воздушному праву. Научно-практическая конференция,

16 октября 2015 года, Санкт-Петербург: сб. докладов / отв. ред. С.С. Юрьев. – СПб.: Университет ГА, 2015. – С. 53–60 (0,6 п.л.).

4. *Конюхова, А.С.* Принцип неотвратимости наказания в конвенциях о борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации [Текст] / А.С. Конюхова // Современные проблемы международного космического и воздушного права / отв. ред. А.Х. Абашидзе, Г.П. Жуков, А.М. Солнцев. – М.: РУДН, 2015. – С. 229–237 (0,38 п.л.).

5. *Конюхова, А.С.* Борьба с авиадебоширами: основные направления модернизации Токийской конвенции 1963 г. [Электронный ресурс] / А.С. Конюхова // Материалы Международного молодежного научного форума ЛОМОНОСОВ-2014 (МГУ им. М.В. Ломоносова, 7-11 апреля 2014 г.) / отв. ред. А.И. Андреев, А.В. Андриянов, Е.А. Антипов. – М.: МАКС Пресс, 2014. – 1 электрон. опт. диск (DVD-ROM) (0,2 п.л.).