

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«ДИПЛОМАТИЧЕСКАЯ АКАДЕМИЯ МИНИСТЕРСТВА  
ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

На правах рукописи

**Конюхова Анастасия Станиславовна**

**МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ  
НЕПРАВОМЕРНЫМ ДЕЯНИЯМ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Специальность 12.00.10 – Международное право. Европейское право

Диссертация на соискание  
ученой степени кандидата юридических наук

Научный руководитель:  
доктор юридических наук, доцент  
Данельян Андрей Андреевич

Москва – 2017

## ОГЛАВЛЕНИЕ

|                                                                                                                                   |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| ВВЕДЕНИЕ .....                                                                                                                    | 4   |
| ГЛАВА 1. НЕПРАВОМЕРНЫЕ ДЕЯНИЯ НА ВОЗДУШНОМ<br>ТРАНСПОРТЕ: МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА .....                              | 20  |
| §1. Общая характеристика правонарушений на воздушном<br>транспорте .....                                                          | 20  |
| §2. Юрисдикция государства в отношении правонарушений на<br>воздушном транспорте: доктринальные подходы .....                     | 38  |
| §3. Национальность воздушного судна в контексте противодействия<br>неправомерным деяниям на воздушном транспорте .....            | 53  |
| ГЛАВА 2. КОНВЕНЦИОННЫЕ МЕХАНИЗМЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ<br>ОТДЕЛЬНЫМ ВИДАМ НЕПРАВОМЕРНЫХ ДЕЯНИЙ НА ВОЗДУШНОМ<br>ТРАНСПОРТЕ .....         | 64  |
| §1. Становление международно-правового механизма противодействия<br>неправомерным деяниям на воздушном транспорте .....           | 64  |
| §2. Проблемы реализации принципа “ <i>aut dedere aut judicare</i> ” в отношении<br>актов незаконного вмешательства .....          | 90  |
| §3. Исполнение международных договоров и законодательство государств<br>о неправомерных деяниях на воздушном транспорте .....     | 107 |
| ГЛАВА 3. ТЕНДЕНЦИИ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО<br>РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ НЕПРАВОМЕРНЫМ<br>ДЕЯНИЯМ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ ..... | 129 |
| §1. Современные угрозы безопасности гражданской авиации как<br>предпосылки изменения международных договоров .....                | 129 |
| §2. Международно-правовое противодействие недисциплинированному<br>поведению на борту воздушного судна .....                      | 145 |
| §3. Совершенствование законодательства Российской Федерации о                                                                     |     |

|                                                                                                                                                                                                                                                            |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| правонарушениях на борту воздушного судна в контексте международного права .....                                                                                                                                                                           | 165 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....                                                                                                                                                                                                                                           | 176 |
| СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ .....                                                                                                                                                                                                                     | 180 |
| ПРИЛОЖЕНИЯ .....                                                                                                                                                                                                                                           | 215 |
| Приложение 1. Текст поправок к Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.) и Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.) ..... | 215 |
| Приложение 2. Текст поправок к Протоколу, изменяющему Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреаль, 4 апреля 2014 г.) .....                                                                          | 218 |
| Приложение 3. Проект Правил поведения на борту воздушного судна .....                                                                                                                                                                                      | 221 |
| Приложение 4. Текст изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях .....                                                                                                                                                      | 225 |
| Приложение 5. Текст изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации .....                                                                                                                                                                                | 227 |
| Приложение 6. Текст изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации .....                                                                                                                                                                                | 229 |

## ВВЕДЕНИЕ

**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<sup>2</sup>, 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<sup>3</sup>, 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,

<sup>2</sup> Проект Федерального закона № 550548-6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием законодательства в области безопасности воздушных перевозок» [Электронный ресурс]. URL: <http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/%28SpravkaNew%29?OpenAgent&RN=550548-6&02> (дата обращения: 01.12.2016); Проект Федерального закона № 49153-6 «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации (о праве перевозчика в одностороннем порядке отказывать в заключении договора воздушной перевозки)» [Электронный ресурс]. URL: [http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/\(SpravkaNew\)?OpenAgent&RN=49153-6&02](http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/(SpravkaNew)?OpenAgent&RN=49153-6&02) (дата обращения: 01.12.2016); Проект Федерального закона № 703192-6 «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (Общая часть)» [Электронный ресурс]. URL: [http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/\(Spravka\)?OpenAgent&RN=703192-6](http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/(Spravka)?OpenAgent&RN=703192-6) (дата обращения: 01.12.2016).

<sup>3</sup> См.: Резолюция А39-10 «Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года» // Резолюции 39 Ассамблеи (Монреаль, 27 сентября – 6 октября 2016 г.). – Монреаль: ИКАО, 2016. – С. 41; Резолюция А39-11 «Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области». Добавление Е «Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные / нарушающие порядок пассажиры)» // Там же. – С. 45–47.

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. Дженнингса, И.Х.Ф. Диедерикус-Версхоор, 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<sup>4</sup>.

**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,

---

<sup>4</sup> См.: Коммерсант. [Электронный ресурс]. – 2016. – 26 нояб. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3154942> (дата обращения: 01.12.2016).

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»<sup>5</sup> («Приложение 7») к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.)<sup>6</sup> («Чикагская конвенция 1944 г.»).

---

<sup>5</sup> Приложение 7 к Конвенции о международной гражданской авиации: принято Советом ИКАО 8 февраля 1949 г. Документ ИКАО. – 6-е изд. – Монреаль: ИКАО, 2012.

<sup>6</sup> Документ ИКАО Doc. 7300 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_cons.pdf](http://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf) (дата обращения: 05.02.2017).

5. Доказана неэффективность конвенционного механизма<sup>7</sup> противодействия актам незаконного вмешательства (с учетом поправок 2010 г.<sup>8</sup>). 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>9</sup>.

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

<sup>7</sup> Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. 27. – М.: Междунар. отношения, 1974. – С. 292–296; Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.) // Там же. – Вып. 29. – М.: Междунар. отношения, 1975. – С. 90–95; Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию (Монреаль, 24 февраля 1988 г.) // Действующее международное право: в 2 т. / сост. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова. – Т. 2. – М.: Междунар. отношения, 2007. – С. 431–435.

<sup>8</sup> Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекин, 10 сентября 2010 г.) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/beijing\\_protocol.pdf](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/beijing_protocol.pdf) (дата обращения: 05.02.2017); Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 10 сентября 2010 г.) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/beijing\\_convention.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/beijing_convention.shtml) (дата обращения: 05.02.2017).

<sup>9</sup> Предлагаемая редакция поправок в международные договоры – см.: Приложение 1 к диссертации.

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<sup>10</sup> (с учетом поправок 2014 г.<sup>11</sup>) 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>12</sup>.

9. На основе сравнительно-правового анализа законодательства Российской Федерации и ряда иностранных государств, представляющих основные регионы мира, определено, что общепризнанным является правило о юрисдикции государства регистрации воздушного судна в отношении

---

<sup>10</sup> Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. 44. – М.: Междунар. отношения, 1990. – С. 218–225.

<sup>11</sup> Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреаль, 4 апреля 2014 г.) [Электронный ресурс]. – URL: [http://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole\\_mu.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole_mu.pdf) (дата обращения: 05.02.2017).

<sup>12</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.

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>13</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<sup>14</sup> (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<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> Предлагаемый проект Правил поведения на борту воздушного судна – см.: Приложение 3 к диссертации.

<sup>14</sup> Собрание законодательства Российской Федерации. – 1997. – № 12. – Ст. 1383.

<sup>15</sup> Предлагаемая редакция изменений в законодательные акты Российской Федерации – см.: Приложения 4–6 к диссертации.



**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<sup>16</sup>; четырех научных статьях и тезисах докладов, опубликованных в иных изданиях<sup>17</sup>; в монографии «Юрисдикция государств в борьбе с

---

<sup>16</sup> Конюхова А.С. Недисциплинированные авиапассажиры: правовые проблемы и пути их решения // Евразийская адвокатура. – 2016. – № 6 (25). – С. 7–18; Конюхова А.С. Правонарушения на воздушном транспорте и юрисдикция государств: компаративистский аспект // Евразийская адвокатура. – 2016. – № 5 (24). – С. 97–104; Конюхова А.С. Конвенции о борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации: проблемы юрисдикции // Право и управление. XXI век. – 2015. – № 1 (34). – С. 116–121; Конюхова А.С. Актуальные проблемы совершенствования юрисдикционных положений Токийской конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, 1963 г. // Евразийский юридический журнал. – 2014. – № 8 (75). – С. 88–94; Конюхова А.С. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации: система понятий и правовая природа деяний (международно-правовой аспект) // Вестник Московского университета. Серия 11: Право. – 2013. – № 4. – С. 107–117.

<sup>17</sup> Конюхова А.С. Деликты на воздушном транспорте и проблемы юрисдикции в аспекте сравнительного правоведения // 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;

посягательствами на безопасность международной аэронавигации» (2016 г.)<sup>18</sup>. Кроме этого, в журналах, рекомендованных ВАК, имеется две публикации, связанные с темой диссертационного исследования<sup>19</sup>.

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»,

---

Конюхова А.С. Правовые аспекты противодействия недисциплинированному поведению авиапассажиров // 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; Конюхова А.С. Принцип неотвратимости наказания в конвенциях о борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации // Современные проблемы международного космического и воздушного права / отв. ред. А.Х. Абашидзе, Г.П. Жуков, А.М. Солнцев. – М.: РУДН, 2015. – С. 229–237; Конюхова А.С. Борьба с авиадебоширами: основные направления модернизации Токийской конвенции 1963 г. [Электронный ресурс] // 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).

<sup>18</sup> Конюхова А.С., Юрьев С.С. Юрисдикция государств в борьбе с посягательствами на безопасность международной аэронавигации: монография. – М.: ИТК «Дашков и Ко», 2016. – 296 с.

<sup>19</sup> Конюхова А.С. Монреальские конвенции 2009 г. о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам: критический анализ // Вопросы российского и международного права. – 2016. – № 3. – С. 126–141; Конюхова А.С. Международно-правовые механизмы возмещения ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации // Евразийская адвокатура. – 2016. – № 3 (22). – С. 52–57.

а также в рамках специального курса «Международное воздушное и космическое право».

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

## **ГЛАВА 1. НЕПРАВОМЕРНЫЕ ДЕЯНИЯ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ: МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА**

### **§1. Общая характеристика правонарушений на воздушном транспорте**

Неправомерные деяния совершались на воздушном транспорте уже на начальном этапе его становления. Советский ученый С.Б. Крылов упоминает несколько таких случаев, имевших место в начале XX века: в 1912 г. были зафиксированы попытки контрабандного провоза сахара и кружев из Швейцарии во Францию, в 1913 г. – контрабандный провоз кружев и табака из Бельгии во Францию; в 1928 г. обсуждалось «не получившее полного разъяснения дело со смертью банкира Левенштейн при перелете через Ламанш»; в 1930 г. произошло «нарушение правил совершения международных полетов при полете антифашиста Бассанези из Франции через Швейцарию в Милан, над которым Бассанези сбрасывал антифашистские листовки»; «наконец, можно упомянуть о драке на дирижабле «Шенан-доз» в 1923 г.»<sup>20</sup>.

Понятие «неправомерное деяние на воздушном транспорте» используется в области международного воздушного права и сотрудничества государств в борьбе с преступностью не так часто. Более привычным является термин «акт незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации» («акт незаконного вмешательства», АНВ). В связи с этим представляется необходимым уточнить используемую в диссертационном исследовании терминологию.

Понятие «неправомерное деяние на воздушном транспорте» используется в настоящей работе в качестве родового, включающего все виды правонарушений (общественно вредных действий или бездействий,

---

<sup>20</sup> Крылов С.Б. Воздушное право СССР. – Вып. 1: Воздушное транспортное право. – Л., 1933. – С. 144.

нарушающих норму права<sup>21</sup>), которые имеют отношение к воздушному транспорту и регулируются нормами международного права, в том числе, акты незаконного вмешательства, вне зависимости от квалификации данных деяний в качестве преступлений либо иных правонарушений<sup>22</sup> в законодательстве того или иного государства.

Различные классификации неправомерных деяний на воздушном транспорте предлагались как отечественными, так и зарубежными авторами<sup>23</sup>. Например, в книге Л.И. Шифа «Воздухоплавание и право», вышедшей в 1912 г., указано, что «следует различать три категории преступлений, связанных с воздухоплаванием: во-первых, преступления, совершаемые в пределах судов; во-вторых, преступления, исходящие из судов и направленные против объектов, находящихся вне данных судов; в-третьих, преступления, направленные против судов извне»; «помимо того уголовное право должно... ведаться с нарушениями специальных правил передвижения в воздухе»<sup>24</sup>.

И.С. Перетерский в 1922 г. разделил неправомерные деяния на воздушном транспорте на две основные группы: «а) в одних случаях, при полете совершается правонарушение, облагаемое наказаниями на основании общеуголовных законов (например, один пассажир воздушного судна убивает другого пассажира); б) в других случаях, объектом нарушения является норма воздушного права (например, совершается полет на воздушном судне, не имеющем разрешение на воздушное передвижение)». Общеуголовные преступления, «совершаемые при полете или в связи с полетом, можно разделить на три группы: а) посягательства, совершенные на воздушных судах

<sup>21</sup> См.: Кудрявцев В.Н. Причины правонарушений: монография. – Репр. изд. – М.: Норма: ИНФРА-М, 2017. – С. 42.

<sup>22</sup> В.Н. Кудрявцев выделил следующие виды правонарушений: гражданские, трудовые, дисциплинарные, административные, уголовные (преступления) и другие. – См.: Там же. – С. 42–43.

<sup>23</sup> См., напр.: Шиф Л.И. Указ. соч. – С. 87; Люблинский П.И. Преступления в области воздушного транспорта // Вопросы воздушного права: сб. трудов секции воздушного права Союза ОСОАВИАХИМ СССР и ОСОАВИАХИМ РСФСР. – Вып. 2 / под ред. П.И. Баранова и др. – М.; Л.: Гос. изд-во, 1930. – С. 186–187; Международное воздушное право / отв. ред. А.П. Мовчан: в 2 кн. – Кн. 1. – М.: Наука, 1980. – С. 170–171; Малеев Ю.Н. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Понятийно-терминологический аппарат // Советский ежегодник международного права. – 1973 / под ред. Т.Е. Усенко. – М., 1975. – С. 255–256; Oduntan G. Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space. Legal Criteria for Spatial Delimitation. – London: Routledge, 2012. – P. 85; Huang J. Aviation Safety Through the Rule of Law. ICAO's Mechanisms and Practices. – Alphen aan den Rijn, the Netherlands: Kluwer Law International, 2009. – P. 152.

<sup>24</sup> Шиф Л.И. Указ. соч. – С. 87.

против правовых благ, находящихся там же (например, кража во время пути); б) посягательства, совершенные с воздушного судна против правовых благ, находящихся в другом месте, а именно: аа) на других воздушных судах (например, стрельба по пассажирам, находящимся на другом воздушном судне), бб) на поверхности земли или воды (например, фотографирование крепости); в) посягательства против благ, находящихся на воздушном судне, совершенные с поверхности земли или воды (например, стрельба по воздушному судну)». Посягательства, совершенные на воздушных судах против правовых благ, находящихся там же, в свою очередь, «делятся на две группы: а) в одних случаях эти посягательства не затрагивают интересов безопасности полета (например, кража)... б) в других же случаях они создают опасность катастрофы, следовательно, угрожают безопасности всего экипажа, пассажиров и людей, находящихся на земле (например, убийство пилота)»<sup>25</sup>. Нарушения специальных правил воздушного передвижения, по мнению И.С. Перетерского, «во многих случаях являются одновременно общеуголовными преступлениями»<sup>26</sup>.

П.И. Люблинский в 1930 г. предложил подробную классификацию неправомерных деяний, «связанных с нарушением правил воздушного передвижения и с созданием опасности для него», включающую:

«1) нарушение правил, установленных для допущения отдельных воздушных судов или лиц экипажа, обслуживающих их, к воздушному передвижению;

2) нарушение правил касательно устройства аэродромов, эксплуатации их установления определенных воздушных линий, открытия предприятий воздушного транспорта;

3) нарушение правил, требующих наличия на воздушном судне во время перелета определенных документов и книг, порядка ведения книг,

<sup>25</sup> Перетерский И.С. Воздушное право. – М.: Изд. журн. «Вестник воздушного флота», 1922. – С. 83–84.

<sup>26</sup> Там же. – С. 86.

определенного оборудования воздушных судов различными установками, неимения на борту недозволенных, без особого разрешения, предметов;

4) нарушение правил относительно порядка воздушного передвижения (вылета с аэродрома, таможенных осмотров, пересечения границ, полета над запретными зонами, посадки судна);

5) нарушение правил, ограждающих безопасность передвижения как для самих передвигающихся, так и для посторонних лиц (определенная высота полета над населенными местами, запрет акробатических приемов, устройство воздушных состязаний и зрелищ без надлежащего разрешения);

6) совершение действий, могущих нарушить безопасность воздушного передвижения (ложные маячные огни и сигналы, повреждение воздушных судов и приспособлений, обслуживающих их, самовольное проникновение на воздушные суда посторонних лиц, перевозка взрывчатых веществ и пр.);

7) неоказание помощи воздушному судну при аварии как со стороны других воздушных судов, так и со стороны посторонних лиц, осведомившихся об аварии;

8) совершение общих преступлений (государственных, контрабанды, незаконного перехода границы и пр.) путем использования, в целях облегчения или сокрытия преступления, воздушного судна;

9) неподчинение правилам контрольного осмотра, несоблюдение правил отчетности, несообщение об определенных фактах (например, о переходе судна в другие руки, испытанных авариях и пр.);

10) недозволенное обучение искусству управления воздушными судами (открытие школ пилотажа, прием в школы без надлежащего освидетельствования и пр.)»<sup>27</sup>.

Во второй половине XX века в отношении ряда неправомерных деяний на воздушном транспорте стали употреблять термин «акты незаконного вмешательства». В книге «Международное воздушное право» под редакцией А.П. Мовчана, вышедшей в 1980 г., проводится различие между т.н.

---

<sup>27</sup> Люблинский П.И. Указ. соч. – С. 186–187.

«общеуголовными» преступлениями, совершаемыми на борту воздушных судов (кража, убийство, провоз наркотиков и т.д.), и актами, представляющими собой незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации, которые могут угрожать или угрожают безопасности полетов воздушных судов<sup>28</sup>. Ю.Н. Малеев систематизировал все понятия, которые употреблялись в связи с актами незаконного вмешательства, предложив следующую понятийно-терминологическую схему:

«1. Угон самолета – незаконное, насильственное направление воздушного судна в какую-либо географическую точку.

2. *Skyjacking (hijacking)* – воздушный бандитизм – незаконный акт насилия, совершаемый лицами, находящимися на борту воздушного судна, в отношении воздушного судна или лиц и имущества на его борту в целях наживы или шантажа с помощью захвата воздушного судна или осуществления контроля над ним.

3. Воздушное пиратство – неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершаемый против воздушного судна и находящихся на его борту лиц и имущества.

4. Незаконный захват воздушного судна – незаконный, с помощью силы или угрозы применения силы, или путем запугивания захват воздушного судна, находящегося в полете, или осуществление контроля над ним, либо попытка осуществить такое действие лицом, находящимся на борту воздушного судна, а также соучастие в таком преступлении.

5. Акт, направленный против безопасности гражданской авиации, – любой акт диверсии на воздушном транспорте либо такое вмешательство в его деятельность, или насилие в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна, которое выводит из строя воздушное судно или может угрожать его безопасности в полете, а также соучастие в таком преступлении.

---

<sup>28</sup> Международное воздушное право / отв. ред. А.П. Мовчан. – Кн. 1 – С. 170–171.



6. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации включают все виды деяний, перечисленных в предыдущих пунктах»<sup>29</sup>.

В Приложении 17 «Безопасность. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства»<sup>30</sup> («Приложение 17») к Чикагской конвенции 1944 г. акты незаконного вмешательства определены как «акты или попытки совершения актов, создающие угрозу безопасности гражданской авиации», а также приведен открытый перечень таких актов, в частности:

- незаконный захват воздушных судов;
- разрушение воздушного судна, находящегося в эксплуатации;
- захват заложников на борту воздушных судов или на аэродромах;
- насильственное проникновение на борт воздушного судна, в аэропорт или в расположение аэронавигационного средства или службы;
- помещение на борту воздушного судна или в аэропорту оружия, опасного устройства или материала, предназначенных для преступных целей;
- использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу или окружающей среде;
- сообщение ложной информации, ставящей под угрозу безопасность воздушного судна в полете или на земле, безопасность пассажиров, членов экипажа, наземного персонала или общественности в аэропорту или в расположении средства или службы гражданской авиации.

Данное определение подвергалось критике, поскольку оно включает деяния, не предусмотренные универсальными международными конвенциями, заключенными под эгидой ИКАО<sup>31</sup>, в частности помещение на борту воздушного судна или в аэропорту оружия, опасного устройства или материала, предназначенных для преступных целей, если такие «преступные цели» не имеют отношения к безопасности воздушного судна или аэропорта.

<sup>29</sup> Малеев Ю.Н. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Понятийно-терминологический аппарат. – С. 255–256.

<sup>30</sup> Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации: принято Советом ИКАО 22 марта 1974 г. Документ ИКАО. – 9-е изд. – Монреаль: ИКАО, 2011.

<sup>31</sup> См.: Huang J. Op. cit. – P. 151.

Акты незаконного вмешательства обладают повышенной степенью общественной опасности, и, в силу трансграничного характера международной гражданской авиации, их последствия могут затрагивать интересы более одного государства. В.И. Рыжий относит такие акты к «квазимеждународным правонарушениям, против которых государства координируют свою борьбу и которые осложнены иностранным элементом»<sup>32</sup>. Акты незаконного вмешательства зачастую политически мотивированы и, как справедливо указал Е.Г. Ляхов, «угрожают значительному числу людей и создают обстановку страха и неуверенности среди мирного населения», «не только создают опасность для международных воздушных сообщений, но нацелены и приводят к разрыву или ухудшению межгосударственных отношений»<sup>33</sup>. В литературе акты незаконного вмешательства также называют «актами терроризма»<sup>34</sup>.

На современном этапе получили распространение новые виды неправомерных деяний, влияющих на безопасность воздушного транспорта.

Во-первых – особый вид актов незаконного вмешательства, которые можно назвать «актами ненадлежащего использования гражданской авиации». Данные деяния влияют не только на безопасность гражданской авиации, но и на безопасность лиц и объектов, не связанных с воздушным транспортом, в частности, находящихся на земле. И.С. Перетерский отмечал, что против подобных «посягательств, совершенных с воздушного судна против благ, находящихся на поверхности земли или воды», «многие интересы лиц, находящихся на земле, представляются беззащитными»<sup>35</sup>.

Р. Лули относит к указанным актам:

<sup>32</sup> Рыжий В.И. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации – квазимеждународные правонарушения // Вестник Киевского университета. Международные отношения и международное право. – 1978. – № 15. – С. 63.

<sup>33</sup> Ляхов Е.Г. Проблемы сотрудничества государств в борьбе с международным терроризмом. – М.: Междунар. отношения, 1979. – С. 118.

<sup>34</sup> См., напр.: Егорушкин И.Н. Правовые и экономические аспекты противодействия актам незаконного вмешательства // Актуальные проблемы административного законодательства: сб. науч. ст. / под ред. Ю.Н. Мильшина. – Саратов: СЮИ МВД РФ, 2009. – С. 70; Ляхов Е.Г. Проблемы сотрудничества государств в борьбе с международным терроризмом. – С. 118; Abeyratne R.I.R. The Effects of Unlawful Interference with Civil Aviation on World Peace and the Social Order // Transportation Law Journal. – 1995. – Vol. 22 (3). – P. 458; Wallis R. Combating Air Terrorism. – Washington, DC: Brassey's, 1993. – P. 1–2.

<sup>35</sup> Перетерский И.С. Указ. соч. – С. 84.

«1) использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу или окружающей среде;

2) высвобождение или выбрасывание с борта воздушного судна любого биологического, химического или ядерного (БХЯ) оружия или взрывчатых, радиоактивных или аналогичных веществ таким способом, который может причинить смерть, серьезное телесное повреждение или значительный ущерб имуществу или окружающей среде;

3) воздушное пиратство;

4) незаконная перевозка наркотических и психотропных веществ;

5) незаконная перевозка оружия и боеприпасов»<sup>36</sup>.

Во-вторых – противоправные деяния, которые представляют собой нарушение правил поведения на борту воздушного судна, или акты недисциплинированного поведения. Под «недисциплинированными пассажирами», согласно Приложению 17, понимаются пассажиры, которые не соблюдают правила поведения в аэропорту или на борту воздушного судна или не выполняют указания персонала аэропорта или членов летного экипажа, нарушая тем самым должный порядок и дисциплину в аэропорту или на борту воздушного судна.

Представляется, что на современном этапе классификация неправомерных деяний, которые подпадают под действие норм международного воздушного права, должна выглядеть следующим образом.

Первую группу составляют любые противоправные деяния (например, убийство, кража, грабеж), местом совершения которых является воздушный транспорт. К безопасности воздушного транспорта такие деяния прямого отношения не имеют.

Вторую группу образуют акты незаконного вмешательства. Особенностью данных деяний является то, что они направлены

---

<sup>36</sup> Лули Р. Противодействие актам ненадлежащего использования гражданской авиации: международно-правовые аспекты: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. – М., 2015. – С. 17, 201.

непосредственно против безопасности воздушного транспорта. От актов незаконного вмешательства следует отличать т.н. «общеуголовные» преступления, которые заключаются в нарушении правил и регламентов, касающихся полета, маневрирования или эксплуатации воздушных судов, и различные другие деяния, связанные с ненадлежащим исполнением должностных обязанностей ответственными лицами. Указанные деяния, как и акты незаконного вмешательства, могут повлечь тяжкие последствия для безопасности воздушного транспорта, однако, в отличие от АНВ, которые совершаются с прямым умыслом, нарушения правил и регламентов характеризуются неосторожной формой вины в отношении этих последствий. Кроме того, нарушения правил и регламентов, в отличие от АНВ, могут совершаться не только путем действия, но и путем бездействия. В литературе их, в противовес актам незаконного вмешательства, предлагают называть «фактами незаконного воздействия»<sup>37</sup>.

Далее необходимо назвать акты ненадлежащего использования гражданской авиации. Данные деяния направлены против объектов и лиц, не имеющих непосредственного отношения к воздушному транспорту, который используется в качестве средства совершения противоправных деяний, при этом ставится под угрозу и безопасность воздушного транспорта.

Следующую группу образуют акты недисциплинированного поведения, представляющие собой нарушение правил поведения на борту воздушного судна. Данные деяния обычно не квалифицируются в качестве преступлений и посягают на общественный порядок на борту воздушного судна, но могут влиять и на безопасность полета.

Указанная классификация позволяет сделать вывод, что в настоящее время имеет место тенденция расширения понятия «авиационная безопасность», под которым, согласно Приложению 17, до настоящего времени понималась защита гражданской авиации лишь от незаконного вмешательства.

---

<sup>37</sup> Дмитриев С.А. К вопросу о понятии «акт незаконного вмешательства» в законодательстве о транспортной безопасности // Транспортное право. – 2009. – № 1. – С. 26.

Очевидно, что гражданская авиация должна быть защищена также и от ненадлежащего использования, и от недисциплинированного поведения.

Дореволюционный юрист В.А. Гольденберг отметил, что «юридические вопросы, возникающие из возможности проявления человеческих действий... в воздушной стихии, сводятся главным образом к одному международно-правовому вопросу о подсудности совершаемых на воздушных кораблях деликтов»<sup>38</sup>. Л.И. Шиф также указал, что главный международный вопрос в связи с неправомерными деяниями на воздушном транспорте – «процессуальный вопрос о подсудности преступлений, совершаемых на воздушных судах, находящихся над территорией чужого государства»<sup>39</sup>. С указанными тезисами можно в целом согласиться. В связи с тем, что особенностью современного воздушного транспорта является способность судов достаточно быстро преодолевать значительные расстояния и пересекать границы государств либо находиться на территориях, не относящихся к какому-либо государству (например, над открытым морем), представляется, что международно-правовое противодействие неправомерным деяниям на воздушном транспорте имеет основной задачей установление правил соотношения юрисдикций государств, имеющих какое-либо отношение к деянию, нарушителю, потерпевшему или воздушному судну. В связи с указанными аспектами сотрудничества государств возникает немало проблем на практике.

Так, имели место ситуации, когда нарушители избегали наказания, поскольку ни одно государство, основываясь на положениях своего законодательства, не устанавливало в их отношении юрисдикцию. Одно из самых известных соответствующих дел – *United States v. Cordova and Santano* (1950 г.)<sup>40</sup>. Обстоятельства дела выглядят следующим образом.

2 августа 1948 г. на рейсе Сан-Хуан (Пуэрто-Рико)–Нью-Йорк (США) произошел инцидент, в центре которого оказались пассажиры Кордова и

<sup>38</sup> Гольденберг В.А. Воздухоплавание и право. – СПб.: тип. «Правда», 1909. – С. 39.

<sup>39</sup> Шиф. Л.И. Указ. соч. – С. 87.

<sup>40</sup> См.: U.S. Aviation Reports. – 1950. – P. 1.

Сантано. Они употребили на борту воздушного судна значительное количество спиртных напитков, и через полтора часа после взлета, когда воздушное судно находилось в полете над открытым морем, между ними возник конфликт из-за исчезновения бутылки рома. Члены экипажа предприняли попытку усмирить пассажиров, но безрезультатно – Кордова и Сантано переместились в хвостовую часть воздушного судна и продолжили «выяснение отношений». Многие пассажиры направились туда же, чтобы понаблюдать за происходящим. Перемещение большого количества людей в хвостовую часть привело к изменению центра тяжести воздушного судна, что вызвало задираание носа и резкий набор высоты. Пилотам удалось выровнять самолет, после чего члены экипажа связали пассажиров, при этом Кордова успел нанести побои командиру воздушного судна и бортпроводнику.

Дело по обвинению пассажиров Кордова и Сантано рассматривалось Окружным судом США по Восточному округу штата Нью-Йорк. Суд, исследовав представленные доказательства, установил, что имел место факт применения насилия со стороны указанных пассажиров на борту воздушного судна в полете, однако при этом отметил, что данные лица не подпадают под юрисдикцию США, поскольку она имеет экстратерриториальное действие только в отношении деяний, совершенных на борту зарегистрированных в США морских судов. Суд указал, что данные правила не распространяются на воздушные суда и был вынужден отпустить нарушителей.

Указанная ситуация вызвала волну критики, как в США, так и за их пределами<sup>41</sup>. В результате США внесли ряд поправок в законодательство, распространив действие законов, регулирующих вопросы противодействия неправомерным деяниям, совершенным на борту морских судов, на воздушные суда. Однако меры, принятые в рамках одного государства, не решили данную проблему на универсальном уровне. Аналогичные прецеденты имели место и в дальнейшем.

---

<sup>41</sup> См., напр.: Knauth A.W. Crime in the High Air: a Footnote to History // Tulane Law Review. – 1950–1951. – Vol. 25. – P. 447.

Так, в деле *R. v. Martin et al.* (1956 г.)<sup>42</sup> обвиняемым вменялась незаконная перевозка наркотических веществ на борту зарегистрированного в Соединенном Королевстве воздушного судна, выполнявшего рейс из Бахрейна в Сингапур. Против данных лиц в Соединенном Королевстве было возбуждено уголовное дело на основании п. 1 ст. 62 Закона Соединенного Королевства о гражданской авиации 1949 г.<sup>43</sup>, в котором указано, что «любое преступление, совершенное на британском воздушном судне, в целях установления юрисдикции, должно рассматриваться как совершенное в том месте, в котором преступник находится в настоящее время». Однако рассматривавший дело Центральный уголовный суд Соединенного Королевства отказался установить в отношении преступников юрисдикцию, поскольку, как было указано, экстратерриториальная юрисдикция Соединенного Королевства может быть установлена в отношении только тех видов преступлений, которые прямо указаны в общем праве (законах). В то же время Закон о гражданской авиации 1949 г. не содержит перечня видов неправомерных деяний, в отношении которых может быть установлена экстратерриториальная уголовная юрисдикция, а лишь предусматривает общее правило о возможности экстратерриториального действия юрисдикции в данной сфере. При этом специальный Закон Соединенного Королевства об опасных наркотических веществах 1951 г.<sup>44</sup>, в котором содержится перечень запрещенных действий, связанных с оборотом наркотических веществ, не имеет экстратерриториального действия. В результате предполагаемые преступники были отпущены на свободу.

Ситуация отсутствия юрисдикции может возникнуть и в случае, когда неправомерное деяние совершено на борту воздушного судна, осуществившего посадку в государстве, не имеющем какого-либо отношения ни к воздушному судну, ни к нарушителю. Так, в феврале 2014 г. Московским областным судом

---

<sup>42</sup> All England Law Reports. – 1956. – Vol. 2. – P. 86.

<sup>43</sup> Civil Aviation Act 1949 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1949/67/enacted> (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>44</sup> Dangerous Drugs Act 1951 // Customs Code / Secretary C. & E.. – Vol. 4, pt. 8. – No. 30646/1956.

был вынесен приговор в отношении С.Н. Кабалова, устроившего в январе 2013 г. драку на пассажирском воздушном судне авиакомпании «Когалымавиа», выполнявшем рейс из Москвы в Хургаду (Египет)<sup>45</sup>. С.Н. Кабалов, находясь на борту воздушного судна, отправился в его хвостовую часть, где распил бутылку крепкого алкогольного напитка. На попытку закурить С.Н. Кабалов получил замечание от одной из пассажирок, после чего вступил с ней в словесную перепалку, употребляя грубую нецензурную брань. Один из бортпроводников вмешался, но С.Н. Кабалов схватил его и нанес удары по лицу и в живот, в результате чего бортпроводник получил сотрясение головного мозга. При этом С.Н. Кабалов публично заявил о прохождении в прошлом специальной подготовки в вооруженных силах, высказал угрозы применения насилия в отношении членов экипажа, если не будет осуществлена посадка в указанном им месте<sup>46</sup>. Полиция Египта в аэропорту Хургады, где самолет совершил посадку, арестовав нарушителя, почти сразу отпустила его без производства каких-либо процессуальных действий, поскольку согласно законодательству Египта в данной ситуации государство не может установить свою юрисдикцию (деяние совершено на борту воздушного судна, зарегистрированного в иностранном государстве; за пределами территории Египта; лицом, которое не является гражданином Египта). В результате С.Н. Кабалов получил возможность в течение примерно двух месяцев скрываться от российских правоохранительных органов сначала на территории Украины, потом в Белоруссии, где и был задержан и передан России.

В доктрине рассмотренное явление отсутствия юрисдикции не получило специального определения. В документах ИКАО при анализе некоторых схожих ситуаций применяется термин «юрисдикционный пробел»

<sup>45</sup> Российская газета [Электронный ресурс]. – 2014. – 15 апр. URL: <http://www.rg.ru/2014/04/15/kabalov-anons.html> (дата обращения: 22.01.2017).

46 См.: Московский областной суд: официальный сайт. URL: [http://www.mosobsud.ru/ss\\_detale.php?region=&id=146409&w\[\]=%EA%E1%E0%EB%EE%E2](http://www.mosobsud.ru/ss_detale.php?region=&id=146409&w[]=%EA%E1%E0%EB%EE%E2) (дата обращения: 22.01.2017).



(“*jurisdictional gap*”)<sup>47</sup>. В настоящей диссертации предлагается использовать данный термин и дать ему следующее определение: «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».

В литературе риск возникновения юрисдикционного пробела в связи с неправомерными деяниями на воздушном транспорте отмечали еще юристы начала XX века. Л.И. Шиф писал: «Может получиться такая несообразность: лицо, совершившее в воздухе на иностранном судне преступление и немедленно после сего приставшее к земле и сошедшее с судна на чужую территорию, окажется свободным от юрисдикции местного государства»<sup>48</sup>.

Помимо юрисдикционного пробела, возможно возникновение конкуренции юрисдикций, под которой обычно понимают «установление одновременно юрисдикции различных государств в отношении одного и того же лица (лиц) или объектов, а также осуществление или попытка осуществления ими своей юрисдикции в отношении соответствующего лица (лиц) или объектов»<sup>49</sup>.

На воздушном транспорте, в первую очередь, возможно возникновение конкуренции территориальной и экстратерриториальной юрисдикции — например, если деяние было совершено на борту воздушного судна, зарегистрированного в государстве А, в момент его нахождения в пределах действия территориальной юрисдикции государства Б.

Возможна конкуренция и экстратерриториальных юрисдикций — например, если на борту воздушного судна, зарегистрированного в государстве

<sup>47</sup> См, напр.: Доклад Специального подкомитета Юридического комитета по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров (Монреаль, 22–25 мая 2012 г.). Документ ИКАО LC/SC-MOT. – С. А4-15.

<sup>48</sup> Шиф Л.И. Указ. соч. – С. 33.

<sup>49</sup> Черниченко О.С. Международно-правовые аспекты юрисдикции государств: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. – М., 2003. – С. 102.

А, совершено неправомерное деяние гражданином государства Б в отношении гражданина государства В или против безопасности государства В.

При этом, как отмечает О.С. Черниченко, в международном праве «нет... общепризнанных норм, позволяющих устранить конкуренцию юрисдикций государств»<sup>50</sup>. В то же время ««нормальная» конкуренция юрисдикций государств, то есть конкуренция, не дающая оснований считать одну из сторон нарушающей какие-либо нормы международного права, не позволяет ставить вопрос о том, какая из юрисдикций «главнее». Суверенитеты всех государств равны и их юрисдикции как проявления их суверенитетов не имеют преимуществ друг перед другом»<sup>51</sup>.

В литературе высказывалось мнение, что государства в каждом конкретном случае конкуренции юрисдикций могут добиться фактического приоритета той или иной юрисдикции<sup>52</sup>. Так, преимущество, если не юридическое, то хотя бы фактическое, обычно имеет территориальная юрисдикция<sup>53</sup>, или применительно к правонарушениям на воздушном транспорте – юрисдикция государства посадки. Вместе с тем, О.С. Черниченко справедливо отметила, что «фактическое преимущество юрисдикции одного государства по отношению к конкурирующим с ней юрисдикциям других государств не устраняет саму их конкуренцию. Оно лишь в какой-то степени способствует решению проблем, ею порождаемых, либо ослабляет их остроту, либо приводит к тому, что их решение откладывается (нередко на неопределенный срок)»<sup>54</sup>. Кроме того, нередки случаи злоупотребления государствами фактическим преимуществом своей юрисдикции (например, в силу политических соображений).

Так, в 1948 г. преступники захватили болгарское воздушное судно, следовавшее рейсом из Варны в Софию, убили одного из пилотов и заставили

---

<sup>50</sup> Там же. – С. 125.

<sup>51</sup> Там же. – С. 108.

<sup>52</sup> Там же. – С. 128.

<sup>53</sup> См.: Верещагин А.Н. Основные проблемы международного воздушного права: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.10: В 2 т. – Т. 2. – М., 1970. – С. 136; Cheng B. The Extra-Territorial Application of International Law // Current Legal Problems. – 1965. – Vol. 18. – P. 138–139.

<sup>54</sup> Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 128–129.

экипаж совершить посадку на территории Турции. Болгария направила Турции запрос о выдаче преступников, однако последняя предоставила возможность одному из них отбыть в другую страну до момента рассмотрения судом указанного запроса<sup>55</sup>.

Широкий резонанс получил инцидент захвата на территории СССР гражданского воздушного судна, выполнявшего рейс из Батуми в Сухуми, отцом и сыном П. и А. Бразинскасами, которые открыли стрельбу на борту, убили бортпроводницу, тяжело ранили командира воздушного судна и штурмана, нанесли телесные повреждения бортмеханику и, угрожая взорвать самолет, вынудили экипаж изменить маршрут и приземлиться на территории Турции. СССР направлял Турции запросы о выдаче преступников, однако, в условиях отсутствия между государствами двустороннего соглашения о правовой помощи в подобных ситуациях, в выдаче было отказано. В Турции преступники были привлечены к уголовной ответственности за незаконное пересечение государственной границы, но не за захват воздушного судна и убийство на борту<sup>56</sup>.

Некоторые авторы, в частности, С. Шуббер<sup>57</sup>, утверждают, что применительно к неправомерным деяниям на воздушном транспорте территориальная юрисдикция имеет, в силу наличия соответствующего правила в обычном международном праве, не фактическое, а юридическое преимущество над любыми другими видами юрисдикции, в том числе, над юрисдикцией государства регистрации воздушного судна. В обоснование данного вывода С. Шуббер ссылается на мнение Б. Ченга, который указал, что «в случае конкуренции между различными формами суверенитета, территориальный суверенитет имеет преимущество перед квазитерриториальным и персональным суверенитетом, и

<sup>55</sup> См.: Международное воздушное право / отв. ред. А.П. Мовчан. – Кн. 1. – С. 180.

<sup>56</sup> См.: Блищенко И.П., Дориа Ж. Прецеденты в международном публичном и частном праве. – 2-е изд., доп. – М.: НИМП, 1999. – С. 203–209; Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 129; Иванов Н., Михайлов М. Ответственность за угон воздушного судна // Советская юстиция. – 1973. – № 11. – С. 14.

<sup>57</sup> См., напр.: Shubber S. Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. – The Hague: Martinus Nijhoff, 1973. – P. 53.

квазитерриториальный – перед персональным»<sup>58</sup>. Однако такая позиция также не исключает возникновение проблем. В частности, осуществление территориальной юрисдикции государства в случае, если воздушное судно не совершит посадку на его территории, окажется крайне затруднительно, да и не представляет интереса для данного государства, поскольку фактически какая-либо связь между государством и деянием в данном случае отсутствует<sup>59</sup>.

Отечественные авторы Ю.С. Ромашев и С.Н. Михеев, ссылаясь на указанное выше утверждение Б. Ченга, отметили, что если деяние было совершено на борту или против какого-либо судна в открытом море, приоритет имеет исполнительная юрисдикция государства флага судна над юрисдикцией других государств, интересы которых этим правонарушением затрагиваются<sup>60</sup>.

О.С. Черниченко отметила, что наилучшим средством решения проблем, порождаемых конкуренцией юрисдикций, является заключение международных договоров, предусматривающих разграничение юрисдикций государств либо устанавливающих приоритеты юрисдикций<sup>61</sup>.

Еще одной проблемой, осложняющей противодействие неправомерным деяниям на международном воздушном транспорте, могут стать ограничения при экстрадиции преступников. В экстрадиционной практике получила признание концепция исключения политических преступлений (*“political offence exception”*), которая заключается в возможности установления законодательством государства ограничения выдачи за политическое преступление с целью защиты фундаментальных прав индивида и недопущения вмешательства запрашиваемого государства во внутривнутриполитические конфликты в других странах<sup>62</sup>, при этом определение того, к какой категории относится

<sup>58</sup> Cheng B. The Extra-Terrestrial Application of International Law. – P. 138–139.

<sup>59</sup> См.: Верещагин А.Н. Указ. соч. – С. 136.

<sup>60</sup> Ромашев Ю.С., Михеев С.Н. О коллизии юрисдикций государств в отношении преступлений // Вестник Дипломатической академии МИД России. Международное право. – М.: Дипломат. акад. МИД России, 2010. – С. 56.

<sup>61</sup> Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 125.

<sup>62</sup> Сафаров Н.А. Экстрадиция в международном уголовном праве: проблемы теории и практики. – М.: Волтерс Клувер, 2005. – С. 82, 110.

совершенное деяние, относится к сфере регулирования национального уголовного законодательства<sup>63</sup>.

В данной связи следует отметить, что значительная часть актов незаконного вмешательства совершается именно с политическими целями или по политическим мотивам. На это еще в 1970 г. указала Международная организация уголовной полиции (Интерпол) в Докладе Юридическому комитету ИКАО<sup>64</sup>. Следовательно, в отношении ряда неправомерных деяний на воздушном транспорте существует повышенный риск отказа в выдаче. Более того, как показала практика, в случае политического характера преступления государства не только отказывают в выдаче, но и не стремятся привлекать к ответственности преступников и назначать им адекватное наказание. Так, в 1960-х годах происходили случаи захвата гражданами Кубы американских воздушных судов, и кубинские суды выносили в их отношении оправдательные приговоры: «толпа стоит около суда с цветами, с музыкой... и угонщика, как борца с американским империализмом, на плечах выносят из зала суда»<sup>65</sup>. Данная проблема осложняется также тем, что государства обычно не закрепляют на уровне национального законодательства определение или четкие критерии политического преступления, оставляя вопросы квалификации в каждом конкретном случае на усмотрение правоохранительных органов<sup>66</sup>. Таким образом, необходимо закрепление деполитизации данных преступлений, в первую очередь, на уровне международного договора.

---

<sup>63</sup> Там же. – С. 89.

<sup>64</sup> См.: ICAO Legal Committee. 17th session. Montreal, February 09–March 11, 1970. Minutes and Documents. Документ ИКАО Doc. 8877-LC/161. – С. 132; см. также: McWhinney E. Hijacking of Aircraft. – Geneva: Imprimerie de “La Tribune de Geneve”, 1970. – P. 24; Dempsey P.S. Public International Air Law. – Montreal: McGill University Press, 2008. – P. 228.

<sup>65</sup> Малеев Ю.Н. Актуальные проблемы международного воздушного права // Государство и авиация (правовые аспекты): сб. материалов / под ред. С.С. Юрьева. – М.: Спутник+, 2010. – С. 17.

<sup>66</sup> См.: Сафаров Н.А. Указ. соч. – С. 110.

## §2. Юрисдикция государства в отношении неправомерных деяний на воздушном транспорте: доктринальные подходы

Основополагающей при рассмотрении международно-правовых аспектов противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте является категория «юрисдикция государства» (далее также – «юрисдикция»). В связи с этим представляется необходимым рассмотреть некоторые связанные с ней теоретические вопросы.

Понятие «юрисдикция государства» является одним из проблемных в доктрине международного права. О.С. Черниченко отмечает, что ни в нормативных международно-правовых актах, ни в литературе нет определения юрисдикции государства, которое могло бы считаться общепризнанным<sup>67</sup>. Представители отечественной и зарубежной доктрины предлагают различные варианты определений понятия «юрисдикция государства».

В.Э. Грабарь отметил, что термин «юрисдикция» имеет различные значения, «юрисдикцию государства» можно назвать «державностью, или верховенством, суверенитетом (*superioritas*)»; «поскольку эта юрисдикция связана с территорией, она и носит название «территориального верховенства»»<sup>68</sup>. По мнению А.Р. Каюмовой, «юрисдикция – свойство субъектов международного права, выражающееся в осуществлении правового регулирования отношений и возможности его обеспечения посредством принятия мер исполнительного и принудительного характера»<sup>69</sup>; «юрисдикция государства выражается в возможности государственных органов осуществлять правовое регулирование общественных отношений и обеспечивать его соблюдение посредством применения механизма государственного

---

<sup>67</sup> Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 16–19.

<sup>68</sup> Грабарь В.Э. Вопросы международного права в юридических консультациях Балда. – Пг.: тип. В.Ф. Кишбаума, 1917. – С. 26.

<sup>69</sup> Каюмова А.Р. Уголовная юрисдикция в международном праве: вопросы теории и практики: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.10. – Казань, 2016. – С. 9–10; Каюмова А.Р. Понятие и виды юрисдикции в международном праве // Современное международное право. Теория и практика / под ред. Б.М. Ашавского. – М.: Оригинал-макет, 2015. – С. 254.

принуждения»<sup>70</sup>. И.И. Лукашук указал, что юрисдикция государства «вытекает из суверенитета государства и означает его законодательную, судебную и административную власть, ее объем и сферу действия»<sup>71</sup>. М.Г. Мелентьева определяет юрисдикцию государств как «один из аспектов суверенитета», «судебную, законодательную и административную компетенцию»<sup>72</sup>. А.А. Моисеев утверждает, что «юрисдикция государств – это совокупность государственных прав и полномочий, позволяющих осуществлять правомерные действия государству, его государственной власти»<sup>73</sup>. Ю.С. Ромашев и С.Н. Михеев отметили, что юрисдикция государства является «проявлением государственного суверенитета»<sup>74</sup>. А.И. Травников называет юрисдикцией государств их «права, обязанности и ответственность»<sup>75</sup>. Н.А. Ушаков считает, что юрисдикция государства является «одним из аспектов государственного суверенитета – осуществление государством совокупности его властных полномочий – законодательных, исполнительных и судебных»<sup>76</sup>. О.С. Черниченко определяет юрисдикцию как «власть, основанную на праве», «возможность, которой обладают государства, с учетом их международно-правовых обязательств, обеспечивать реализацию своих прав путем угрозы применения или применения правового принуждения»<sup>77</sup>. С.В. Черниченко понимает под юрисдикцией «облеченную в правовую оболочку возможность государственного принуждения; определяемую государством возможность и допустимость ожидать и требовать осуществления своих правовых велений (предписаний и запретов) и обеспечивать их осуществление»<sup>78</sup>.

<sup>70</sup> Каюмова А.Р. Уголовная юрисдикция государств в международном праве // Российский юридический журнал. – 2004. – № 1. – С. 59.

<sup>71</sup> Лукашук И.И. Международное право. Общая часть. – М.: Волтерс Клувер, 2005. – С. 251.

<sup>72</sup> Мелентьева М.Г. Суверенитет и юрисдикция государства: развитие содержания понятий в условиях интернационализации // Российское и европейское право: традиции и стратегия развития в условиях глобализации: материалы науч.-практ. конф., посвящ. 15-летию юрид. ф-та Помор. ун-та (Архангельск, 30–31 окт. 2007 г.). – Архангельск: Изд-во Помор. ун-та, 2008. – С. 162.

<sup>73</sup> Моисеев А.А. Суверенитет государства в международном праве. – М.: Восток–Запад, 2009. – С. 32.

<sup>74</sup> Ромашев Ю.С., Михеев С.Н. Указ. соч. – С. 50.

<sup>75</sup> Травников А.И. Юрисдикция государств в области авионавигации в международном воздушном пространстве // Закон и право. – 2014. – № 3. – С. 107.

<sup>76</sup> Ушаков Н.А. Международное право. – М.: Юрист, 2000. – С. 49–50.

<sup>77</sup> Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 27.

<sup>78</sup> Черниченко С.В. Теория международного права: в 2 т. – Т. 2. – М.: Междунар. отношения, 1999. – С. 114; Черниченко С.В. Контуры международного права. Общие вопросы. – М.: Науч. кн., 2014. – С. 254–256.

Р. Дженнингс определяет юрисдикцию государства как «проявление государственного суверенитета», при этом «классическая функция традиционного международного права заключается в установлении границ осуществления государствами их полномочий...»<sup>79</sup>. Ф.А. Манн предлагает определение юрисдикции как «аспекта государственного суверенитета», «права государства регулировать вопросы не только внутреннего значения»<sup>80</sup>. С. Шуббер считает юрисдикцией государства «один из аспектов государственного суверенитета, пределы которого установлены международным правом, и любое нарушение этих пределов является нарушением международного права»<sup>81</sup>.

Можно привести еще множество примеров трактовки понятия «юрисдикция государства». Однако все определения, несмотря на их различия, в любом случае имеют нечто общее – понятие «юрисдикция государства» употребляется совместно с понятием «государственный суверенитет» и означает исключительные, производные от суверенитета, полномочия государства по урегулированию общественных отношений, осуществляемые ими на основании и в соответствии с внутренним законодательством и в рамках международного права, возможность исполнения которых обеспечена государственным принуждением. В литературе также отмечают, что юрисдикция государства является, в первую очередь, международно-правовой категорией, поскольку проявляется главным образом в межгосударственных отношениях<sup>82</sup>.

В.И. Лукьянович указал, что применительно к международному воздушному праву «под юрисдикцией следует понимать права и полномочия на осуществление не только судебной власти, но и законодательной и исполнительной власти в отношении воздушного судна, имущества на его борту, необходимо проводить различие между юрисдикцией в отношении

<sup>79</sup> Jennings R.Y. The Limits of State Jurisdiction // Nordisk Tidsskrift for International Ret. – 1962. – Vol. 32 (1). – P. 209.

<sup>80</sup> Mann F.A. The Doctrine of Jurisdiction in International Law // Collected Courses of the Hague Academy of International Law. – 1964. – Vol. 111. – P. 209.

<sup>81</sup> Shubber S. Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. – P. 50.

<sup>82</sup> Ромашев Ю.С., Фетищев Д.В. Юрисдикция государств в правоохранительной сфере. – М.: Науч. кн., 2009. – С. 7.



воздушного судна... и юрисдикцией в отношении действий, совершенных на борту»<sup>83</sup>. С.В. Черниченко отмечает, что юрисдикция над неодушевленными предметами (такими, как морские и воздушные суда) означает, с одной стороны, «сочетание элементов права пользования и распоряжения вещью (например, право конфискации в каких-либо случаях)», а с другой – в конечном итоге, «адресование определенных правовых велений тем или иным людям (или их коллективам) и обеспечение осуществления таких велений посредством возможности применения принудительных мер. Если государство имеет юрисдикцию над своим судном в открытом море, это означает, что оно адресует свои правовые веления экипажу и пассажирам (в устанавливаемых им пределах) и в случае необходимости может применить к нарушителям меры принуждения»<sup>84</sup>.

Многие исследователи<sup>85</sup> различают законодательную, или предписательную (*legislative*), и исполнительную (*executive*) юрисдикцию. Б. Ченг предложил также свои термины – “*jurisfaction*” и “*jurisaction*” соответственно<sup>86</sup>.

Под законодательной (предписательной) юрисдикцией в науке понимают возможность государства устанавливать в своем внутреннем законодательстве с учетом его международно-правовых обязательств определенные обязательные правила, ожидать осуществления таких правил и требовать их осуществления под угрозой применения правового принуждения<sup>87</sup>. Общеупотребимым является термин «законодательная юрисдикция», и далее в настоящей работе будет использоваться именно данный термин. Необходимо отметить, что, по мнению С.В. Черниченко, более удачным является термин «предписательная

<sup>83</sup> Лукьянович В.И. Права и обязанности командира и членов экипажа воздушного судна при незаконном вмешательстве в деятельность гражданской авиации: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. – М., 1983. – С. 9.

<sup>84</sup> Черниченко С.В. Контуры международного права. – С. 261–262.

<sup>85</sup> См., напр.: Черниченко С.В. Теория международного права. – Т. 2. – С. 114; Черниченко С.В. Контуры международного права. – С. 256; Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 33; Mann F.A. *Studies in International Law*. Oxford: Clarendon Press, 1973. – P. 9.

<sup>86</sup> Cheng B. Crimes on Board Aircraft // *Current Legal Problems*. – 1959. – Vol. 12 (1). – P. 181–182.

<sup>87</sup> См.: Ibid., Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 33–34; Черниченко С.В. Теория международного права. – Т. 2. – С. 114.

юрисдикция», который «передает неразрывную связь юрисдикции с правовыми велениями», в то время как термин «законодательная юрисдикция» «акцентирует внимание на формальной стороне вопроса»<sup>88</sup>. Применительно к неправомерным деяниям на воздушном транспорте законодательная юрисдикция означает, что государство имеет право принимать нормативно-правовые акты в отношении таких деяний, в том числе, формулировать их составы, криминализировать их, устанавливать ответственность и процессуальные правила преследования за их совершение.

Под исполнительной юрисдикцией понимается возможность государства обеспечивать исполнение своих правовых велений посредством применения мер принуждения<sup>89</sup>, причем подчеркивается, что это возможность непосредственного применения правового принуждения<sup>90</sup>. Применительно к неправомерным деяниям на воздушном транспорте это означает осуществление государством действий, в том числе мер принуждения, предусмотренных его законодательством и не противоречащих его международно-правовым обязательствам, в целях пресечения неправомерных деяний, а также преследования лиц, подозреваемых в совершении нарушений, привлечения их к ответственности и исполнения наказания.

Некоторые ученые, помимо законодательной и исполнительной, выделяют также судебную (*“curial”*, или *“judicial”*) юрисдикцию<sup>91</sup>. А.Р. Каюмова указывает на самостоятельный характер судебной юрисдикции, которая «связана не только с правоприменительным процессом», но подразумевает также «толкование нормативных документов по запросам с вынесением заключений, которые могут рассматриваться как результат правотворческой деятельности»<sup>92</sup>. Представляется, что в широком смысле слова

<sup>88</sup> Черниченко С.В. Теория международного права. – Т. 2. – С. 114; Черниченко С.В. Контуры международного права. – С. 256.

<sup>89</sup> См.: Черниченко С.В. Теория международного права. – Т. 2. – С. 114; Черниченко С.В. Контуры международного права. – С. 256.

<sup>90</sup> Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 37.

<sup>91</sup> См., напр.: Каюмова А.Р. Уголовная юрисдикция в международном праве: вопросы теории и практики. – С. 10; Mann F.A. The Doctrine of Jurisdiction in International Law. – P. 209; Shubber S. Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. – P. 50.

<sup>92</sup> Каюмова А.Р. Уголовная юрисдикция в международном праве: вопросы теории и практики. – С. 10.

суды осуществляют исполнительную юрисдикцию, а в случае, указанном А.Р. Каюмовой, – законодательную (предписательную) юрисдикцию. Вследствие этого в настоящем исследовании судебная юрисдикция в качестве самостоятельного вида юрисдикции не выделяется.

В связи с указанными видами юрисдикции следует рассмотреть также термины «установление» и «осуществление» юрисдикции. Термин «установление юрисдикции» в доктрине обычно связывают с законодательной (предписательной) юрисдикцией, понимая под ним «определение пространства, в пределах которого государство считает возможным и допустимым ожидать и требовать осуществления своих правовых велений; круга лиц, которым адресуются такие веления; времени, в течение которого они действуют; вопросов или предметов, по поводу которых веления сформулированы»<sup>93</sup>. Термин «осуществление юрисдикции» относится, прежде всего, к исполнительной юрисдикции, под ним понимается «реализация государством возможности и допустимости обеспечения своих правовых велений посредством применения мер принуждения». По мнению С.В. Черниченко, можно условно говорить и об «осуществлении законодательной юрисдикции», однако, в конечном счете, это будет означать исполнительную юрисдикцию, поскольку осуществление законодательной юрисдикции возможно только тогда, когда лицо, нарушившее правовое веление, или предмет, по поводу которого веление сформулировано, находятся в сфере исполнительной юрисдикции<sup>94</sup>.

Юрисдикцию можно разделить на территориальную – то есть в пределах территории государства, – и экстратерриториальную – то есть за пределами территории государства<sup>95</sup>.

В отечественной доктрине иногда в качестве синонимов употребляют термины «экстратерриториальная» и «экстерриториальная» юрисдикция.

<sup>93</sup> Черниченко С.В. Теория международного права. – Т. 2. – С. 114; Черниченко С.В. Контуры международного права. – С. 257–258.

<sup>94</sup> Черниченко С.В. Теория международного права. – Т. 2. – С.116.

<sup>95</sup> См.: Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 9; Shubber S. Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. – P. 50.

Например, Г.А. Королев в диссертационном исследовании, посвященном проблемам универсальной юрисдикции государств, использовал термин «экстерриториальная юрисдикция»<sup>96</sup>. В то же время другие авторы в работах по проблемам юрисдикции в международном праве (например, О.С. Черниченко<sup>97</sup>, А.Р. Каюмова<sup>98</sup>) употребляют термин «экстратерриториальная юрисдикция». Представляется, что в данном случае следует согласиться с исследователями, употребляющими термин «экстратерриториальная юрисдикция». О.С. Черниченко указывает, что термин «экстерриториальность» означает «внеземельность», то есть «правовую фикцию, суть которой заключается в том, что субъект права считается находящимся в пределах «своего» государства, хотя в действительности физически он присутствует на территории другого государства. Иными словами, концепция экстерриториальности могла служить, по существу, обоснованием абсолютного иммунитета от юрисдикции государства пребывания»<sup>99</sup>.

Применительно к неправомерным деяниям на воздушном транспорте территориальная и экстратерриториальная юрисдикция означает, что государство обладает (или может обладать) юрисдикцией в отношении любого такого деяния, совершенного как в пределах его территории, в том числе, в воздушном пространстве, так и за пределами его территории, в том числе, на международной территории или территории иностранного государства. Объем полномочий государства в этих двух случаях не может быть одинаковым.

В отношении территориальной юрисдикции фундаментальным правилом является положение о ее полноте<sup>100</sup>, которая заключается в наличии у государства полномочия осуществлять и законодательную, и исполнительную юрисдикцию, в том числе, в отношении любых неправомерных деяний на

<sup>96</sup> Королев Г.А. Универсальная юрисдикция государств в отношении серьезных нарушений норм международного права: основания применения и порядок осуществления: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. – М., 2010. – С. 22.

<sup>97</sup> Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 78.

<sup>98</sup> Каюмова А.Р. Уголовная юрисдикция государств в международном праве. – С. 62.

<sup>99</sup> Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 78.

<sup>100</sup> Там же. – С. 54-55; Shubber S. Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. – P. 50.

воздушном транспорте. Исследователи<sup>101</sup> говорят также об исключительном характере территориальной юрисдикции, который проявляется в том, что никакое государство не может осуществлять исполнительную юрисдикцию на территории другого государства без согласия последнего<sup>102</sup>.

Экстратерриториальная юрисдикция, в отличие от территориальной, имеет определенные пределы, представляя собой в основном лишь законодательную юрисдикцию<sup>103</sup>, и проявляется в том, что государство имеет право принимать нормативно-правовые акты в отношении своих граждан, находящихся за границей. При определенных условиях государство может законодательствовать также в отношении находящихся за его пределами иностранных граждан<sup>104</sup>.

Исполнительная экстратерриториальная юрисдикция может осуществляться на территории иностранных государств только при наличии их соответствующего согласия<sup>105</sup>. Кроме этого, экстратерриториальная юрисдикция не является неотъемлемым свойством любого государства. Государства во многом решают самостоятельно, распространять ли в рамках пределов, обозначенных международным правом, действие своего внутреннего законодательства за границы своей территории, и если распространять – то в каком объеме<sup>106</sup>. Например, в Соединенном Королевстве некоторые уголовные законы не могут действовать за пределами ее территории<sup>107</sup>, экстратерриториальное действие Общегражданского Уголовного кодекса

<sup>101</sup> См.: Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 38, 79; Shubber S. Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. – P. 51.

<sup>102</sup> Так, еще судья Постоянной арбитражной палаты М. Хюбер указал в Решении от 4 апреля 1928 г. по делу *Об острове Пальмас (The Island of Palmas (or Miangas) case)*, что наличие территориального суверенитета является основополагающей идеей, из которой следует исходить при решении основных вопросов международных отношений: «Суверенитет в отношениях между государствами означает независимость. Независимость в отношении части земной поверхности – это право осуществлять в ее пределах, для исключения какого-либо другого государства, функций государства». См.: UN Reports of International Arbitral Awards. – 1928. – Vol. 2. – P. 838. См. также: Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 38, 79; Jennings R.Y. The Limits of State Jurisdiction. – P. 212.

<sup>103</sup> Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 78–79.

<sup>104</sup> См.: *S.S. Lotus case (France v. Turkey)*. Judgment No. 9 dated September 07, 1927 // Publications of the Permanent Court of International Justice. – 1927. Ser. A. – No. 10. – P. 20.

<sup>105</sup> Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 38, 79.

<sup>106</sup> См.: Там же. – С. 42; Shubber S. Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. – P. 54.

<sup>107</sup> См.: Jennings R.Y. Extra-territorial Jurisdiction and the United States Antitrust Laws // British Yearbook of International Law. – 1957. – Vol. 33. – P. 149.

Норвегии 1902 г.<sup>108</sup> (п. 3 параграфа 12) и Уголовного кодекса Республики Сан-Марино 1974 г.<sup>109</sup> (ст. 6) ограничено лишь определенными составами преступлений.

Применительно, в том числе, к воздушному транспорту употребляется также термин «квазитерриториальная» юрисдикция, которую государства осуществляют в отношении имеющих их национальность морских и воздушных судов, космических кораблей, а также лиц и имущества на их борту<sup>110</sup>. В подготовленном в 1935 г. специалистами Гарвардской школы права *Проекте Конвенции о юрисдикции в отношении преступлений* («Гарвардский проект 1935 г.»)<sup>111</sup> указано, что «государство обладает юрисдикцией в отношении (а) любого преступления, совершенного за пределами его территории полностью или частично... на частном корабле или летательном аппарате, имеющем национальность этого государства, и (б) любой попытки совершения за пределами его территории преступления полностью или частично... на частном корабле или летательном аппарате» (ст. 4).

Квазитерриториальная юрисдикция является разновидностью экстратерриториальной юрисдикции. Г.А. Королев указывает, что юрисдикция государства флага воздушного судна является экстратерриториальной<sup>112</sup>. О.С. Черниченко пишет, что «к экстратерриториальной юрисдикции относится и так называемая «квазитерриториальная» юрисдикция, которая хотя и основана на территориальном принципе, но распространяется на объекты (морские и воздушные суда, космические объекты), находящиеся за пределами территории государства»<sup>113</sup>.

<sup>108</sup> См.: Уголовный кодекс Норвегии / под ред. Ю.В. Голика. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2003. – С. 30–31.

<sup>109</sup> См.: Уголовный кодекс Республики Сан-Марино / под ред. С.В. Максимова. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2002. – С. 32–33.

<sup>110</sup> См.: Cheng B. The Extra-Terrestrial Application of International Law. – P. 135.

<sup>111</sup> Draft Convention on Jurisdiction with Respect to Crime adopted by Harvard Law School // American Journal of International Law. – 1935. – Vol. 29, Supplement. – P. 439–442.

<sup>112</sup> См.: Королев Г.А. Указ. соч. – С. 32. Г.А. Королев называет юрисдикцию «экстерриториальной», подразумевая экстратерриториальную юрисдикцию. Выше в настоящем разделе было указано, что в литературе эти понятия иногда смешиваются, однако точным является термин «экстратерриториальная юрисдикция».

<sup>113</sup> Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 11.

Одним из наиболее распространенных является деление юрисдикции государств на гражданскую, административную и уголовную<sup>114</sup>. В контексте темы настоящего исследования следует более подробно рассмотреть основания и принципы уголовной юрисдикции государства.

В п. «b» ст. 1 Гарвардского проекта 1935 г. юрисдикция государства в отношении преступлений определена как их «полномочие в соответствии с международным правом преследовать и наказывать за совершенное преступление»<sup>115</sup>. С учетом изложенных выше тезисов о содержании законодательной (предписательной) и исполнительной юрисдикции государства данное определение представляется неполным. Думается, что юрисдикцию государства в отношении неправомерных деяний (вне зависимости от их квалификации по национальному законодательству) следует определить 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, пресекать их совершение, а также наказывать за их совершение. В контексте неправомерных деяний на воздушном транспорте понятие «юрисдикция» необходимо рассматривать в двух аспектах:

- юрисдикция государства в отношении совершенного деяния, связанная с привлечением нарушителя к ответственности;
- юрисдикция государства на борту воздушного судна в полете, связанная с пресечением неправомерного деяния.

В международном праве сложилось несколько общих принципов, на основании которых может быть установлена (и при определенных условиях – осуществлена) экстратерриториальная юрисдикция в отношении

---

<sup>114</sup> См.: Там же. – С. 41, 50.

<sup>115</sup> American Journal of International Law. – 1935. – Vol. 29, Supplement. – P. 439.

неправомерных деяний<sup>116</sup>, в том числе, на воздушном транспорте. К таким принципам относятся:

- 1) персональный;
- 2) реальный;
- 3) универсальный.

Следует отметить, что в отечественной доктрине не вполне сложилась терминология, касающаяся данных оснований юрисдикции. В настоящем исследовании используется один из допустимых вариантов терминологии, не исключающий при этом другие варианты.

В соответствии с персональным принципом государство имеет возможность установления юрисдикции в отношении лиц, имеющих его гражданство, без территориальных ограничений, в том числе, в отношении своих граждан, каким-либо образом причастных к совершению неправомерных деяний на борту иностранных воздушных судов, находящихся за пределами территории данного государства. В литературе данный принцип называют также «личным»<sup>117</sup>, «принципом гражданства»<sup>118</sup> и «принципом национальности» (“*nationality principle*”)<sup>119</sup>.

Персональный принцип основан на международно-правовой концепции гражданства («национальности» – “*nationality*” – в англоязычной литературе), которая может отличаться от соответствующих концепций внутреннего законодательства государств. Международно-правовая концепция гражданства (национальности) была сформулирована Международным Судом ООН в Решении от 6 апреля 1955 г. по делу *Ноттебома (Лихтенштейн v. Гватемалы)*<sup>120</sup> как «реальное и эффективное гражданство», основанное на фактических (а не формально-юридических) связях лица с государством. Под

<sup>116</sup> См. подробнее, напр.: Joyner C.C. *International Law of the 21<sup>st</sup> Century: Rules for Global Governance*. – Lanham: Rowman and Littlefield, 2005. – P. 150; Shubber S. *Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft*. –P. 76-84; Mann F.A. *Studies in International Law*. – P. 31.

<sup>117</sup> См., напр.: Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 45.

<sup>118</sup> См., напр.: Королев Г.А. Указ. соч. – С. 29; Ромашев Ю.С., Фетищев Д.В. Указ. соч. – С. 14.

<sup>119</sup> См., напр.: Oduntan G. *Op. cit.* – P. 41.

<sup>120</sup> *Nottebohm case (second phase) (Liechtenstein v. Guatemala)*. Judgment dated April 06, 1955 // International Court of Justice Reports. – 1955. – P. 4–27.



«гражданством» Суд понимает «правовую связь, имеющую в качестве своей основы социальный факт привязанности, подлинную связь существования, интересов и чувств, наряду с существованием взаимных прав и обязанностей. Она может пониматься как юридическое выражение того факта, что лицо, наделенное ей... фактически более тесно связано с народом государства, предоставившего гражданство, чем какого-либо другого государства»<sup>121</sup>. Под действие данного принципа могут подпасть не только лица, юридически имеющие гражданство государства, но при определенных условиях и лица без гражданства, а также иностранцы.

Персональный принцип подразделяется на два вида – активный и пассивный. В соответствии с активным персональным принципом государство может установить юрисдикцию в отношении своих граждан, совершивших неправомерное деяние на территории иностранного государства, в том числе, в отношении актов, совершенных гражданином данного государства на борту иностранного воздушного судна, находящегося за пределами территории данного государства.

В соответствии с пассивным персональным принципом государство может установить свою юрисдикцию в отношении иностранных граждан, совершивших неправомерное деяние против граждан данного государства или лиц, постоянно проживающих на его территории<sup>122</sup>. Применительно к воздушному транспорту данный принцип может быть проиллюстрирован следующим примером: на борту воздушного судна, зарегистрированного в государстве А и находящегося в воздушном пространстве государства Б, совершено противоправное деяние гражданином государства В в отношении гражданина государства Г. В соответствии с рассматриваемым принципом государство Г (государство гражданства потерпевшего) имеет право установить свою юрисдикцию в отношении совершившего неправомерное деяние гражданина государства В.

---

<sup>121</sup> Ibid. – P. 23.

<sup>122</sup> Shubber S. Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. – P. 154.

Указанный принцип подвергался критике как в судебной практике, так и в доктрине. В частности, судья Дж.Б. Мур<sup>123</sup> в Особом мнении по делу *Лотус* указал, что распространение действия национальных законов на территорию другого государства противоречит принципу исключительной территориальной юрисдикции этого государства. Р. Дженнингс<sup>124</sup> назвал данный принцип «наиболее сомнительным из всех оснований экстратерриториальной юрисдикции» и отметил, что вероятность злоупотребления данным принципом очень высока. Аналогичных точек зрения придерживались Ф.А. Манн<sup>125</sup> и С. Шуббер<sup>126</sup>. А.Р. Каюмова<sup>127</sup> отмечает, что данный принцип не является общепризнанным.

Следующий принцип – реальный (в английском варианте – “*security principle*”) – в доктрине называют также «охранительным»<sup>128</sup>, «защитным»<sup>129</sup> и «принципом безопасности»<sup>130</sup>. Он заключается в возможности государства установить экстратерриториальную юрисдикцию в отношении деяний, совершенных иностранными гражданами и направленных против интересов, безопасности, экономической и политической независимости или территориальной целостности этого государства. Данный принцип можно проиллюстрировать на следующем примере: если гражданин государства А, находясь на борту воздушного судна, зарегистрированного в государстве Б и осуществляющего полет в воздушном пространстве государства В, совершает соответствующее деяние в отношении государства Г (например, подготавливает террористический акт против государства Г), государство Г имеет право установить юрисдикцию в отношении данного гражданина. Применение указанного принципа на практике должно осуществляться

<sup>123</sup> *S.S. Lotus case (France v. Turkey)*. Dissenting opinion by Mr. Moore // Publications of the Permanent Court of International Justice. – 1927. Ser. A. – No. 10. – P. 92.

<sup>124</sup> Jennings R.Y. Extra-territorial Jurisdiction and the United States Antitrust Laws. – P. 155.

<sup>125</sup> Mann F.A. The Doctrine of Jurisdiction in International Law. – P. 92.

<sup>126</sup> Shubber S. Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. – P. 80.

<sup>127</sup> Каюмова А.Р. Уголовная юрисдикция государств в международном праве. – С. 65.

<sup>128</sup> См., напр.: Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 41; Ромашев Ю.С., Фетищев Д.В. Указ. соч. – С. 15.

<sup>129</sup> См., напр.: Королев Г.А. Указ. соч. – С. 34; Каюмова А.Р. Уголовная юрисдикция государств в международном праве. – С. 61.

<sup>130</sup> См., напр.: Королев Г.А. Указ. соч. – С. 34.

исключительно в пределах, необходимых для защиты национальной безопасности государства. Очевидно, однако, что государства могут злоупотреблять его применением.

Универсальный принцип (в английском варианте – “*universality principle*”) подразумевает, что любое государство может установить и осуществить юрисдикцию в отношении определенных деяний в целях защиты общих интересов всех государств мира. Данный принцип традиционно применяется в отношении ряда тяжких преступлений, совершаемых за пределами территориальной юрисдикции какого-либо государства, например, в открытом море. Важно, что такая юрисдикция в основном является полной, то есть не только законодательной (предписательной), но также исполнительной<sup>131</sup>.

Юристы<sup>132</sup> отмечают, что на практике установление государством юрисдикции на основании универсального принципа затруднительно, поскольку это, как правило, влечет широкий международный резонанс, и кроме того, в настоящий момент отсутствуют четко определенные на международно-правовом уровне механизмы применения данного принципа.

Применительно к неправомерным деяниям на воздушном транспорте принято выделять также специальные принципы экстратерриториальной юрисдикции государств, в частности:

- 1) принцип флага<sup>133</sup>;
- 2) смешанный (комбинированный) принцип;
- 3) принцип юрисдикции государства вылета и государства посадки воздушного судна.

Под принципом флага понимается право государства применять уголовное законодательство в отношении деяний, произошедших на борту

<sup>131</sup> См.: Restatement (Second) of the Law // Foreign Relations Law of the United States. – American Law Institute Publishers, 1965. – P. 92.

<sup>132</sup> См.: Каюмова А.Р. Современные проблемы универсальной юрисдикции государств в международном праве // Современные тенденции развития международного гуманитарного права: сб. науч. докл. Междунар. науч.-практ. конф. – Казань: Центр инновационных технологий, 2011. – С. 136–137.

<sup>133</sup> См., например: Королев Г.А. Указ. соч. – С. 32; Honig J.P. The Legal Status of Aircraft. – The Hague: Martinus Nijhoff, 1956. – P. 140; Каюмова А.Р. Уголовная юрисдикция государств в международном праве. – С. 64.

воздушного судна, которое зарегистрировано в государстве, устанавливающим этот вид юрисдикции (государстве флага)<sup>134</sup>.

Под «смешанным», или «комбинированным» принципом (в англоязычной литературе – “*mixed principle*”) понимается применение по выбору либо юрисдикции государства, на территории (в воздушном пространстве) которого находилось воздушное судно в момент совершения деяния, либо юрисдикции государства регистрации<sup>135</sup>. Юристы по-разному решают возникающую конкуренцию юрисдикций.

Одни авторы<sup>136</sup> предлагают считать преимущественной территориальную юрисдикцию, а юрисдикцию государства флага применять только в том случае, если деянием затронуты интересы безопасности этого государства либо невозможно точно установить, на территории какого государства было совершено деяние. Другие авторы<sup>137</sup> указывают, что территориальная юрисдикция и юрисдикция государства флага не имеют какого-либо преимущества друг перед другом и решение о том, какое государство будет устанавливать свою юрисдикцию в каждом конкретном случае, зависит от того, против интересов какого государства в большей степени направлено посягательство.

Принципы юрисдикции государства вылета и государства посадки воздушного судна<sup>138</sup> являются, по сути, частными случаями универсальной юрисдикции государств, поскольку они не предполагают наличие какой-либо связи между деянием и государством, устанавливающим свою юрисдикцию.

---

<sup>134</sup> Королев Г.А. Указ. соч. – С. 32.

<sup>135</sup> См.: Лукьянович В.И. Указ. соч. – С. 9.

<sup>136</sup> См.: Honig J.P. Op. cit. – P. 141.

<sup>137</sup> Diederiks-Verschoor I.H.Ph. An Introduction to Air Law. – 9<sup>th</sup> rev. ed. – Aalphen aan den Rijn, the Netherlands: Kluwer Law International, 2012. – P. 392.

<sup>138</sup> См.: Ibid.

### **§3. Национальность воздушного судна в контексте противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте**

Принцип юрисдикции государства флага (регистрации, национальности) воздушного судна является основополагающим в международном воздушном праве. В литературе<sup>139</sup> иногда указывают, что юрисдикция государства флага судна основана на территориальном принципе, хотя и распространяется экстратерриториально. Представляется, однако, что юрисдикция государства флага имеет тесную связь не с территориальным, а с рассмотренным выше персональным принципом. Более того, в зарубежной доктрине принцип флага обычно не выделяют в качестве самостоятельного, а объединяют с персональным принципом под одним термином «принцип национальности» (“*nationality principle*”), поскольку как персональный принцип, так и принцип флага основаны на концепции национальности как «связи с государством в силу принадлежности к данному государству»<sup>140</sup>. В.И. Лукьянович также указал, что применение закона государства регистрации независимо от места нахождения судна является национальным типом юрисдикции<sup>141</sup>.

В прошлом, действительно, юрисдикцию в отношении морских судов рассматривали, скорее, как территориальную, прибегая к правовой фикции о том, что судно – это «плавающая территория» государства<sup>142</sup>. Однако уже тогда юристы отмечали, что данная фикция применима только к государственным судам, в которых «живет суверенитет их государств, где бы они ни находились. Все преступления, совершенные на них или из них, должны быть рассматриваемы, как бы они были совершены на родине государственного корабля», однако «совершенно иное отношение существует к кораблям частных лиц, так как они не являются представителями своего государства, и потому деликты, совершенные на них, когда они находятся в водах другого

<sup>139</sup> Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 43, 50.

<sup>140</sup> См.: clause “a” article 1 of the Draft Convention on the Law of Nationality, adopted by Harvard Law School // American Journal of International Law. – 1929. – Vol. 23, Special Supplement. – P. 22.

<sup>141</sup> Лукьянович В.И. Указ. соч. – С. 9.

<sup>142</sup> См.: Черниченко О.С. Указ. соч. – С. 40.

государства, подлежат юрисдикции последнего»<sup>143</sup>. Аналогичное правило действует и в отношении воздушных судов: «если место совершения деликта находится над сухопутной территорией... государства или его собственными водами, то преимущественное право на наказание имеет судебное учреждение этого государства. Отечественные же власти судна компетентны лишь при наличии таких условий, при которых они обычно реагируют на совершение своими подданными неправомерных деяний за границей»<sup>144</sup>; «преступление, совершенное во время плавания в воздухе, подпадает компетенции судов того государства, над которым находится воздушный корабль»<sup>145</sup>. Юрист Дж. Купер<sup>146</sup> указал, что концепция национальности судна основана на допущении о том, что оно обладает статусом «квазиперсональности», и понятие «национальность» судна для целей морского и воздушного права следует считать аналогом понятия «гражданства», используемого в отношении физических лиц.

В начале XX века, когда авиация только зарождалась, юристами высказывались предложения о применении к воздушным судам режима, используемого в отношении не морских судов, а автомобилей, что подразумевало нераспространение на воздушные суда правил о национальности, и осуществление регистрации только для целей идентификации. В частности, такие точки зрения были высказаны делегациями от Швейцарии и Нидерландов в ходе Международной конференции по аэронавигации (Париж, 8 мая–28 июня 1910 г.)<sup>147</sup>. Итоговое решение на указанной Конференции, однако, было принято в пользу распространения правил о национальности морских судов на воздушные суда. Юристами того времени обсуждался вопрос о том, по какому критерию должна определяться национальность воздушного судна – по национальности собственника либо по

<sup>143</sup> Вейсман Р.Л. Воздухоплавание в его отношении к праву вообще и к уголовному праву в особенности // Труды юридического общества при Императорском С.-Петербургском университете. – Т. 2: Второе полугодие 1909 г. – СПб.: тип. М.М. Стасюлевича, 1911. – С. 106. См. также: Гольденберг В.А. Указ. соч. – С. 44.

<sup>144</sup> Вейсман Р.Л. Указ. соч. – С. 114.

<sup>145</sup> Гольденберг В.А. Указ. соч. – С. 45.

<sup>146</sup> Cooper J.C. The National Status of Aircraft // Journal of Air Law and Commerce. – 1950. – Vol. 17. – P. 293.

<sup>147</sup> См.: Honig J.P. Op. cit. – P. 44.

месту регистрации воздушного судна, и большинство поддержало второй критерий<sup>148</sup>. Это правило было позже подтверждено в *Конвенции о воздушном передвижении (Париж, 13 октября 1919 г.)*<sup>149</sup> («Парижская конвенция 1919 г.»), в ст. 6 которой указано, что воздушное судно имеет национальность того государства, в котором оно зарегистрировано. Правило о национальности воздушного судна было закреплено и в более поздних документах – *Иберо-Американской Конвенции о воздушном передвижении (Мадрид, 1 ноября 1926 г.)*<sup>150</sup> (ст. 6) и *Панамериканской Конвенции о коммерческой авиации (Гавана, 20 февраля 1928 г.)*<sup>151</sup> («Гаванская конвенция 1928 г.») (ст. 7).

Согласно ст. 17 действующей в настоящее время Чикагской конвенции 1944 г., «воздушные суда имеют национальность того государства, в котором они зарегистрированы». В соответствии со ст. 18 Конвенции «не может считаться действительной регистрация воздушного судна более, чем в одном государстве, но его регистрация может переходить от одного государства к другому», при этом согласно ст. 19 вопросы регистрации и смены регистрации воздушного судна решаются в соответствии с внутренними законами и правилами государств-участников.

В зарубежной доктрине<sup>152</sup> высказывались идеи о возможности присвоения воздушному судну национальности не только государства, но также международных организаций, организаций совместной эксплуатации и международных эксплуатационных агентств. Существовала даже точка зрения о необходимости наделения международных организаций правом осуществлять

<sup>148</sup> См.: Корф С.А. Воздухоплавание и международное право // Русская мысль. – М.; СПб., 1913. – Кн. 12, ч. 2. – С. 62; Ключников Ю.В. Воздухоплавание и международное право // Юридический вестник. – М., 1916. – Кн. 14, № 2. – С. 156.

<sup>149</sup> Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation // International Legislation: A Collection of the Texts of Multipartite International Instruments of General Interest / edited by M.O. Hudson. – Vol. I. – Washington, 1931–1950. – P. 359.

<sup>150</sup> Ibero-American Convention on Air Navigation // Ibid. – Vol. III. – P. 2019.

<sup>151</sup> Pan-American Convention on Commercial Aviation // Ibid. – Vol. IV. – P. 2354.

<sup>152</sup> Francois J.P.A. Supplementary Report on the Right of International Organizations to Sail Vessels Under their Flags // Yearbook of International Law Commission. – 1956. – Vol. 2. – P. 103.

элементы государственной юрисдикции в отношении воздушных судов<sup>153</sup>, однако указанные идеи не были реализованы.

В.И. Лукьянович отметил, что «советская доктрина международного воздушного права исходит из того, что юрисдикция государства регистрации в отношении действий на борту должна быть исключительной и превалирующей»<sup>154</sup>. Однако практика свидетельствует, что осуществление юрисдикции государством регистрации воздушного судна в ряде случаев может оказаться затруднительным либо неэффективным, поскольку такое государство может фактически не иметь отношения к эксплуатации воздушного судна. Речь идет, в частности, о случаях регистрации воздушного судна под так называемым «удобным флагом» и аренды (лизинга) воздушного судна.

Регистрация воздушного судна под «удобным флагом», или «открытая регистрация», означает регистрацию судна в каком-либо государстве при отсутствии факторов, связывающих данное судно с государством регистрации, в целях получения каких-либо преимуществ (например, в целях оптимизации налогообложения). В частности, судно может принадлежать лицам, которые не являются гражданами (физические лица) или не зарегистрированы (юридические лица) в данном государстве, и (или) фактически эксплуатироваться за пределами государства регистрации. Определение термина «удобный флаг» содержится в одном из рабочих документов ИКАО и подразумевает «термин, воспринятый из индустрии морского транспорта, означающий ситуацию, при которой коммерческое судно, принадлежащее гражданам государства, зарегистрировано в другом государстве и может беспрепятственно эксплуатироваться другими государствами и между ними»<sup>155</sup>.

Неэффективность юрисдикции государства формальной регистрации создает условия для ненадлежащего использования воздушных судов. Данное

<sup>153</sup> Так, некоторые члены Комиссии международного права придерживались позиции о том, что, по крайней мере, ООН имеет право не только владеть судами на праве собственности, но и осуществлять их защиту – а это уже фактически юрисдикционные полномочия. – См.: O'Connell D.P. *International Law*. – London: Stevens, 1970. – Vol. 1 (2). – P. 100.

<sup>154</sup> Лукьянович В.И. Указ. соч. – С. 9.

<sup>155</sup> Report on the Study on the Safety and Security Aspects of Economic Liberalization (May 11, 2005). Документ ИКАО C-WP/12480, Appendix. – P. 2.



утверждение можно проиллюстрировать примером из практики – ситуацией, сложившейся в начале 2000-х годов в Либерии, которая, в силу благоприятного налогового законодательства, является популярным государством «удобного флага». В связи с тем, что в тот период в Либерии была слабо организована система контроля в сфере воздушного транспорта, многие зарегистрированные в Либерии воздушные суда эксплуатировались при отсутствии государственного контроля, «никогда не инспектировались и не находились в данном государстве»<sup>156</sup>. Это обстоятельство привлекло внимание преступных сообществ, которые стали регистрировать в Либерии самолеты, используемые для незаконной трансграничной перевозки оружия, и даже создали в Либерии притворную авиакомпанию<sup>157</sup>. Данная ситуация привела к дестабилизации в целом регионе и потребовала вмешательства Совета Безопасности ООН, который запретил полеты всех зарегистрированных в Либерии воздушных судов до момента предоставления государством информации о каждом воздушном судне и приведения регистрационного учета воздушных судов в соответствие с Приложением 7 к Чикагской конвенции 1944 г.<sup>158</sup>

В связи с указанными обстоятельствами в доктрине обсуждается возможность расширительного толкования содержания принципа юрисдикции государства флага воздушного судна как включающего возможность осуществления юрисдикции не государством формальной регистрации, а государством, с которым у судна имеется реальная связь. Ряд видных ученых придерживается точки зрения о том, что концепция гражданства, сформулированная Международным Судом ООН в Решении по делу *Ноттебома*, распространяется и на понятие национальности судна. Соответственно, государство регистрации, претендующее на осуществление

<sup>156</sup> Report of the Panel of Experts Established by Resolution 1306 (2000) on the Situation in Sierra Leone (December 20, 2001) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/2000/1195](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/2000/1195) (дата обращения: 05.02.2017).

<sup>157</sup> Letter from the Chairman of the Security Council Committee Established Pursuant to Resolution 1343 (2001) concerning Liberia addressed to the President of the Security Council (October 26, 2001). Документ ООН S/2001/1015. – P. 10.

<sup>158</sup> Резолюция 1343 (2001), принятая Советом Безопасности на его 4287-м заседании 07 марта 2001 г. [Электронный ресурс]. Документ ООН S/RES/1343. URL: [http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/1343\(2001\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1343(2001)) (дата обращения: 05.02.2017).

своей юрисдикции в отношении судна, должно обладать, в первую очередь, реальной связью с этим судном<sup>159</sup>. В рамках дела «*Барселона Трэкин*»<sup>160</sup> (1970 г.) судья Ф.К. Джессап<sup>161</sup> отметил в Особом мнении, что принцип «реальной связи» является общим для решения вопросов национальности людей, судов и компаний, и что во всех случаях государства не обязаны признавать национальность, предоставленную при отсутствии «реальной связи».

Следует отметить, что в документах морского права, считающихся во многом кодификацией обычая, содержатся прямые указания на необходимость наличия между государством флага судна и судном реальной связи. В частности, в п. 1 ст. 5 *Конвенции об открытом море (Женева, 29 апреля 1958 г.)*<sup>162</sup> («Женевская конвенция 1958 г.») указано следующее: «Каждое государство определяет условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на его территории и права плавать под его флагом. Суда имеют национальность того государства, под флагом которого они вправе плавать. Между данным государством и данным судном должна существовать реальная связь; в частности, государство должно эффективно осуществлять в области технической, административной и социальной свою юрисдикцию и свой контроль над судами, плавающими под его флагом»; п. 1 ст. 91 *Конвенции ООН по морскому праву (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.)*<sup>163</sup> («Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.») гласит: «Каждое государство определяет условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на его территории и права плавать под его флагом. Суда имеют национальность того государства, под флагом которого они имеют право плавать. Между государством и судном должна существовать реальная связь».

<sup>159</sup> См., например: Cheng B. *The Law of International Air Transport*. – London: Stevens, 1962. – P. 131, 207.

<sup>160</sup> *Case Concerning The Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited (second phase) (Belgium v. Spain)*. Judgment dated February 05, 1970. Separate Opinion of Judge Jessup // *International Court of Justice Reports*. – 1970. – P. 161–222.

<sup>161</sup> *Ibid.* – P. 188.

<sup>162</sup> Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. 22. – М.: Междунар. отношения, 1967. – С. 222–232.

<sup>163</sup> Собрание законодательства Российской Федерации. – 1997. – № 48. – Ст. 5493.

Вместе с тем, в литературе приводились различные аргументы против концепции «реальной связи» применительно к судам. Некоторые юристы указали, что принцип реальной связи, как он определен Международным Судом ООН, применим только к физическим лицам<sup>164</sup>. Следует также отметить, что текст Женевской конвенции 1958 г. был принят спустя всего три года после вынесения Международным Судом ООН решения по делу *Ноттебома*, формулировки которого, весьма вероятно, были «автоматически» перенесены в Конвенцию.

В этой связи примечательно, что в текст Чикагской конвенции 1944 г., которая была принята раньше и не испытывала влияния Решения по делу *Ноттебома*, положения о «реальной связи» не были включены намеренно. Так, еще в ходе обсуждения проекта Чикагской конвенции 1944 г. одним из делегатов был поднят вопрос о том, что желательно предусмотреть в документе правила на случай, если государство регистрации воздушного судна фактически не будет иметь с ним связи. Было указано, что в отношении воздушных судов следует установить правило «реального владения», поскольку «необходимо понимать, с кем мы имеем дело, и если авиакомпания зарегистрирована в какой-либо стране, она является национальной авиакомпанией, а не чем-то, маскирующимся под «вымышленным» флагом»<sup>165</sup>. Однако итоговый текст Чикагской конвенции 1944 г. не содержит соответствующих положений. Более того, прямые указания на необходимость наличия какой-либо связи между государством регистрации и воздушным судном были исключены из текстов более ранних конвенций. Так, в ст. 7 Парижской конвенции 1919 г. было указано, что воздушное судно не может быть зарегистрировано в каком-либо государстве, если такое судно не принадлежит «субъектам» этого государства. Гаванская и Иберо-американская

<sup>164</sup> См.: McDougal M.S., Burke W.T., Vlasic I.A. The Maintenance of Public Order and the Nationality of Ships // The American Journal of International Law. – 1960. – Vol. 54. – P. 39; Boczek B.A. Flags of Convenience: An International Legal Study. – Cambridge: Harvard University Press, 1962. – P. 122; Shubber S. Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. – P. 128–129.

<sup>165</sup> Proceedings of International Civil Aviation Conference (Chicago, Illinois, November 01–December 07, 1944). – Vol. I. – Washington: U.S. Government Printing Office, 1948. – P. 451.

конвенции данное требование не содержали, а в 1929 г. в ст. 7 Парижской конвенции 1919 г. были внесены изменения, исключившие правило о гражданстве собственника воздушного судна в качестве фактора, определяющего национальность воздушного судна.

Кроме этого, достаточность факта регистрации судна для установления его национальности следует из международной судебной практики. В литературе<sup>166</sup> часто ссылаются на Консультативное заключение Международного Суда ООН от 8 июня 1960 г. *о Составе Комитета по безопасности на море Межправительственной морской консультативной организации*<sup>167</sup>, в котором Суд отказался от принципа «реальной связи» при установлении национальности морских судов. В рамках данного дела Суд рассмотрел, в том числе, п. «а» ст. 28 *Конвенции о Межправительственной морской консультативной организации (Женева, 6 марта 1948 г.)*<sup>168</sup>, в котором указано, что «Комитет по безопасности на море состоит из 14 членов Организации, избираемых Ассамблеей из числа правительств государств, имеющих значительный интерес в безопасности на море, не менее восьми из которых должны быть государствами, обладающими наибольшим флотом...». Перед Судом был поставлен вопрос о соответствии требованиям данной статьи состава Комитета по безопасности на море, в который не были включены Либерия и Панама, находившиеся на тот момент на третьем и восьмом местах в мире соответственно по грузоподъемности судов, зарегистрированных под их флагами. Суд пришел к выводу, что состав указанного Комитета не соответствует требованиям п. «а» ст. 28 Конвенции о Межправительственной морской консультативной организации и указал: «В ходе обсуждений была высказана точка зрения, что Ассамблея при определении размера флота

<sup>166</sup> См., напр.: Shubber S. Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. – P. 130; Петченко М.А. Международно-правовые проблемы функционирования офшорных финансовых центров: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. – М., 2008. – С. 20.

<sup>167</sup> *Constitution of the Maritime Safety Committee of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization*. Advisory Opinion dated June 08, 1960 // International Court of Justice Reports. – 1960. – P. 150–172.

<sup>168</sup> *Convention on the Intergovernmental Maritime Consultative Organization* = (Конвенция о Межправительственной морской консультативной организации) (Женева, 06 марта 1948 г.) [Электронный ресурс]. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201276/volume-1276-I-4214-English.pdf> (дата обращения: 05.02.2017).

государств вправе учитывать принцип реальной связи, которая, по ее мнению, существует между судами и государствами, в которых они зарегистрированы... поскольку Суд пришел к заключению, что определение государств, обладающих наибольшим флотом осуществляется исключительно на основе грузоподъемности судов, *зарегистрированных* в соответствующих государствах, любое дальнейшее исследование дискуссий о реальной связи неуместно...»<sup>169</sup>.

Существует также значительное количество решений Суда Европейского Союза (Суд ЕС), которые подтверждают данную позицию. В частности, к такому выводу Суд ЕС пришел при рассмотрении дела *Anklagemyndigheden v. Poulsen and Diva Navigation* (1992 г.)<sup>170</sup>. В рамках данного дела фигурировало судно, зарегистрированное в Панаме, однако фактически принадлежавшее и эксплуатируемое гражданами Дании. Данное судно было арестовано в порту Дании по подозрению в нарушении законодательства Европейского Союза при вылове лосося. Дело было передано в Суд Европейского Союза для предварительного рассмотрения, при этом одним из вопросов, поставленных перед Судом, был вопрос о возможности признания судна, зарегистрированного не в государстве-члене ЕС, для целей законодательства ЕС, судном, имеющим национальность государства-члена ЕС в связи с наличием между судном и таким государством «реальной связи». Суд указал, что «в соответствии с международным правом судно имеет только одну национальность – государства, в котором оно зарегистрировано... Тот факт, что единственная связь между судном и государством его национальности заключается в формальной регистрации, не может отменить данное правило. Основания для предоставления государством национальности какому-либо судну определяются в первую очередь самим государством и исключительно по его усмотрению»<sup>171</sup>.

<sup>169</sup> International Court of Justice Reports. – 1960. – P. 171.

<sup>170</sup> Case C-286/90, [1992] ECR I-6019.

<sup>171</sup> Judgment of November 24, 1992 in Case C-286/90. – P. 7.

Аналогичной позиции Суд ЕС придерживался при решении ряда сходных дел, в частности, *Commission v. Hellenic Republic* (1997 г.)<sup>172</sup>, *Commission v. France* (1996 г.)<sup>173</sup>, *Commission v. Ireland* (1997 г.)<sup>174</sup>, *Commission v. United Kingdom* (1991 г.)<sup>175</sup>, *R. v. Secretary of State for Transport ex p. Factortame* (1991 г.)<sup>176</sup>. Следует также отметить Решение Международного трибунала по морскому праву по делу *MV Saiga (No. 2) Case (St. Vincent and the Grenadines v. Guinea)* (1999 г.)<sup>177</sup>, в котором Трибунал указал, что «целью положений Конвенции [ООН по морскому праву 1982 г.] о необходимости наличия «реальной связи» между судном и государством его флага является обеспечение более эффективной имплементации обязанностей государства флага, а не установление критериев, на которые государства могут ссылаться при оспаривании обоснованности регистрации судна под данным флагом»<sup>178</sup>. К аналогичному выводу пришли и участники Консультативного совещания *ad hoc* Старших представителей международных организаций, прошедшего в рамках 96-й сессии Международной морской организации (ММО) (19–23 июня 2006 г.). В Докладе по итогам данного Совещания указано, что требование наличия «реальной связи» имеет целью обеспечение «возможности государства флага эффективно осуществлять свою юрисдикцию в отношении морских судов, зарегистрированных под его флагом»<sup>179</sup>.

Таким образом, принцип юрисдикции государства флага, независимо от фактических обстоятельств, подразумевает лишь юрисдикцию государства регистрации судна. В целях обеспечения эффективности юрисдикции государства флага воздушного судна в диссертации предлагается установить на

<sup>172</sup> Case C-62/96, [1997] ECR I-6725.

<sup>173</sup> Case C-334/94, [1996] ECR I-1307.

<sup>174</sup> Case C-151/96, [1997] ECR I-3327.

<sup>175</sup> Case C-246/89, [1991] ECR I-4585.

<sup>176</sup> Case C-221/89, [1991] ECR I-3905.

<sup>177</sup> International Tribunal for the Law of the Sea. Judgment of July 01, 1999 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf](http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf) (дата обращения: 22.01.2017).

<sup>178</sup> Ibid. – P. 26.

<sup>179</sup> Report of the Ad Hoc Consultative Meeting of Senior Representatives of International Organizations on the “Genuine Link” (July 17, 2006) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/61/160](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/61/160) (дата обращения: 05.02.2017).

уровне универсального международного договора требование о принятии государством решения о регистрации воздушного судна 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 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.

Указанные критерии предлагается включить в качестве стандарта в Приложение 7 к Чикагской конвенции 1944 г.

В связи с рассмотренной проблемой интересно отметить, что в ст. 5 ВК РФ упоминается термин «воздушное судно Российской Федерации», но не определено, что он означает. Думается, что перечисленные критерии необходимо включить в российское законодательство и принимать во внимание при регулировании правоотношений в сфере воздушного права.

## ГЛАВА 2. КОНВЕНЦИОННЫЕ МЕХАНИЗМЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ОТДЕЛЬНЫМ ВИДАМ НЕПРАВОМЕРНЫХ ДЕЯНИЙ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

### §1. Становление международно-правового механизма противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте

Первым вступившим в силу международным договором, заключенным с целью противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте, стала *Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.)*<sup>180</sup> («Токийская конвенция 1963 г.»). К настоящему моменту Токийская конвенция 1963 г. ратифицирована 185 государствами<sup>181</sup>, включая Российскую Федерацию.

Согласно п.п. 1–2 ст. 1 Токийской конвенции 1963 г. ее предмет составляют преступления, а также любые «акты, которые независимо от того, являются ли они преступлениями или нет, могут угрожать или угрожают безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества, либо акты, которые создают угрозу поддержанию должного порядка и дисциплины на борту». Указанные деяния должны быть совершены «лицом на борту любого воздушного судна, зарегистрированного в каком-либо Договаривающемся государстве, во время нахождения воздушного судна в полете либо на поверхности в открытом море или на поверхности в любом другом районе вне пределов территории любого государства». Под термином «в полете» понимается период времени «с момента включения двигателя в целях взлета до момента окончания пробега при посадке» (п. 3 ст. 1). За рамками Токийской конвенции 1963 г. остались акты, которые имеют

---

<sup>180</sup> Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. 44. – М.: Междунар. отношения, 1990. – С. 218–225.

<sup>181</sup> Информация о статусе Токийской конвенции 1963 г. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Tokyo\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Tokyo_EN.pdf) (дата обращения: 22.01.2017).



отношение к безопасности гражданской авиации, но совершаются не на борту воздушного судна, а, например, в аэропорту.

Токийская конвенция 1963 г. не криминализирует какие-либо деяния, оставляя это исключительно на усмотрение государств-участников. Юристы<sup>182</sup> данное обстоятельство считают недостатком, поскольку при этом не учитываются различия между правовыми системами государств.

Режим, установленный Токийской конвенцией 1963 г., в литературе<sup>183</sup> характеризуют как «систему параллельной юрисдикции». Конвенция предусматривает в качестве основной юрисдикцию государства регистрации воздушного судна (п. 1 ст. 3). При этом не исключается и «любая уголовная юрисдикция, осуществляемая в соответствии с национальным законодательством» (п. 3 ст. 3). При определенных обстоятельствах (ст. 4) государство-участник Токийской конвенции 1963 г., которое не является государством регистрации, также может осуществлять свою юрисдикцию.

По замыслу авторов Конвенции, юрисдикция государства регистрации должна быть обязательной. В ходе обсуждений проекта Конвенции было высказано три точки зрения касательно степени ее обязательности. В соответствии с точкой зрения делегата от Испании, *установление и осуществление* юрисдикции государства регистрации должно быть обязательным<sup>184</sup>. Согласно другой точке зрения, которой придерживался представитель Франции, ни установление, ни осуществление юрисдикции государства флага воздушного судна не должно быть обязательным<sup>185</sup>. Компромиссная позиция, после преодоления некоторых разногласий, была высказана делегациями от США и Соединенного Королевства, которые указали

<sup>182</sup> Доклад Специального подкомитета Юридического комитета ИКАО по подготовке одного или нескольких инструментов, рассматривающих новые и возникающие угрозы (Монреаль, 03–06 июня 2007 г.). Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. – С. А3-6.

<sup>183</sup> См.: Международное воздушное право / отв. ред. А.П. Мовчан. – Кн. 1. – С. 179; Joyner N.D. Aerial Hijacking as an International Crime. – Leiden: Sijthoff, 1974. – P. 137; Доклад Специального подкомитета Юридического комитета ИКАО по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров (Монреаль, 22–25 мая 2012 г.). Документ ИКАО LC/SC-MOT. – С. А4-7.

<sup>184</sup> International Conference on Air Law (Tokyo, August 20–September 14, 1963). Minutes and Documents. – Vol. I: Minutes. Документ ИКАО Doc. 8565/LC.152-1. – P. 83.

<sup>185</sup> Ibid. – P. 82.

на необходимость обязательного *установления* государством регистрации своей юрисдикции, но при этом виды и характер мер по ее *осуществлению* можно оставить на усмотрение данного государства<sup>186</sup>. Последняя точка зрения была принята в итоге<sup>187</sup>, и ст. 3 Токийской конвенции 1963 г. была сформулирована именно с ее учетом. В п.п. 1–2 ст. 3 Токийской конвенции 1963 г. установлено следующее:

«1. Государство регистрации воздушного судна правомочно осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту.

2. Каждое Договаривающееся государство принимает такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления своей юрисдикции в качестве государства регистрации в отношении преступлений, совершенных на борту воздушных судов, зарегистрированных в таком государстве».

Вопросы юрисдикции государства, не являющегося государством регистрации воздушного судна, урегулированы в ст. 4 Токийской конвенции 1963 г., которая сформулирована следующим образом:

«Договаривающееся государство, не являющееся государством регистрации, не может чинить препятствий воздушному судну, находящемуся в полете, в целях осуществления своей уголовной юрисдикции в отношении преступления, совершенного на борту, за исключением следующих случаев:

- а) преступление имеет последствия на территории такого государства;
- б) преступление совершено гражданином или в отношении гражданина такого государства либо лицом, постоянно проживающим в таком государстве, или в отношении такого лица;
- в) преступление направлено против безопасности такого государства;
- г) преступление заключается в нарушении действующих в таком государстве любых правил или регламентов, относящихся к полету или маневрированию воздушных судов;

<sup>186</sup> Ibid. – P. 92.

<sup>187</sup> International Conference on Air Law (Tokyo, August 20–September 14, 1963). Minutes and Documents. – Vol. I: Minutes. Документ ИКАО Doc. 8565/LC.152-1. – P. 97.

е) осуществление юрисдикции необходимо для обеспечения выполнения любого обязательства такого государства по многостороннему международному соглашению».

Токийская конвенция 1963 г. подверглась критике в связи с тем, что, по мнению юристов, она не решила в достаточной степени ни одну из существовавших проблем. Юристы указывали, что Конвенция не ликвидировала полностью юрисдикционный пробел. В частности Н.Д. Джойнер<sup>188</sup> и А. Пьера<sup>189</sup> отметили, что формулировки Конвенции фактически не предусматривают обязательность юрисдикции государства регистрации. Так, п. 2 ст. 3 Токийской конвенции 1963 г. обязывает государство регистрации лишь «принять меры» для *установления* (но не осуществления) своей юрисдикции<sup>190</sup>, и притом только в отношении *преступлений* (но не иных правонарушений), совершенных на борту воздушного судна в полете. Юристы<sup>191</sup> отметили, что данная формулировка «предоставляет государствам такую большую гибкость, что на практике осуществление юрисдикции даже применительно к государству регистрации сводится к простому обязательству принять «надлежащие меры»» и что в Конвенции «отсутствуют какие-либо обязательства по осуществлению юрисдикции», при этом «совершенно очевидно, что Конвенция не будет эффективной, если государства не будут рассматривать в суде те дела, в которых они не заинтересованы». Следует отметить также, что формулировка Токийской конвенции 1963 г. об отсутствии обязательства осуществлять юрисдикцию фактически означает, что экипаж воздушного судна не обязан принимать меры для пресечения неправомерных

<sup>188</sup> Joyner N.D. Aerial Hijacking as an International Crime. – Leiden: Sijthoff, 1974. – P. 134.

<sup>189</sup> Доклад Специального подкомитета Юридического комитета ИКАО по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров (Монреаль, 22–25 мая 2012 г.). Документ ИКАО LC/SC-MOT. – С. A4-14.

<sup>190</sup> Там же. – С. A4-15; Giesecke C. Unruly passengers: the Existing Legal System and Proposed Improvements // Annals of Air and Space Law. – 2001. – Vol. 26. – P. 46, 53.

<sup>191</sup> Доклад Специального подкомитета Юридического комитета ИКАО по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров (Монреаль, 22–25 мая 2012 г.). Документ ИКАО LC/SC-MOT. – С. A4-15; Horlick G.N. The Developing Law of Air Hijacking // Harvard International Law Journal. – 1971. – Vol. 12 (33). – P. 37.

деяний, совершаемых на борту воздушного судна, особенно если они не являются преступлениями.

Кроме того, государство-участник Токийской конвенции 1963 г., которое не является государством регистрации воздушного судна, имеет право устанавливать юрисдикцию только в прямо указанных в ней случаях, причем все эти случаи подразумевают наличие той или иной связи между деянием и государством. Следовательно, государство посадки воздушного судна, где в итоге оказывается лицо, совершившее незаконный акт на борту воздушного судна, не обязано установить в отношении этого лица юрисдикцию, если оно не заинтересовано в этом.

Ситуация еще более осложняется тем, что в Токийской конвенции 1963 г. нет положений об обязанности государства-участника выдать лицо, подозреваемое в совершении преступления, государству регистрации воздушного судна. Более того, в п. 2 ст. 16 Конвенции прямо указано, что ничто в ней «не считается обязывающим осуществлять выдачу». Выдача, таким образом, может быть осуществлена только на основе соответствующего двустороннего соглашения. Данное обстоятельство, по мнению исследователей<sup>192</sup>, явилось одним из главных недостатков Токийской конвенции 1963 г. Юристы<sup>193</sup> говорили о том, что положения Токийской конвенции 1963 г. способствуют возникновению парадоксальных ситуаций, когда личность нарушителя установлена, доказательства его виновности имеются, сам он от расследования не скрывается – и при этом в государстве посадки, в случае отсутствия между ним и государством регистрации воздушного судна двустороннего соглашения о выдаче, нарушитель, скорее

<sup>192</sup> См., напр.: Fitzgerald G.F. Development of International Legal Rules for the Repression of the Unlawful Seizure of Aircraft // Canadian Yearbook of International Law. – 1969. – Vol. 7. – P. 277; Milde M. International Air Law and ICAO. – 2<sup>nd</sup> ed. – The Hague: Eleven International Publishing, 2012. – P. 232; Доклад Специального подкомитета Юридического комитета ИКАО по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров (Монреаль, 22–25 мая 2012 г.). Документ ИКАО LC/SC-MOT. – С. А4-19; Abeyratne R.I.R. Aviation Security Law. – Heidelberg; New York: Springer, 2010. – P. 226; Diederiks-Verschoor I.H.Ph. Op. cit. – P. 400; Dempsey P.S. Public International Air Law. – P. 239; McWhinney E. Hijacking of Aircraft. – P. 22.

<sup>193</sup> Chung D.Y. Some Legal Aspects of Aircraft Hijacking in International Law: Ph.D. dissertation / University of Tennessee. – 1976. – P. 150; Diederiks-Verschoor I.H.Ph. Op. cit. – P. 413; Sharp J.M. Canada and the Hijacking of Aircraft // Manitoba Law Journal. – 1972. – Vol. 5. – P. 451, 454.

всего, будет отпущен без производства в его отношении каких-либо процессуальных действий.

Токийская конвенция 1963 г., хотя и очень кратко, но предусматривает в ст. 11 особые правила в отношении незаконного захвата воздушного судна. Механизмы противодействия названным деяниям разрабатывались во многом на основе правил о противодействии актам пиратства, поэтому представляется необходимым предварительно рассмотреть нормы, касающиеся актов морского и воздушного пиратства.

Актам пиратства посвящена Женевская конвенция 1958 г. (и впоследствии Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.). Женевская конвенция 1958 г. относит «пиратство» к деяниям, совершаемым не только на морском, но и на воздушном транспорте. В п. 1 ст. 15 Женевской конвенции 1958 г. (и п. «а» ст. 101 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.) содержится общее определение термина «пиратство», которым является «любой неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:

- а) в открытом море против какого-либо другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту,
- б) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства».

В Конвенции предусмотрено два правила о юрисдикции, предоставляющие государствам чрезвычайно широкие полномочия в отношении пиратства. Во-первых, в ст. 14 Женевской конвенции 1958 г. (и ст. 100 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.) установлено общее обязательство государств-участников «содействовать в полной мере уничтожению пиратства в открытом море и во всех других местах,

находящихся за пределами юрисдикции какого-либо государства». Юристы<sup>194</sup> склонны толковать это положение Конвенции широко – как обязательство государств принимать все необходимые меры для борьбы с пиратством, то есть или преследовать лиц, совершивших акт пиратства, или выдать их заинтересованному государству.

Во-вторых, ст. 19 Женевской конвенции 1958 г. (и ст. 105 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.) устанавливает правило об универсальной юрисдикции в отношении пиратства: «в открытом море или в любом другом месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства, любое государство может захватить пиратское судно или пиратский летательный аппарат или судно, захваченное посредством пиратских действий и находящееся во власти пиратов, арестовать находящихся на этом судне или летательном аппарате лиц и захватить находящееся на нем имущество. Судебные учреждения того государства, которое совершило этот захват, могут выносить постановления о наложении наказаний и определять, какие меры должны быть приняты в отношении таких судов, летательных аппаратов или имущества, не нарушая прав добросовестных третьих лиц».

В литературе<sup>195</sup> существование на практике преступления «воздушное пиратство», как оно определено в рассматриваемой Конвенции, подвергалось сомнению. Так, в Конвенции предусмотрены следующие признаки пиратства:

- совершение акта в личных целях;
- направленность акта против другого летательного аппарата;
- совершение акта в открытом море или в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого-либо государства;
- сопровождение акта насилием, задержанием или грабежом.

<sup>194</sup> См., напр: Abeyratne R.I.R. Aviation Security Law. – P. 215.

<sup>195</sup> См., напр.: Рыжий В.И. Международно-правовые последствия актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. – Киев, 1983. – С. 12; Abeyratne R.I.R. Aviation Security Law. – P. 216; McWhinney E. Aerial Piracy and International Terrorism. The Illegal Diversion of Aircraft and International Law // International Studies on Terrorism / edited by Y. Alexander – Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1987. – P. 6.

Неправомерные деяния на воздушном транспорте в большинстве случаев не имеют указанных признаков.

Во-первых, цели совершения таких преступлений, особенно если речь идет об актах незаконного вмешательства, часто являются не личными, а политическими. Следует, правда, заметить, что иногда юристы допускают расширительное толкование понятия «личные цели». В частности, С. Шуббер<sup>196</sup> указал, что акты, совершаемые каким-либо лицом от своего имени, в личном качестве, не по поручению какого-либо государства следует относить к актам, совершаемым в личных целях этого лица, пусть даже мотивом их совершения стали политические убеждения.

Но если термин «личные цели», употребляемый в Конвенции, действительно, предоставляет некоторый простор для толкования, то два других признака пиратства, а именно: направленность акта против *другого* судна (то есть, презюмируется, что лицо, совершающее акт воздушного пиратства, в момент совершения этого акта находится на борту одного летательного аппарата и совершает нападение на другой летательный аппарат) и место совершения акта – открытое море либо место, находящееся за пределами юрисдикции какого-либо государства, – указаны в Конвенции однозначно. А значит, из-под действия Конвенции исключаются акты, совершаемые лицами, находящимися на борту воздушного судна, против самого этого судна, а также акты, совершаемые в воздушном пространстве какого-либо государства.

Кроме того, не всегда противоправные деяния на воздушном транспорте сопровождаются актами насилия, задержания или грабежа (четвертый признак пиратства). Они могут быть совершены с помощью, например, обмана или угроз.

Таким образом, положения Женевской конвенции 1958 г. (и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.) «распространяют свое действие лишь на ограниченные и весьма редкие случаи нападения одного воздушного судна на

---

<sup>196</sup> Shubber S. Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. – P. 226.

другое»<sup>197</sup>, что сделало их фактически не применимыми к нарушениям на воздушном транспорте, имеющим место на практике. Юристы справедливо отметили, что акты незаконного вмешательства не могут отождествляться с классическим понятием пиратства<sup>198</sup>.

Тем не менее, в юридической литературе<sup>199</sup> отмечено, что понятие «незаконный захват воздушного судна» имеет много общего с понятием «воздушное пиратство», является, по сути, его преемником и фактически было сформулировано на его основе. Правила Женевской конвенции 1958 г. о юрисдикции в отношении воздушного пиратства оказали влияние на содержание заключенных впоследствии международных договоров: представители нескольких государств в ходе Международной конференции по воздушному праву (Гаага, 1–16 декабря 1970 г.) («Гаагская конференция 1970 г.») высказывались за установление принципа универсальной юрисдикции в отношении незаконного захвата воздушного судна<sup>200</sup>. Также в некоторых национальных законах (например, Уголовный кодекс Австрии 1974 г.<sup>201</sup> (параграф 185), Уголовный кодекс Аргентины 1921 г.<sup>202</sup> (ст. 198)) деяние, представляющее собой захват воздушного судна, именуется «воздушным пиратством».

В соответствии с п. 2 ст. 1 и п. 1 ст. 11 Токийской конвенции 1963 г. под незаконным захватом воздушного судна понимается: незаконное совершение акта вмешательства, захвата или другого незаконного осуществления контроля над воздушным судном, зарегистрированным в государстве-участнике данной Конвенции, находящимся в полете, лицом, находящимся на борту воздушного

<sup>197</sup> Рыжий В.И. Международно-правовые последствия актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. – С. 11.

<sup>198</sup> Актуальные вопросы международного воздушного права / под ред. А.С. Пирадова. – М.: Междунар. отношения, 1973. – С. 140.

<sup>199</sup> Proceedings of the Subcommittee of the Legal Committee on the Subject of Unlawful Seizure of Aircraft. Res. 16-37. Документ ИКАО Doc. 8838-LC/157. – Р. 97, 155.

<sup>200</sup> См. заявления делегатов от США, Королевства Таиланд, Республики Ирландия // International Conference on Air Law (The Hague, December 1–16, 1970). Minutes and Documents. – Vol. I: Minutes. Документ ИКАО Doc. 8979-LC/165-1. – Р. 10, 19, 24–25.

<sup>201</sup> См.: Уголовный кодекс Австрии / под ред. С.В. Милукова. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2004. – С. 235.

<sup>202</sup> См.: Уголовный кодекс Аргентины / под ред. Ю.В. Голика. – СПб: Юрид. центр Пресс, 2003. – С. 166.



судна, с помощью силы или угрозы силой, или подготовка к совершению такого акта.

В п. 1 ст. 11 указано, что в случае совершения указанного деяния государства-участники Конвенции «принимают все надлежащие меры для восстановления контроля законного командира над воздушным судном или для сохранения за ним контроля над воздушным судном»; в п. 2 ст. 11 – «государство, в котором воздушное судно совершает посадку, в возможно короткий срок разрешает его пассажирам и экипажу продолжить полет и возвращает воздушное судно и его груз их законным владельцам».

Указанные положения Токийской конвенции 1963 г. считаются в литературе<sup>203</sup> неудачными. Во-первых, очевидный недостаток – незаконный захват воздушного судна не криминализирован в Конвенции<sup>204</sup>. Юристы<sup>205</sup> отметили, что после вступления в силу Токийская конвенция 1963 г. фактически не применялась, поскольку продолжало действовать соответствующее национальное законодательство государств, далекое от единообразия и которому в основном не было известно понятие «незаконного захвата воздушного судна»<sup>206</sup>.

Высказывалось мнение<sup>207</sup>, что Токийская конвенция 1963 г. лишь адаптирует для авиации нормы обычного международного права, применяемые в отношении пиратства. В подтверждение этой точки зрения было, в частности,

<sup>203</sup> См., напр.: Abeyratne R.I.R. *Aviation Security Law*. – P. 228; Рыжий В.И. Проблемы кодификации и прогрессивного развития международного воздушного права в области борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации // Советский ежегодник международного права, 1986 / под ред. С.В. Черниченко. – М., 1987. – С. 162; Galicki Z. *Unlawful Seizure of Aircraft* // Polish Yearbook of International Law. – 1970. – Vol. 3. – P. 171, 175; Diederiks-Vershoor I.H.Ph. *Op. cit.* – P. 398.

<sup>204</sup> См., напр.: Бордунов В.Д. *Международное воздушное право: учебное пособие*. – М.: Авиабизнес: Научн. кн., 2007. – С. 259; Курс международного права: в 7 т. – Т. 5: Отрасли международного права / отв. ред. В.С. Верещетин. – М.: Наука, 1992. – С. 150; Малеев Ю.Н. *Международное воздушное право. Вопросы теории и практики*. – М.: Междунар. отношения, 1986. – С. 195; *Международное воздушное право* / отв. ред. Мовчан А.П. – Кн. 1. – С. 172; Рыжий В.И. Проблемы кодификации и прогрессивного развития международного воздушного права в области борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. – С. 162; Dempsey P.S. *Public International Air Law*. – P. 240; Huang J. *Op. cit.* – P. 119.

<sup>205</sup> Рыжий В.И. Проблемы кодификации и прогрессивного развития международного воздушного права в области борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. – С. 162; Evans A.E. *Hijacking: Its Cause and Cure* // The American Journal of International Law. – 1969. – Vol. 63. – P. 708.

<sup>206</sup> К моменту вступления в силу Токийской конвенции 1963 г. (4 декабря 1969 г.) в законодательстве только шести государств содержались нормы, регулирующие борьбу с АНВ. См.: Актуальные вопросы международного воздушного права / под ред. А.С. Пирадова. – С. 152.

<sup>207</sup> McWhinney E. *International and National Law, and Community Problem-Solving on Aerial Piracy* // International Studies on Terrorism. – 1990. – Vol. 5. – P. 82.

отмечено, что предусмотренное в п. 2 ст. 11 Токийской конвенции 1963 г. обязательство государства-участника, на территории которого захваченное воздушное судно совершает посадку, в возможно короткий срок разрешить его пассажирам и экипажу продолжить полет и возвратить воздушное судно и его груз их законным владельцам, является сложившейся обычно-правовой нормой в области морского права.

С. Шуббер отметил, что Конвенция предоставляет определенные полномочия в отношении данного акта государствам-участникам в целом, без указания на необходимость наличия какой-либо связи между государством и воздушным судном или совершенным деянием, то есть закрепляет правило об универсальной, или, по терминологии С. Шуббера<sup>208</sup>, «общей» юрисдикции. Однако более обоснованным представляется мнение М. Мильде<sup>209</sup>, который указал, что Токийская конвенция 1963 г. «не касается непосредственно акта незаконного захвата воздушного судна», «а рассматривает только последствия такого акта и предусматривает обязанности государства посадки», то есть не касается вопросов юрисдикции в связи с данным деянием.

Думается, что критика рассматриваемого положения Токийской конвенции 1963 г. не совсем оправданна. Следует согласиться с авторами, которые заметили, что целью принятия Токийской конвенции 1963 г. никогда и не было регулирование вопросов борьбы с незаконным захватом воздушных судов<sup>210</sup>. Положение об этом включили в текст проекта Конвенции на очень позднем этапе переговоров в ходе Токийской конференции 1963 г. по совместному предложению США и Венесуэлы<sup>211</sup>. М. Мильде<sup>212</sup> отметил, что во время принятия текста Токийской конвенции 1963 г. «еще не существовало однозначного консенсуса среди государств относительно характера акта

<sup>208</sup> Shubber S. Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. – P. 99.

<sup>209</sup> Milde M. Op. cit. – P. 230.

<sup>210</sup> См., напр.: Dempsey P.S. Aviation Security: the Role of Law in the War against Terrorism // Columbia Journal of Transnational Law. – 2003. – Vol. 41. – P. 649–663; Dempsey P.S. Public International Air Law. – P. 237.

<sup>211</sup> См.: Boyle R.P. International Action to Combat Aircraft Hijacking // Lawyer of the Americas. – 1972. – Vol. 4. – P. 460; McPherson I.E. Recent Developments in Aerial Hijacking: an Overview // Akron Law Review. – 1973. – Vol. 6. – P. 145.

<sup>212</sup> Milde M. Op. cit. – P. 229.

незаконного захвата воздушного судна, и несколько государств считали, что такой акт имеет политический характер и, следовательно, не относится к компетенции ИКАО».

В конце 1960-х годов количество случаев незаконного захвата воздушных судов стало значительно увеличиваться: в 1968 г. было зафиксировано 33 таких инцидента, в 1969 г. – 91<sup>213</sup>. Данные обстоятельства, а также неэффективность Женевской конвенции 1958 г. и Токийской конвенции 1963 г. вынудили ИКАО продолжить работу по разработке правовых мер противодействия актам незаконного захвата воздушного судна<sup>214</sup>, и в 1970 г. была принята *Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.)*<sup>215</sup> («Гаагская конвенция 1970 г.»). К настоящему моменту Гаагская конвенция 1970 г. ратифицирована 185 государствами<sup>216</sup>, включая Российскую Федерацию.

В соответствии со ст. 1 Гаагской конвенции 1970 г. под актом незаконного захвата понимается совокупность следующих элементов: (1) любое лицо на борту воздушного судна, (2) находящегося в полете, (3) незаконно, (4) путем насилия, или угрозы применения насилия, или путем любой другой формы запугивания захватывает это воздушное судно, или осуществляет над ним контроль, либо (5) пытается совершить такое действие, или является соучастником лица, которое совершает или пытается совершить любое такое действие.

Гаагская конвенция 1970 г. устранила очевидный недостаток Токийской конвенции 1963 г., криминализовав акт незаконного захвата воздушного судна и возложив на государства обязанность включить его в национальное законодательство в качестве преступления (ст. 1), а также установив

<sup>213</sup> Sheppard P., Sochor E. Setting International Aviation Security Standards // International Studies on Terrorism / edited by Y. Alexander. – Vol. 5. – Dordrecht, 1990. – P. 5.

<sup>214</sup> См.: ICAO Legal Committee 17<sup>th</sup> Session (Montreal, February 09–March 11, 1970). Report of the Subcommittee on the Subject of Unlawful Seizure of Aircraft. Документ ИКАО Doc. 8838-LC/157. – P. 37.

<sup>215</sup> Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. 27. – М.: Междунар. отношения, 1974. – С. 292–296.

<sup>216</sup> Информация о статусе Гаагской конвенции 1970 г. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Hague\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Hague_EN.pdf) (дата обращения: 22.01.2017).

обязательство государств-участников применять в отношении такого преступления «суровые меры наказания» (ст. 2).

Вместе с тем, по мнению ряда юристов<sup>217</sup>, в Гаагской конвенции 1970 г., как и в Токийской конвенции 1963 г., фактически отсутствует определение термина «незаконный захват воздушного судна», поскольку обе Конвенции ограничиваются лишь перечислением критериев незаконного захвата. Следует отметить, что другие исследователи считают содержащийся в Конвенциях, особенно в Гаагской конвенции 1970 г., перечень критериев полноценным<sup>218</sup> и даже модельным<sup>219</sup> определением, которое может быть без изменений включено в национальное уголовное законодательство государств. Представляется, что следует согласиться с авторами, по мнению которых содержащийся в Конвенциях перечень критериев можно назвать определением весьма условно. Дело в том, что указанные документы, по сути, определяют термин через него же, что является логической ошибкой – тавтологией («*idem per idem*» – «то же через то же самое»).

Юристы критиковали и перечень критериев незаконного захвата воздушного судна, предусмотренный Гаагской конвенцией 1970 г.

Во-первых, было отмечено, что фактически Гаагская конвенция 1970 г. касается только случаев, когда лицо, совершающее захват воздушного судна, находится на борту этого воздушного судна, при этом любые акты захвата, при которых преступники действуют дистанционно, остаются за рамками Конвенции<sup>220</sup>.

<sup>217</sup> См., напр.: Международное воздушное право / отв. ред. А.П. Мовчан. – Кн. 1. – С. 172; Shubber S. Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 – a New Regime? // International and Comparative Law Quarterly. – 1973. – Vol. 22 (4). – P. 689–690; Joyner N.D. Aerial Hijacking as an International Crime. – P. 179.

<sup>218</sup> См., напр.: Poulantzas N.M. The Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft // Netherlands International Law Review. – 1970. – Vol. 18 (1). – P. 36.

<sup>219</sup> См., напр.: Feller S.Z. Comment on Criminal Jurisdiction Over Aircraft Hijacking // Israel Law Review. – 1972. – Vol. 7. – P. 214.

<sup>220</sup> Истории известны примеры таких случаев, в частности: преступники поместили взрывное устройство в кабину пилотов воздушного судна, принадлежавшего авиакомпании *TWA*, и, когда судно находилось в полете, потребовали от авиакомпании выплатить выкуп в размере 2,000,000 долларов США под угрозой взрыва воздушного судна; угрозы взорвать самолет авиакомпании *Qantas*, если не будет выплачен выкуп в 500,000 долларов США; аналогичный случай с самолетом *Ozark Airlines* с требованием выкупа в размере 50,000 долларов США. – См.: Shubber S. Aircraft Hijacking Under the Hague Convention – a New Regime? – P. 695.

Во-вторых, вопросы у юристов вызывало определение термина «в полете», под которым в п. 1 ст. 3 Конвенции понимается любое время с момента закрытия всех внешних дверей воздушного судна после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки. Данное определение является формальным: не имеет значения фактическое нахождение воздушного судна в воздухе или хотя бы в движении в момент совершения преступления.

Отечественные авторы отметили, что данное правило следует толковать все же не буквально, а исходя из целей Конвенции. Так, Ю.М. Колосов<sup>221</sup> указал, что на случай, когда в момент нахождения воздушного судна в воздухе какая-либо из его дверей открывалась или воздушное судно взлетало с заклинившей или открытой дверью, должно распространяться правило, предусмотренное в п. 1 ст. 3 Конвенции, позволяющее считать воздушное судно находящимся в полете после открытия его внешних дверей лишь для случаев вынужденной посадки: «в случае вынужденной посадки считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные власти не примут на себя ответственность за воздушное судно и за лиц и имущество, находящиеся на борту».

В ходе подготовки текста Конвенции в Юридическом комитете ИКАО были высказаны предложения об исключении условия о нахождении воздушного судна в полете из текста Гаагской конвенции 1970 г.<sup>222</sup> Однако в итоге такое решение принято не было. Большинство членов Юридического комитета придерживались точки зрения, что расширение сферы применения Гаагской конвенции 1970 г. не имеет практического значения, поскольку во всех случаях, не подпадающих под ее действие, применяется национальное законодательство<sup>223</sup>.

<sup>221</sup> Международное воздушное право / отв. ред. А.П. Мовчан. – С. 178; Актуальные вопросы международного воздушного права / под ред. А.С. Пирадова. – С. 155.

<sup>222</sup> См.: ICAO Legal Committee. 17<sup>th</sup> session (Montreal, February 9–March 11, 1970). Minutes and Documents. Документ ИКАО Doc. 8877-LC/161. – Р. 20.

<sup>223</sup> Ibid. – Р. 21–22. Аналогичные заявления были сделаны делегатами от Канады, Чехословакии и Объединенной Республики Танзании. См.: Ibid. – Р. 22–24.

В литературе были высказаны критические замечания в адрес такой позиции, поскольку национальное законодательство далеко не всегда регулирует в необходимом объеме вопросы именно захвата воздушного судна<sup>224</sup>. Исследователи<sup>225</sup> также отметили, что в случае посадки воздушного судна, на борту которого находится лицо, совершившее АНВ, на территории государства, в законодательстве которого отсутствуют нормы, относящиеся к незаконному захвату воздушного судна, в соответствии с принципом “*nullum crimen sine lege*” («нет преступления без указания о том в законе») возникнет потенциальная возможность того, что данное лицо вообще не будет привлечено к ответственности.

В-третьих, обязательным элементом незаконного захвата воздушного судна является применение насилия, либо высказывание угрозы применения насилия, либо применение любой другой формы запугивания. Следовательно, возникает вопрос: является ли незаконным захватом воздушного судна согласно Гаагской конвенции 1970 г. незаконный акт захвата, совершенный без применения насилия, угрозы применения насилия или каких-либо иных форм запугивания? Сюда относятся, например, случаи захвата воздушного судна его экипажем<sup>226</sup>, или путем подкупа либо обмана преступниками членов экипажа.

Материалы Юридического подкомитета ИКАО свидетельствуют, что из-под действия Конвенции намеренно были исключены все случаи захвата воздушного судна, не связанные с применением насилия или соответствующих угроз. В частности, в ходе обсуждения проекта Конвенции на Гаагской конференции 1970 г. делегат от Австралии высказал предложение о соответствующем расширении области применения Конвенции путем

<sup>224</sup> См., напр.: Shubber S. Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 – a New Regime? – P. 698; Mankiewicz R.H. The 1970 Hague Convention // Journal of Air Law and Commerce. – 1971. – Vol. 37 (2). – P. 201.

<sup>225</sup> См.: Рыжий В.И. Проблемы кодификации и прогрессивного развития международного воздушного права в области борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. – С. 162.

<sup>226</sup> Случаи захвата воздушного судна его экипажем имели место на практике. Например, в прессе сообщалось о самовольном направлении южнокорейского воздушного судна его пилотами в Северную Корею в 1969 г. – См.: Shubber S. Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 – a New Regime? – P. 692. В феврале 2014 г. СМИ сообщали о захвате вторым пилотом и направлении в Женеву воздушного судна *Ethiopian Airlines*, следовавшего из г. Аддис-Абеба в г. Рим: URL: <http://www.1tv.ru/news/world/252454> (дата обращения: 22.01.2017); 24 марта 2015 г. вторым пилотом был захвачен и уничтожен пассажирский самолет авиакомпании *Germanwings*: URL: <http://ria.ru/world/20150328/1055083201.html> (дата обращения: 01.02.2016).

включения в нее дополнения «осуществление незаконного контроля над воздушным судном любым другим способом»<sup>227</sup>. Однако указанное предложение было отклонено Юридическим комитетом<sup>228</sup>.

Немного расширить сферу действия Гаагской конвенции 1970 г. в данном случае может лишь расширительное понимание термина «насилие», который может быть истолкован не узко – только как применение физической силы – а более широко, с учетом, например, таких актов, как отравление еды и напитков, подаваемых на борту воздушного судна. В доктрине существуют оба варианта толкования<sup>229</sup>. Представляется, что с учетом целей Гаагской конвенции 1970 г. предпочтение стоит отдать более широкому толкованию.

Согласно п. 1 ст. 4 Гаагской конвенции 1970 г. право принять необходимые меры, чтобы *установить* юрисдикцию над незаконным захватом воздушного судна и любыми другими актами насилия в отношении пассажиров или экипажа, совершенных предполагаемым преступником в связи с таким преступлением имеют следующие государства:

«а) когда преступление совершено на борту воздушного судна, зарегистрированного в данном Государстве;

б) когда воздушное судно, на борту которого совершено преступление, совершает посадку на его территории и предполагаемый преступник еще находится на борту;

с) когда преступление совершено на борту воздушного судна, сданного в аренду без экипажа арендатору, основное место деятельности которого или, если он не имеет места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в этом Государстве».

В п.п. 2–3 ст. 4 установлены также следующие правила:

<sup>227</sup> ICAO Legal Committee. 17<sup>th</sup> Session (Montreal, February 09-March 11, 1970). Minutes and Documents. Документ ИКАО Doc. 8877-LC/161. – P. 28.

<sup>228</sup> Ibid. – P. 33.

<sup>229</sup> Узкое толкование – см.: Shubber S. Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 – a New Regime? – P. 692; расширительное толкование – см.: Fitzgerald G.F. Toward Legal Suppression of Acts Against Civil Aviation // International Conciliation. – 1971. – Vol. 585. – P. 68.

«2. Каждое Договаривающееся Государство принимает также такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы установить свою юрисдикцию над преступлением в случае, когда предполагаемый преступник находится на его территории и оно не выдает его... одному из Государств, упомянутых в пункте 1... статьи [4].

3. Настоящая Конвенция не исключает осуществления любой уголовной юрисдикции в соответствии с национальным законодательством».

Шагом вперед по сравнению с Токийской конвенцией 1963 г. является предусмотренная в пп. «b» п. 1 ст. 4 юрисдикция государства посадки воздушного судна. В соответствии с Конвенцией государство посадки может устанавливать свою юрисдикцию независимо от места совершения самого акта незаконного захвата воздушного судна – в воздушном пространстве данного государства или за его пределами, а также вне зависимости от наличия или отсутствия какой-либо связи между преступлением и данным государством (гражданство его субъекта, пострадавшего, направленность против государственной безопасности и т.д.).

В пп. «с» п. 1 ст. 4 Гаагской конвенции 1970 г. установлена юрисдикция государства эксплуатанта (арендатора) воздушного судна. В литературе<sup>230</sup> рассматриваемое положение Гаагской конвенции 1970 г. оценивалось положительно – как «полезное нововведение и интересное развитие в данной сфере международного права». Представляется, что следует согласиться с данной оценкой.

Несмотря на то, что механизм противодействия незаконному захвату воздушного судна, предусмотренный в Гаагской конвенции 1970 г., следует признать более прогрессивными по сравнению с механизмом, предусмотренным в Токийской конвенции 1963 г., в доктрине Гаагская конвенция 1970 г. подвергалась критике не только в связи с неоправданным сужением сферы действия (о чем говорилось выше), но и в связи с тем, что ряд проблем не был в ней решен полностью.

<sup>230</sup> Shubber S. Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 – a New Regime? – P. 711.



Так, в формулировках Гаагской конвенции 1970 г. присутствует и определенный «шаг назад» по сравнению с Токийской конвенцией 1963 г. Если в п. 1 ст. 3 последней речь идет о праве государства регистрации *осуществлять* свою юрисдикцию, то в ст. 4 Гаагской конвенции 1970 г. установлена лишь обязанность государства регистрации, посадки и эксплуатанта «принимать такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы *установить* свою юрисдикцию», при этом ничего не сказано о праве на *осуществление* данными государствами своей юрисдикции. Из буквального толкования текста ст. 4 Гаагской конвенции 1970 г. следует, что если государство ограничится принятием каких-либо формальных мер для установления своей юрисдикции в отношении преступления (например, примет законодательство, криминализирующее акт незаконного захвата воздушного судна, но при этом не будет его исполнять) оно выполнит свои обязательства по Гаагской конвенции 1970 г.<sup>231</sup> Соответственно, и вопросы пресечения актов незаконного захвата воздушного судна остались за рамками Гаагской конвенции 1970 г.<sup>232</sup>

Тем не менее, ряд положений Гаагской конвенции 1970 г. фактически все же подразумевают обязанность государств не только устанавливать, но и осуществлять юрисдикцию. В частности, согласно ст.ст. 2 и 7 Конвенции государства-участники могут как устанавливать законодательную (криминализация акта незаконного захвата воздушного судна во внутреннем законодательстве), так и осуществлять исполнительную юрисдикцию (применение в отношении преступления суровых мер наказания, осуществление выдачи). В Преамбуле Конвенции также сказано о необходимости принятия мер по наказанию преступников.

Гаагская конвенция 1970 г., как и Токийская конвенция 1963 г., предусматривая несколько оснований установления юрисдикции, не содержит какие-либо правила об их иерархии, создавая тем самым вероятность возникновения конкуренции юрисдикций нескольких заинтересованных

<sup>231</sup> См.: White G.M.E. The Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft // The Review, International Commission of Jurists. – 1971. – Vol. 6. – P. 41–42.

<sup>232</sup> Некоторые аспекты пресечения актов незаконного вмешательства урегулированы в Приложении 17.

государств<sup>233</sup>. На практике наличие данного недостатка вынуждало государства заключать двусторонние соглашения, регулирующие вопросы выдачи и наказания лиц, виновных в совершении актов незаконного захвата. Следует отметить, что при рассмотрении проекта Конвенции на заседаниях Юридического комитета ИКАО и на Гаагской конференции 1970 г. делегация от СССР предложила включить в Конвенцию правило о предоставлении преимущественных прав по осуществлению юрисдикции государству регистрации воздушного судна как наиболее заинтересованному, кроме случаев, когда преступник является гражданином государства, к которому обращена просьба о выдаче или на территории которого он оказался, а также когда государство регистрации воздушного судна заявило об отказе от установления юрисдикции. Аналогичной позиции придерживались и отечественные ученые, в частности А.Г. Ляхов<sup>234</sup>. Данное предложение, однако, принято не было<sup>235</sup>.

Гаагская конвенция 1970 г., в отличие от Токийской конвенции 1963 г., содержит определенные правила об экстрадиции предполагаемых преступников. До принятия Гаагской конвенции 1970 г. в сфере воздушного права в основном действовали общие положения об экстрадиции, согласно которым преступники выдавались государству, на территории которого совершено преступление, при условии, что противоправное деяние, за которое требуется выдача, криминализировано во внутреннем законодательстве обоих государств<sup>236</sup>. При этом до принятия Гаагской конвенции 1970 г. положения об ответственности за совершение актов незаконного вмешательства содержались в законодательстве лишь девяти стран<sup>237</sup>, поэтому институт выдачи

<sup>233</sup> См.: Курс международного права: в 7 т. – Т. 5. – С. 153; Международное воздушное право / отв. ред. А.П. Мовчан – Кн. 1. – С. 181; Малеев Ю.Н. Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. – С. 206.

<sup>234</sup> Ляхов А.Г. Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.10. – М., 1986. – С. 15.

<sup>235</sup> См.: ICAO Legal Committee. 20<sup>th</sup> Session (Special) (Montreal, January 9–30, 1973). Minutes and Documents. Vol. II: Documents. Документ ИКАО Doc. 9050-LC/169-2. – P. 119, 313–315; International Conference on Air Law (The Hague, December 1–16, 1970). Minutes and Documents. Vol. I: Minutes. Документ ИКАО Doc. 8979-LC/165-1. – P. 70, 74.

<sup>236</sup> См.: Актуальные вопросы международного воздушного права / под ред. А.С. Пирадова. – С. 160.

<sup>237</sup> См.: Там же. – С. 152.

преступников за подобные деяния не мог получить необходимого развития и применения.

Вопросам выдачи посвящена ст. 8 Гаагской конвенции 1970 г.:

«1. Преступление считается подлежащим включению в качестве преступления, влекущего выдачу, в любой договор о выдаче, заключенный между Договаривающимися Государствами. Договаривающиеся Государства обязуются включать такое преступление в качестве преступления, влекущего выдачу, в любой договор о выдаче, заключаемый между ними.

2. Если Договаривающееся Государство, которое обуславливает выдачу наличием договора, получает просьбу о выдаче от другого Договаривающегося Государства, с которым оно не имеет договора о выдаче, оно может по своему усмотрению рассматривать настоящую Конвенцию в отношении такого преступления в качестве юридического основания для выдачи. Выдача производится в соответствии с другими условиями, предусматриваемыми законодательством Государства, к которому обращена просьба о выдаче.

3. Договаривающиеся Государства, не обуславливающие выдачу наличием договора, рассматривают в отношениях между собой такое преступление в качестве преступления, влекущего выдачу, в соответствии с условиями, предусмотренными законодательством Государства, к которому обращена просьба о выдаче.

4. Преступление рассматривается Договаривающимися Государствами для целей выдачи, как если бы оно было совершено не только в месте его совершения, но также и на территории Государств, которые обязаны установить свою юрисдикцию в соответствии с пунктом 1 статьи 4».

В связи с формулировками данной статьи необходимо рассмотреть несколько спорных вопросов, возникших в ходе обсуждений проекта Гаагской конвенции 1970 г.

Во-первых, мнения государств разделились по вопросу необходимости придания правилам о выдаче характера обязательства или рекомендации. С одной стороны, в ходе Гаагской конференции 1970 г. ряд делегатов (в

частности, делегат от Румынии) говорили о том, что «*обязательство* выдавать преступников должно распространяться на все Договаривающиеся Государства в целях создания Конвенцией эффективного средства предупреждения преступлений»<sup>238</sup>. СССР и Польша выдвинули совместное предложение по изменению текста ст. 8 Конвенции с целью включения в нее обязательства выдавать преступников, которое, однако, не было принято<sup>239</sup>. Другие делегаты были против обязательной выдачи. В частности, делегат от Индии указал, что «рекомендательная природа экстрадиции подразумевается в Конвенции, которая не предусматривает обязательную выдачу во всех случаях»<sup>240</sup>.

В п. 1 ст. 8 итогового текста Конвенции указано, что государства *обязуются* включать незаконный захват воздушного судна «в качестве преступления, влекущего выдачу, в любой договор о выдаче, заключаемый между ними». Следовательно, можно сделать вывод, что в Конвенции закреплено обязательство государств осуществлять выдачу преступников – но с учетом требований соглашения о выдаче и национального законодательства государств.

Представляется, что положения о выдаче все же не носят обязательный характер. Так, формулировки п. 2 ст. 8 указывают, скорее, на рекомендательный характер п. 1 ст. 8 – при отсутствии между государствами соглашения о выдаче государство «*может по своему усмотрению* рассматривать» Конвенцию в качестве основания для выдачи. Представитель Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) также указал в ходе Гаагской конференции 1970 г. что «статья 8 предусматривает не обязательную экстрадицию, а лишь обязательство включать преступление в договоры о выдаче»<sup>241</sup>. Кроме этого, в ст. 7 Конвенции закреплены определенные обязательства государства на случай, если оно *не выдает*

<sup>238</sup> International Conference on Air Law (The Hague, December 1–16, 1970). Minutes and Documents. – Vol. I: Minutes. Документ ИКАО Doc. 8979-LC/165-1. – P. 113.

<sup>239</sup> Ibid. – P. 126.

<sup>240</sup> Ibid. – P. 105.

<sup>241</sup> Ibid. – P. 106.

преступника, то есть, косвенно подтверждается, что такая ситуация в принципе возможна, следовательно, обязательство выдать преступника отсутствует.

Во-вторых, государствами обсуждался вопрос о порядке выдачи в случае, если государство получит более одного соответствующего запроса. Представитель от США предложил включить в Конвенцию положение, предусматривающее первоочередную выдачу преступников государству регистрации захваченного воздушного судна, кроме случаев, когда у выдающего государства имеются соглашения о выдаче с другими государствами, не участвующими в Гаагской конвенции 1970 г.<sup>242</sup> Позднее, однако, это предложение было отозвано<sup>243</sup>, и соответствующие положения не были включены в итоговый текст Конвенции. Представляется, что вопрос о том, какому государству следует экстрадировать преступника, не может быть решен отдельно от вопросов устранения конкуренции юрисдикций и также остается открытым.

В-третьих – вопрос о возможности выдачи собственных граждан. Упомянутое выше совместное предложение СССР и Польши, касавшееся обязательной экстрадиции, предусматривало исключение в отношении собственных граждан выдающих государств. Однако в итоговом варианте в ст. 8 Гаагской конвенции 1970 г. ничего не сказано о возможности выдавать своих граждан. В литературе<sup>244</sup> высказывалось мнение, что Конвенция не исключает выдачу государством своих граждан – в случае, если это допускается в соответствии с его законодательством.

Предмет Гаагской конвенции 1970 г., как указано выше, достаточно узок, Юристы пытались найти основания для расширительного толкования положений Конвенции, а также предпринимали попытки расширения ее предмета путем внесения изменений в ее текст, которые, однако, оказались неудачными<sup>245</sup>. Ассамблея ИКАО в ходе 17-й сессии приняла резолюцию, в

---

<sup>242</sup> Ibid. – P. 112.

<sup>243</sup> Ibid. – P. 113.

<sup>244</sup> Shubber S. Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 – a New Regime? – P. 734–735.

<sup>245</sup> См.: Mankiewicz R.H. Op. cit. – P. 209.

которой поручила Совету ИКАО организовать подготовку проекта конвенции об актах незаконного вмешательства<sup>246</sup>. Итогом этой работы стала *Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.)*<sup>247</sup> («Монреальская конвенция 1971 г.»).

Неправомерные деяния, составляющие предмет данной Конвенции, могут быть совершены как на борту воздушного судна, так и на земле, и «направлены против безопасности гражданской авиации» (в литературе<sup>248</sup> их также называют «актами диверсии»). Монреальская конвенция 1971 г. ратифицирована 188 государствами<sup>249</sup>. Позже был принят *Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию (Монреаль, 24 февраля 1988 г.)*<sup>250</sup> («Монреальский протокол 1988 г.»), уточнивший ряд положений Монреальской конвенции 1971 г. Монреальский протокол 1988 г. ратифицирован 173 государствами<sup>251</sup>. Российская Федерация участвует в обоих указанных договорах.

Термин «акты, направленные против безопасности гражданской авиации», введенный Монреальской конвенцией 1971 г., является собирательным; его определения нет, но приводится исчерпывающий перечень входящих в него составов преступлений. При разработке указанного перечня авторы Конвенции постарались учесть все возможные виды неправомерных деяний, которые могут быть совершены на воздушном транспорте. Реализация данной задачи на практике оказалась достаточно сложной в связи с различиями в национальном законодательстве государств, участвовавших в обсуждениях

<sup>246</sup> Ibid. – P. 236–237.

<sup>247</sup> Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. 29. – М.: Междунар. отношения, 1975. – С. 90–95.

<sup>248</sup> См., напр.: Dempsey P.S. Public International Air Law. – P. 243; Diederiks-Verschoor I.H.Ph. Op. cit. – P. 409; Бордунов В.Д. Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации // Всеобъемлющая система международной безопасности и международное право. – М.: Изд-во ИГиП АН СССР, 1987. – С. 91.

<sup>249</sup> Информация о статусе Монреальской конвенции 1971 г. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl71\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl71_EN.pdf) (дата обращения: 22.01.2017).

<sup>250</sup> Действующее международное право: в 2 т. / сост. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова. – Т. 2. – М.: Междунар. отношения, 2007. – С. 431–435.

<sup>251</sup> Информация о статусе Монреальского протокола 1988 г. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/VIA\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/VIA_EN.pdf) (дата обращения: 22.01.2017).

проекта Монреальской конвенции 1971 г. По замечанию Г. Фитцджеральда<sup>252</sup>, в этом смысле подход Конвенции, многостороннего документа с большим количеством подписантов, можно считать новаторским.

Исчерпывающий перечень видов «актов, направленных против безопасности гражданской авиации», закрепленный в Монреальской конвенции 1971 г. (п. 1 ст. 1), выглядит следующим образом:

«(а) акт насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете;

(б) разрушение воздушного судна, находящегося в эксплуатации, или причинение этому воздушному судну повреждения, которое выводит его из строя или может угрожать его безопасности в полете;

(в) помещение или совершение действия, приводящего к помещению на воздушное судно, находящееся в эксплуатации, каким бы то ни было способом устройства или вещества, которое может разрушить такое воздушное судно или причинить ему повреждение, которое выводит его из строя, или причинить ему повреждение, которое может угрожать его безопасности в полете;

(г) разрушение или повреждение аэронавигационного оборудования или вмешательство в его эксплуатацию, если любой такой акт может угрожать безопасности воздушных судов в полете;

(д) сообщение заведомо ложных сведений, что создает угрозу безопасности воздушного судна в полете».

Монреальский протокол 1988 г. добавил к указанному перечню:

«(а) акт насилия в отношении лица в аэропорту, обслуживающем международную гражданскую авиацию, который причиняет или может причинить серьезный вред здоровью или смерть;

(б) разрушение или серьезное повреждение оборудования и сооружений аэропорта, обслуживающего международную гражданскую авиацию, либо расположенных в аэропорту воздушных судов, не находящихся в эксплуатации, или нарушение работы служб аэропорта».

<sup>252</sup> Fitzgerald G.F. Toward Legal Suppression of Acts Against Civil Aviation. – P. 67.

Из анализа указанного перечня следует, что Монреальская конвенция 1971 г. не содержит обязательного требования о нахождении лица на борту воздушного судна в момент совершения им преступления, а также то, что некоторые из предусмотренных Монреальской конвенцией 1971 г. деяния могут быть совершены в отношении воздушного судна, находящегося не только «в полете», но и «в эксплуатации».

Термин «в полете» определен в Монреальской конвенции 1971 г. (п. «а» ст. 2) аналогично Гаагской конвенции 1970 г. Время нахождения воздушного судна «в эксплуатации» распространяется в соответствии с п. «b» ст. 2 Монреальской конвенции 1971 г. на период «с начала предполетной подготовки воздушного судна наземным персоналом или экипажем для конкретного полета до истечения двадцати четырех часов после любой посадки; период эксплуатации в любом случае продолжается в течение всего периода нахождения воздушного судна в полете». В литературе<sup>253</sup> отмечено, что термин «в эксплуатации» является менее формальным по сравнению с понятием «в полете», поскольку он относится именно к физическому состоянию воздушного судна.

В ходе подготовки проекта Монреальской конвенции 1971 г. по вопросу определения термина «в эксплуатации» возникло немало разногласий<sup>254</sup>. Авторами проекта Конвенции высказывались предложения о еще большем расширении понятия «в эксплуатации» – так, чтобы оно могло включать случаи нахождения воздушного судна в ангаре или на стоянке в аэропорту. Однако в ходе Международной конференции по воздушному праву (Монреаль, 8–23 сентября 1971 г.) («Монреальская конференция 1971 г.») государства высказались против такого расширения в связи с тем, что это существенно ограничило бы их внутреннюю юрисдикцию – в соответствии с другим положением Конвенции государства в обязательном порядке должны выдать

<sup>253</sup> Abeyratne R.I.R. Aviation Security Law. – P. 238.

<sup>254</sup> См.: Fitzgerald G.F. Toward Legal Suppression of Acts Against Civil Aviation. – P. 71.



предполагаемого преступника или передать дело своим компетентным органам для целей уголовного преследования (ст. 7).

Положения Монреальской конвенции 1971 г. о юрисдикции и выдаче практически полностью дублируют формулировки Гаагской конвенции 1970 г. При обсуждении проекта Монреальской конвенции 1970 г. дискуссий по вопросам юрисдикции не возникло – соответствующие положения были перенесены из Гаагской конвенции 1970 г. без обсуждений<sup>255</sup>. П.С. Дэмпси<sup>256</sup> отметил, что, по сути, Монреальская конвенция 1971 г. лишь распространила правовой механизм, предусмотренный Гаагской конвенцией 1970 г., на некоторые другие, помимо незаконного захвата воздушного судна, акты, совершаемые как на борту воздушного судна, так и на земле, которые могут угрожать безопасности гражданской авиации.

Кроме конвенций, заключенных под эгидой ИКАО, существует ряд универсальных международных договоров о противодействии особо опасным деяниям, в том числе, на воздушном транспорте: *Конвенция о предотвращении и наказании преступлений против лиц, пользующихся международной защитой, в том числе дипломатических агентов (Нью-Йорк, 14 декабря 1973 г.)*<sup>257</sup>; *Международная конвенция о борьбе с захватом заложников (Нью-Йорк, 17 декабря 1979 г.)*<sup>258</sup>; *Конвенция о физической защите ядерного материала (Вена, 26 октября 1979 г.)*<sup>259</sup>; *Международная конвенция о борьбе с бомбовым терроризмом (Нью-Йорк, 15 декабря 1997 г.)*<sup>260</sup>; *Международная конвенция о борьбе с финансированием терроризма (принята резолюцией 54/109 Генеральной Ассамблеи ООН от 9 декабря 1999 г.)*<sup>261</sup> и некоторые другие. Положения данных Конвенций носят общий характер, не учитывают специфику функционирования воздушного транспорта, и единственное, что

<sup>255</sup> См.: Актуальные вопросы международного воздушного права / под ред. А.С. Пирадова. – С. 158.

<sup>256</sup> См.: Dempsey P.S. Public International Air Law. – P. 246.

<sup>257</sup> Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. 33. – М.: Междунар. отношения, 1979. – С. 90–94.

<sup>258</sup> Там же. – Вып. 43. – М.: Междунар. отношения, 1989. – С. 99–105.

<sup>259</sup> Там же. – С. 105–115.

<sup>260</sup> Собрание законодательства Российской Федерации. – 2001. – № 35. – Ст. 3513.

<sup>261</sup> Там же. – 2003. – № 12. – Ст. 1059.

связывает их с гражданской авиацией – нормы о юрисдикции государства флага в отношении указанных в Конвенциях деяний на борту воздушного судна в полете.

## **§2. Проблемы реализации принципа “*aut dedere aut judicare*” в отношении актов незаконного вмешательства**

Одной из главных задач Гаагской и Монреальской конвенций является обеспечение наказания лиц, причастных к совершению обозначенных в них преступлений. Е.Г. Ляхов отметил, что данные Конвенции разработаны с учетом принципа неотвратимости наказания – “*aut dedere aut judicare*”<sup>262</sup>. Некоторые авторы<sup>263</sup> даже указывают, что наказание преступников является обязательством государств *ergo omnes*. Эффективность юридического механизма обеспечения неотвратимости наказания преступников, предусмотренного в Гаагской и Монреальской конвенциях, обсуждается в доктрине в качестве одной из центральных проблем в связи с указанными Конвенциями. Многие исследователи сходятся во мнении, что Конвенции не создают действенный механизм реализации указанного принципа.

В частности, дискуссия ведется вокруг совокупности следующих положений Конвенций:

1. Акты незаконного вмешательства, предусмотренные в данных документах, являются *преступлениями, влекущими выдачу* (п. 1 ст. 8 Конвенций).

2. «Договаривающееся Государство, на территории которого оказывается предполагаемый преступник, если оно не выдает его, 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

<sup>262</sup> Ляхов Е.Г. Проблемы сотрудничества государств в борьбе с международным терроризмом. – С. 120; Ляхов Е.Г. Политика терроризма – политика насилия и агрессии. – М.: Междунар. отношения, 1987. – С. 160.

<sup>263</sup> Huang J. Op. cit. – P. 157–170.

случае любого обычного преступления серьезного характера, в соответствии с законодательством этого Государства» (ст. 7 Конвенций).

3. Государства-участники обязуются применять в отношении преступников *«суровые меры наказания»* (ст. 2 Гаагской конвенции 1970 г.; ст. 3 Монреальской конвенции 1971 г.).

В отечественной доктрине<sup>264</sup> долгое время преобладающей являлась точка зрения, согласно которой указанные положения создают действенный международно-правовой механизм обеспечения неотвратимости наказания преступников.

Однако ряд исследователей<sup>265</sup> считают, что данным правилом фактически за государством закреплено 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.

Отказы в выдаче по политическим мотивам стали серьезной проблемой к моменту принятия Гаагской и Монреальской конвенций. Как указано выше, вопросы экстрадиции в сфере воздушного права регулировались в то время соответствующими двусторонними соглашениями, при этом государства могли отказать в экстрадиции, если совершенное преступление, по их мнению, имело политический характер. Такие случаи имели место на практике<sup>266</sup>. В частности, в 1950 г. США отказали Чехословакии в выдаче лиц, совершивших захват трех чехословацких воздушных судов в связи с политическим характером

<sup>264</sup> См., напр.: Ляхов А.Г. Преступления против безопасности международной гражданской авиации и советское уголовное законодательство // Советское государство и право. – М., 1989. – № 7. – С. 125; Малеев Ю.Н. Международно-правовые аспекты борьбы с незаконным захватом воздушных судов: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. – М., 1973. – С. 11–12; Малеев Ю.Н. Принцип «выдать или наказать» в отношении преступления «незаконный захват воздушного судна» // Советское государство и право. – М., 1974. – № 10. – С. 102; Международное воздушное право / отв. ред. А.П. Мовчан. – Кн. 1. – С. 181–182; Рыжий В.И. Проблемы кодификации и прогрессивного развития международного воздушного права в области борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. – С. 164.

<sup>265</sup> См., напр.: Diederiks-Verschoor I.H.Ph. Op. cit. – P. 402–403, 409; Dempsey P.S. Public International Air Law. – P. 242; Mankiewicz R.H. Op. cit. – P. 203–205; Evans A.E. A Proposed Method of Air Control // Journal of Air Law and Commerce. – 1971. – Vol. 37 (2). – P. 179; Poulantzas N.M. Op. cit. – P. 56; Abeyratne R.I.R. Aviation Security Law. – P. 233–234, 244; Boyle R.P. Op. cit. – P. 473; Abeyratne R.I.R. The Effects of Unlawful Interference with Civil Aviation on World Peace and Social Order. – P. 449, 487.

<sup>266</sup> См. подробнее: Блищенко И.П., Дориа Ж. Указ. соч. – С. 205–206.

совершенных преступлении; в 1952 г. швейцарский суд постановил, что лица, захватившие югославское воздушное судно, не могут быть выданы Югославии в силу политического характера совершенного ими преступления.

Аргументация сторонников каждой из точек зрения сводится к следующему.

Исследователи, считающие положения рассматриваемых конвенций эффективными, указывают, что упоминание в ст. 7 Гаагской и Монреальской конвенций о необходимости принятия решения «таким же образом, как и в случае любого *обычного* преступления серьезного характера» говорит о невозможности отказать в выдаче со ссылкой на политический характер преступления<sup>267</sup>, и, согласно п. 1 ст. 8 Конвенций, государства-участники обязуются включать незаконный захват воздушного судна «в качестве преступления, влекущего выдачу, в любой договор о выдаче, заключенный между ними».

Кроме того, положения ст. 2 Гаагской конвенции 1970 г. и ст. 3 Монреальской конвенции 1971 г. о «суровых мерах наказания» являются гарантией обеспечения уголовного преследования преступников, поскольку государства, не выдавшие и не наказавшие их, в соответствии со ст. 27 *Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г. (Вена, 23 мая 1969 г.)*<sup>268</sup> («Венская конвенция 1969 г.») не смогут оправдать невыполнение своих обязательств ссылкой на национальное законодательство. Более того, в соответствии с международно-правовым принципом *pacta sunt servanda* государство должно предпринять все необходимые меры к тому, чтобы выполнить свои обязательства по международному договору, участником которого оно является, а выбор метода и средства, с помощью которого будет обеспечено или выполнено обязательство, – суверенное право каждого государства<sup>269</sup>.

<sup>267</sup> См.: Бордунов В.Д. Международное воздушное право. – С. 260.

<sup>268</sup> Ведомости Верховного Совета СССР. – 1986. – № 37. – Ст. 772.

<sup>269</sup> См.: Рыжий В.И. Проблемы кодификации и прогрессивного развития международного воздушного права в области борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. – С. 164–165.

Однако другие исследователи<sup>270</sup> выдвигают ряд аргументов в поддержку позиции о неэффективности рассматриваемых положений Конвенций и, соответственно, о фактической необязательности уголовного преследования и выдачи.

Во-первых, в п. 2 ст. 8 Конвенций указано, что государство, обуславливающее выдачу наличием соответствующего договора, *«может по своему усмотрению рассматривать»* их «в отношении такого преступления в качестве юридического основания для выдачи», то есть, оно не обязано рассматривать данные Конвенции в этом качестве.

Во-вторых, формулировка ст. 2 Гаагской конвенции 1970 г. и ст. 3 Монреальской конвенции 1971 г. слишком нечеткая, чтобы считать ее обязательством, а потому она носит, скорее, декларативный характер. Правило о «суровых мерах наказания» не дает представления о конкретных мерах, которые необходимо применять к лицам, совершившим неправомерный акт на воздушном транспорте<sup>271</sup>, или хотя бы о том, с наказанием в отношении каких преступлений сравнимы данные меры (могли бы быть предусмотрены ориентиры – например, «такие же меры, как за умышленное убийство»). Вопрос о конкретных санкциях остается полностью на усмотрение государств, при том, что правила о степени общественной опасности деяний, устанавливаемые в законодательстве различных государств, имеют особенности.

В Конвенциях также не предусмотрены какие-либо процессуальные гарантии осуществления уголовного преследования, расследования и разрешения дел, связанных с совершением актов незаконного вмешательства (так, могли бы быть предусмотрены обязательные процедуры с участием представителей государств-участников Конвенции). Эти вопросы также полностью отданы на усмотрение государств. Очевидно, что при таких

<sup>270</sup> См.: Diederiks-Verschoor I.H.Ph. Op. cit. – P. 403; Dempsey P.S. Public International Air Law. – P. 247.

<sup>271</sup> См.: Курс международного права: в 7 т. – Т. 5. – С. 151.

обстоятельствах положения Конвенций будут неизбежно толковаться и применяться с учетом политических интересов государств.

В-третьих, в Конвенциях нет прямого запрета на отказ в выдаче по политическим мотивам, а с учетом того, что государства зачастую назначают мягкие наказания или оправдывают лиц, совершивших политические преступления, можно заключить, что ничто не ограничивает правоохранительные органы государства, не выдавшего преступника, в решении прекратить его уголовное преследование или вынести необоснованно мягкий приговор<sup>272</sup>. Более того, формулировка ст. 7 Конвенций предусматривает, что принцип “*aut dedere aut judicare*” распространяется на «предполагаемых преступников», что дополнительно создает предпосылки для злоупотреблений государствами при квалификации деяний, предоставляя возможность задерживать практически любых лиц.

Представляется, что более убедительной выглядит точка зрения о неэффективности действующих положений Конвенций – помимо прочего, поскольку в Конвенциях, как указано выше, прямо не закреплено общее обязательство государств по осуществлению юрисдикции, следовательно, формально они не обязаны принимать какие-либо меры по противодействию актам незаконного вмешательства.

Подтверждение данной позиции можно найти в материалах Гаагской конференции 1970 г., а также в практике государств.

В ходе Гаагской конференции 1970 г. представители от СССР обратили внимание на недостаточность положений проекта Гаагской конвенции 1970 г. для обеспечения неотвратимости наказания преступников и настаивали на их усилении. По мнению делегации от СССР, в Конвенции необходимо было предусмотреть обязательство государств, отказавших в выдаче преступника,

---

<sup>272</sup> Mankiewicz R.H. Op. cit. – P. 205.

обеспечить его уголовное преследование<sup>273</sup>. Однако итоговый текст Конвенции не содержит прямого указания на данное обязательство.

Более того, итоговый текст Гаагской конвенции 1970 г. не содержит формулировку, изначально присутствовавшую в проекте, о передаче дела для целей уголовного преследования «независимо от мотивов преступления». В ходе обсуждений данное положение было заменено словами «без каких-либо исключений». Представители ряда делегаций отмечали, что данная формулировка фактически позволяет государствам прекращать уголовные дела с учетом «мотивов преступления»<sup>274</sup>.

Практика применения государствами положений Гаагской и Монреальской конвенций свидетельствует, что вместо назначения «суровых мер наказания» суды государств, не выдавших преступников, часто выносили необоснованно мягкие приговоры.

Так, в 1972 г. преступник, захвативший чехословацкое пассажирское воздушное судно и направивший его во Франкфурт, был приговорен к 4 годам лишения свободы, по истечении которых получил политическое убежище на территории ФРГ<sup>275</sup>.

Еще более красноречивый пример – дело *Brown* (1976 г.)<sup>276</sup>, которое рассматривалось во Франции с участием присяжных заседателей. Присяжные признали четырех подсудимых виновными в незаконном захвате воздушного судна, захвате заложников и вымогательстве, однако согласились с доводами защитников о наличии смягчающих обстоятельств – совершение данных преступлений по политическим мотивам в ответ на т.н. «американский расизм». В результате самое строгое наказание, которое получили двое преступников, было пять лет лишения свободы, двое других получили меньшие сроки. С учетом того, что в ожидании суда преступники провели под стражей два с

<sup>273</sup> International Conference on Air Law (The Hague, December 01-16, 1970). Minutes and Documents. – Vol. I: Minutes. Документ ИКАО Doc. 8979-LC/165-1. – P. 64.

<sup>274</sup> См.: Малеев Ю.Н. Принцип «выдать или наказать» в отношении преступления «незаконный захват воздушного судна». – С. 102.

<sup>275</sup> См.: Fingerman M.E. Skyjacking and the Bonn Declaration of 1978: Sanctions Applicable to Recalcitrant Nations // California Western International Law Journal. – 1980. – Vol. 10 (1). – P. 136.

<sup>276</sup> Digest of U.S. Practice in International Law. – 1976. – P. 124.

половиной года, срок их заключения истек ранее, чем через два с половиной года после вынесения приговора.

В.Д. Бордунов отметил, что Конвенции «не дали тех результатов, которых от них ожидали. Число актов и террора и диверсий не уменьшилось»; «по данным ИКАО, с 1969 по 1980 год было отмечено 562 случая незаконного захвата воздушных судов, 469 случаев угрозы захвата, 179 диверсий, в результате которых погибли 1262 человека и получили ранение 1960»; не прекратились указанные акты и в 1980-е годы<sup>277</sup>.

Таким образом, Конвенции не устанавливают принцип «выдай или накажи», как указывают некоторые исследователи<sup>278</sup>, в них предусмотрен именно принцип «выдай или суди»<sup>279</sup>, во многом декларативный.

Вывод об отсутствии в Конвенции реального обязательства государств наказать лицо, совершившее акт незаконного захвата воздушного судна, также подтверждается фактом принятия в 1978 г. несколькими государствами<sup>280</sup> т.н. «Боннской декларации»<sup>281</sup>.

Боннская декларация 1978 г. предусматривает определенные санкции, которые могут и обязуются применять ее участники 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 (то есть, по сути, нарушают положения ст. 7 Гаагской конвенции 1970 г.). Указанные санкции заключаются в полном прекращении воздушных сообщений с таким государством, в том числе: (а) принятие незамедлительных мер для полного прекращения отправления воздушных судов в такое государство; и (б) инициирование приостановления приема воздушных судов, следующих с территории такого

<sup>277</sup> Бордунов В.Д. Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации. – С. 90–91.

<sup>278</sup> См.: Бордунов В.Д. Международное воздушное право. – С. 260.

<sup>279</sup> Ляхов Е.Г. Проблемы сотрудничества государств в борьбе с международным терроризмом. – С. 120; Малеев Ю.Н. Актуальные проблемы международного воздушного права. – С. 18–19.

<sup>280</sup> Италия, Канада, Соединенное королевство, США, Франция, ФРГ, Япония.

<sup>281</sup> Joint Statement on International Terrorism = (Совместное заявление глав государств и правительств о международном терроризме) (Бонн, 17 июля 1978 г.) // The British Yearbook of International Law. – 1978. – Vol. 49 (1). – P. 423.



государства или принадлежащих авиакомпаниям, действующим на территории этого государства.

Санкции, предусмотренные Боннской декларацией 1978 г., применялись на практике<sup>282</sup>, а в 1986 г. в ходе Токийского экономического саммита принципы данной Декларации были подтверждены ее участниками<sup>283</sup>. Однако в литературе<sup>284</sup> ставится под сомнение не только возможность принудительного исполнения Боннской декларации 1978 г., но и в целом ее соответствие международному праву, поскольку санкции, предусмотренные данной Декларацией, являются принудительными мерами, представляющими собой экономическую блокаду государства. Их применение, во-первых, находится в исключительной компетенции Совета Безопасности ООН, и только при наличии установленной им угрозы миру, нарушения мира или акта агрессии (ст.ст. 39, 41 *Устава Организации Объединенных наций (Сан-Франциско, 20 июня 1945 г.)*<sup>285</sup> («Устав ООН»)); во-вторых, нарушает такие основные принципы международного права, как разрешение международных споров мирными средствами, указанными в ст. 33 Устава ООН, и невмешательство во внутренние дела государств; в-третьих, противоречит положениям Чикагской конвенции 1944 г. (ст. 5) и *Соглашения о транзите в международных воздушных сообщениях (Чикаго, 7 декабря 1944 г.)*<sup>286</sup> (ст. 1).

В литературе<sup>287</sup> также отмечено, что Боннская декларация 1978 г. не соответствует ст. 34 Венской конвенции 1969 г., определяющей, что международный договор «не создает обязательств или прав для третьего государства без его на то согласия». Как представляется, отнесение Боннской

<sup>282</sup> Например, в 1981 г. государства-участники Боннской декларации 1978 г. приостановили воздушное сообщение с Афганистаном, власти которого предоставили политическое убежище лицам, захватившим пакистанское воздушное судно. – См.: Huang J. Op. cit. – P. 163.

<sup>283</sup> Text of Statements Adopted by Leaders of 7 Industrial Nations // The New York Times. [Электронный ресурс]. – 1986. – May, 5. URL: <http://www.nytimes.com/1986/05/06/world/summit-tokyo-forging-2-accords-texts-statements-adopted-leaders-7-industrial.html?pagewanted=all> (дата обращения: 05.02.2017).

<sup>284</sup> См.: Abeyratne R.I.R. Aviation Security Law. – P. 247–252.

<sup>285</sup> Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. 12. – М.: Госполитиздат, 1956. – С. 14–47.

<sup>286</sup> International Air Services Transit Agreement = (Соглашение о транзите в международных воздушных сообщениях) (Чикаго, 07 декабря 1944 г.) [Электронный ресурс]. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%2084/volume-84-II-252-English.pdf> (дата обращения: 05.02.2017).

<sup>287</sup> См.: Abeyratne R.I.R. Aviation Security Law. – P. 249–250.

декларации 1978 г. к международным договорам в смысле Венской конвенции 1969 г. спорно. Данный документ не был подписан представителями участвующих в нем государств, а значит, невозможно говорить о соблюдении письменной формы, являющейся обязательным признаком международного договора (п. «а» ст. 1 Конвенции). Кроме того, указанная Декларация не была зарегистрирована согласно п. 1 ст. 102 Устава ООН в Секретариате ООН, а значит, согласно п. 2 указанной статьи ни один из участников Декларации не может ссылаться на нее ни в одном из органов ООН.

Таким образом, Боннская декларация 1978 г. является, скорее, политическим заявлением, а не юридически обязательным документом, причем в литературе<sup>288</sup> отмечено, что такой упрощенный метод «большой дубинки» едва ли является эффективным способом борьбы с захватом воздушных судов и не способствует упрочению связей между государствами.

Следует также отметить, что до принятия Боннской декларации 1978 г. ряд государств заключили двусторонние соглашения, главным образом – по вопросам противодействия преступлениям против гражданской авиации; участниками Международной конференции по вопросам международного терроризма, проходившей в 1972 г. в США, было предложено разработать многостороннюю конвенцию, где определялись бы принципы ответственности государств, которые не исполняют существующие в этой области соглашения<sup>289</sup>; в 1973 г. под эгидой ИКАО прошла Международная конференция по воздушному праву, целью которой было принятие юридического документа – международного договора, предусматривающего возможность наложения санкций на государства-участников, не соблюдающих Гаагскую и Монреальскую конвенции<sup>290</sup>. Указанные договоры не были приняты.

<sup>288</sup> См.: Ляхов Е.Г. Политика терроризма – политика насилия и агрессии. – С. 163.

<sup>289</sup> См.: Ляхов Е.Г. Проблемы сотрудничества государств в борьбе с международным терроризмом. – С. 120–121.

<sup>290</sup> См.: The Final Act of the International Conference on Air Law (Rome, August 28–September 21, 1973). Документ ИКАО Doc. 9225-LC/178.

Практика выявила еще один пробел в Гаагской и Монреальской конвенциях, ставящий под сомнение их эффективность. Е.Г. Ляхов отметил, что данные Конвенции хоть и «дают определенную базу для борьбы с... акциями международного политического терроризма», в них «не ставится вопрос об ответственности государства за совершение» таких деяний<sup>291</sup>. Ситуация, имевшая место на практике, подтвердила, что данные документы фактически не действуют в случае совершения предусмотренных в них преступлений не частными лицами, а государствами или при поддержке государств.

Речь идет об уничтожении воздушного судна *Boeing 747* авиакомпании “*Pan American World Airways*” (“*Pan Am*”) в районе г. Локерби (Соединенное Королевство) 21 декабря 1988 г. Обстоятельства дела выглядят следующим образом<sup>292</sup>.

На борту воздушного судна американской авиакомпании, следовавшего рейсом 103 из Германии в США, при полете в воздушном пространстве Соединенного Королевства произошел взрыв. Самолет развалился в воздухе, а его обломки упали над населенным пунктом Локерби в Шотландии. В результате катастрофы погибли все 259 пассажиров и члены экипажа, находившиеся на борту, а также 11 человек на земле. В ходе расследования выяснилось, что на воздушное судно было помещено взрывное устройство гражданами Ливии, которые являлись сотрудниками ливийских спецслужб и получали указания о взрыве самолета от Правительства Ливии, то есть фактически государство выступило соучастником преступления<sup>293</sup>.

После установления личности подозреваемых в совершении преступления США и Соединенное Королевство 27 ноября 1991 г. сделали совместное заявление, в котором потребовали от Ливии выдать данных лиц, и

<sup>291</sup> См.: Ляхов Е.Г. Проблемы сотрудничества государств в борьбе с международным терроризмом. – С. 118, 120; Ляхов Е.Г. Политика терроризма – политика насилия и агрессии. – С. 159–160.

<sup>292</sup> См.: Блищенко И.П., Дориа Ж. Указ. соч. – С. 209–218.

<sup>293</sup> Frank J.A. A Return to Lockerbie and the Montreal Convention in the Wake of the September 11<sup>th</sup> Terrorist Attacks: Ramifications of Past Security Council and International Court of Justice Action // *Denver Journal of International Law and Policy*. – 2002. – Vol. 30 (4). – P. 536–537.

направили Ливии запросы о выдаче. Необходимость выполнения данных запросов подтвердил Совет Безопасности ООН в Резолюции 731 (1992) от 21 января 1992 г.<sup>294</sup>

Прямой запрет на выдачу собственных граждан в Гаагской и Монреальской конвенций отсутствует, следовательно, государства могут по своему усмотрению рассматривать данные Конвенции в качестве основания выдачи, в том числе, и собственных граждан. Ливия, однако, от выдачи отказалась, мотивируя свой отказ тем, что на момент совершения преступления у нее отсутствовали двусторонние соглашения об экстрадиции как с США, так и с Соединенным Королевством. При этом в ст.ст. 7, 8 Монреальской конвенции 1971 г. указано, что при отсутствии таких соглашений государство решает вопрос о выдаче самостоятельно – в соответствии со своим законодательством. Ливия же передала данное дело своим правоохранным органам, то есть, действовала в полном соответствии с положениями Монреальской конвенции 1971 г. Кроме этого, законодательство Ливии запрещает экстрадицию собственных граждан. На данные обстоятельства Ливия указала в своем письме от 18 января 1992 г., адресованном правительствам США и Соединенного Королевства, которое было оставлено без внимания.

3 марта 1992 г. Ливия, с целью признания ее действий соответствующими Монреальской конвенции 1971 г., инициировала разбирательство в Международном Суде ООН, подав две жалобы – против Соединенного Королевства и США. Однако в связи с тем, что обвиняемыми являлись ливийские государственные служащие, Совет Безопасности ООН 31 марта 1992 г. принял резолюцию 748 (1992)<sup>295</sup>, в которой обязал Ливию выполнить требования США и Соединенного Королевства о выдаче преступников и ввел экономические санкции против Ливии на основании главы VII Устава ООН. 14 апреля 1992 г. Международный Суд ООН также подтвердил необходимость

---

<sup>294</sup> Документ ООН S/RES/731 от 21 января 1992 г.

<sup>295</sup> Документ ООН S/RES/748 от 31 марта 1992 г.

выполнения Ливией резолюций Совета Безопасности ООН<sup>296</sup>. 11 ноября 1993 г. Совет Безопасности ООН принял резолюцию 883 (1993)<sup>297</sup> аналогичного содержания.

Переговоры и судебное разбирательство продолжились.

13 октября 1997 г. Международный Суд ООН приступил к рассмотрению спора и 27 февраля 1998 г. вынес Решение, в котором установил, что, поскольку Ливия является членом ООН и в соответствии со ст. 25 Устава ООН «Члены Организации соглашаются, в соответствии с... Уставом, подчиняться решениям Совета Безопасности и выполнять их», Ливия должна выполнить требование Совета Безопасности ООН и выдать обвиняемых в совершении преступления лиц. Суд также отметил, что он не будет больше рассматривать доводы Ливии, основанные на положениях Монреальской конвенции 1971 г.<sup>298</sup>

В 1999 г. Ливия согласилась экстрадировать обвиняемых при условии, что суд состоится на нейтральной территории, и 5 апреля 1999 г. они были выданы шотландской полиции в городе Утрехте (Нидерланды). 31 января 2001 г. приговором суда Шотландии, специально созданного для рассмотрения данного дела в Утрехте, один из обвиняемых был приговорен к пожизненному заключению, второй был оправдан. 9 сентября 2003 г. было прекращено производство в Международном Суде ООН.

Юристы<sup>299</sup> отметили, что ситуация в итоге была разрешена политическими, а не правовыми средствами, и фактически требования

<sup>296</sup> *Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States of America). Provisional Measures* = (Вопросы толкования и применения Монреальской конвенции 1971 г., возникшие в связи с воздушным инцидентом в Локерби (Ливийская Арабская Джамахирия против США). Временные меры): Order dated April 14, 1992 // International Court of Justice Reports. – 1992. – P. 114.

<sup>297</sup> Документ ООН S/RES/883 от 11 ноября 1993 г.

<sup>298</sup> *Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United Kingdom)* = (Вопросы толкования и применения Монреальской конвенции 1971 г., возникшие в связи с воздушным инцидентом в Локерби (Ливийская Арабская Джамахирия против Соединенного Королевства)): Judgment dated February 27, 1998 // International Court of Justice Reports. – 1998. – P. 9–31; *Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States of America)* = (Вопросы толкования и применения Монреальской конвенции 1971 г., возникшие в связи с воздушным инцидентом в Локерби (Ливийская Арабская Джамахирия против США)): Judgment dated February 27, 1998 // Ibid. – P. 115–137.

<sup>299</sup> См.: *Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States of America). Provisional Measures*: Order dated April 14, 1992 // International Court of Justice Reports. – 1992. – P. 114–128; *Questions of Interpretation and Application of the 1971*

резолюций Совета Безопасности ООН в сфере авиационной безопасности могут конкурировать с положениями международных договоров.

Кроме этого, как указал Дж. Хуанг, данное обстоятельство создает риск повторного привлечения к ответственности за одно и то же преступление<sup>300</sup>. Так, в Монреальской конвенции 1971 г. не решена проблема конкуренции юрисдикций, и это обстоятельство само по себе влечет риск двойной ответственности. Однако в ст. 7 Конвенции указано, что правило «выдай или суди» применяется только в отношении «предполагаемого преступника», то есть, по мнению Дж. Хуанга, если данное лицо уже было осуждено в каком-либо государстве, оно не должно выдавать его по запросу другого государства. Однако в случае, когда резолюции Совета Безопасности ООН, предусматривающие безусловную выдачу обвиняемых, имеют преимущественную юридическую силу, указанные договорные положения не применяются. Риск повторного привлечения к ответственности особенно очевиден в случаях, когда в государстве, установившем и осуществившем свою юрисдикцию в отношении какого-либо лица, оно было оправдано или в его отношении был вынесен «мягкий» приговор.

Тенденцию превалирования политических методов над правовыми в сфере противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте подтверждает и ситуация, которая сложилась вокруг авиационного происшествия, имевшего место 17 июля 2014 г. на территории Донецкой области (Украина). Обстоятельства катастрофы выглядят следующим образом.

В районе с. Грабово недалеко от г. Торез Донецкой области произошло крушение воздушного судна *Boeing 777* авиакомпании “*Malaysia Airlines*”, находившегося в полете и выполнявшего рейс МН17 из Амстердама (Нидерланды) в Куала-Лумпур (Малайзия). В результате катастрофы погибли

---

*Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States of America). Provisional Measures: Separate Opinion of Judge Lachs* // Ibid. – P. 138–139; *Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States of America). Provisional Measures: Separate Opinion of Judge Shahabuddeen.* // Ibid. – 140–142; Huang J. Op. cit. – P. 130.

<sup>300</sup> Huang J. Op. cit. – P. 132.

298 человек, которые находились на борту. На территории, где произошло крушение, шли активные боестолкновения между правительственными войсками и противодействующими им вооруженными группами («ополчением Донецкой народной республики»). Внешний вид и характер расположения обломков воздушного судна позволил специалистам сделать предварительный вывод о разрушении самолета в воздухе в результате попадания большого количества мелких быстро движущихся предметов, находящихся снаружи воздушного судна, то есть в результате внешней атаки с земли или с воздуха.

Необходимо отметить, что указанное деяние в случае его умышленного совершения (с учетом того, что Монреальская конвенция 1971 г. не содержит каких-либо оговорок об исключении военных действий) является преступлением, подпадающим под действие пп. «b» п. 1 ст. 1 Монреальской конвенции 1971 г. – незаконное и преднамеренное разрушение воздушного судна, находящегося в эксплуатации, или причинение этому воздушному судну повреждения, которое выводит его из строя или может угрожать его безопасности в полете. Следовательно, при наличии оснований полагать, что имеет место преднамеренное уничтожение воздушного судна в полете, государства-участники Монреальской конвенции 1971 г. при проведении процессуального расследования (помимо технического расследования, которое проводится в соответствии с Приложением 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов»<sup>301</sup> к Чикагской конвенции 1944 г.) должны действовать в соответствии с правилами, установленными в данной Конвенции. В частности, согласно п. 1 ст. 5 Конвенции в отношении деяния должна быть установлена юрисдикция государства, на территории которого совершено преступление (в данном случае – Украина), а также юрисдикция государства регистрации воздушного судна (Малайзия). Согласно п. 3 ст. 5 Конвенции не исключается и любая уголовная юрисдикция в соответствии с национальным законодательством. Согласно ст.ст. 6 и 7 Конвенции Украина или любое другое

<sup>301</sup> Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации: принято Советом ИКАО 11 апреля 1951 г. Документ ИКАО. – 10-е изд. – Монреаль: ИКАО, 2010.

государство, на чьей территории находится предполагаемый преступник, должно провести предварительное расследование фактов в соответствии со своим законодательством и либо выдать подозреваемых в совершении преступления лиц заинтересованному государству, при наличии соответствующего запроса, либо передать дело своим правоохранным органам для целей уголовного преследования.

Указанные правила Монреальской конвенции 1971 г. в данном случае не эффективны и не обеспечивают объективного расследования и справедливого наказания виновных лиц. Так, при виновности в данном деянии лиц, находящихся на службе Украины, очевидно, что это государство не обеспечит должное расследование и наказание виновных. Не будут реализованы Украиной положения Конвенции и в отношении лиц, находящихся на территории, не контролируемой государственными структурами Украины.

Данные обстоятельства указывают на необходимость независимого международного расследования преступления с участием всех заинтересованных государств, однако в Монреальской конвенции 1971 г. отсутствуют какие-либо правила на этот счет. На практике государства предприняли политические меры. В частности, Совет Безопасности ООН принял 21 июля 2014 г. резолюцию 2166 (2014)<sup>302</sup>, в которой потребовал привлечь к ответственности лиц, виновных в рассматриваемом инциденте, и обеспечить всестороннее сотрудничество всех государств в рамках усилий по установлению ответственных. 7 августа 2014 г. была создана совместная следственная группа для расследования преступления под руководством независимого государственного прокурора Нидерландов, в составе представителей правоохранительных органов Австралии, Бельгии, Малайзии, Нидерландов и Украины. Однако основания создания следственной группы, ее состав, полномочия, сроки расследования, применимое процессуальное право – все это не урегулировано каким-либо международным договором.

---

<sup>302</sup> Документ ООН S/RES/2166 от 21 июля 2014 г.



Объективность такого расследования вызывает сомнения, поскольку отсутствие правовых рамок создает предпосылки для злоупотреблений. А с учетом того, что рассматриваемое преступление с самого начала было крайне политизировано, обеспечение объективности расследования практически невозможно.

Вызывает сомнения в справедливости и наказание виновных в совершении преступления, осуществляемое политическими методами. Так, на волне антироссийской риторики в Совет Безопасности ООН в годовщину авиакатастрофы была внесена инициатива о создании международного трибунала с целью привлечения к ответственности лиц, совершивших рассматриваемое преступление, со ссылкой на главу VII Устава ООН – «Действия в отношении угрозы миру, нарушений мира и актов агрессии»<sup>303</sup>.

При голосовании в Совете Безопасности ООН Россия наложила вето на проект резолюции о создании указанного трибунала, в результате чего резолюция не была принята. Официальная позиция России отражена в Заявлении Министерства иностранных дел Российской Федерации (МИД России) от 30 июля 2015 г., где говорится о «несвоевременности и контрпродуктивности такого шага, не имеющего прецедентов в прошлом, и к тому же задолго до завершения ведущегося расследования обстоятельств гибели самолета»<sup>304</sup>.

Данная правовая позиция является обоснованной.

Во-первых, создание международного трибунала не предусмотрено каким-либо правовым документом (в том числе, в главе VII Устава ООН не предусмотрено создание международного трибунала), то есть это

<sup>303</sup> См.: Письмо Постоянных представителей Австралии, Бельгии, Малайзии, Нидерландов и Украины при Организации Объединенных Наций от 10 июля 2015 года на имя Председателя Совета безопасности. Документ ООН S/2015/528 от 10 июля 2015 г. – С. 1-2; Письмо Постоянного представителя Нидерландов при Организации Объединенных Наций от 20 июля 2015 г. на имя Председателя Совета безопасности. Документ ООН S/2015/551 от 20 июля 2015 г. – С. 3-5.

<sup>304</sup> Заявление МИД России об обсуждении в Совете Безопасности ООН дальнейших действий в связи с продолжающимся расследованием обстоятельств крушения малайзийского авиалайнера МН-17 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.mid.ru/foreign\\_policy/news/-/asset\\_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/1621649](http://www.mid.ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/1621649) (дата обращения: 22.01.2017).

исключительно политическое решение, которое явно неуместно с учетом степени политизации рассматриваемого преступления.

Во-вторых, вопрос о возможности отнесения рассматриваемого преступления к угрозе миру и безопасности спорен, поскольку отсутствуют правовые критерии квалификации деяния в качестве такой угрозы и международная практика признания аналогичных деяний угрозой миру и безопасности.

В частности, сходное преступление уничтожения воздушного судна в районе г. Локерби не рассматривалось в качестве угрозы миру и безопасности (Совет Безопасности ООН расценил в качестве такой угрозы отказ Ливии выдать обвиняемых в совершении преступления лиц, но не само уничтожение воздушного судна). К таким деяниям не было отнесено и близкое по обстоятельствам дела уничтожение 4 октября 2001 г. пассажирского воздушного судна Ту-154М авиакомпании «Сибирь», выполнявшего рейс из Тель-Авива (Израиль) в Новосибирск, пораженного в момент нахождения в полете над Черным морем зенитной ракетой вооруженных сил Украины, запущенной в рамках проводившихся военных учений, в результате катастрофы погибли 78 человек, находившихся на борту воздушного судна.

Таким образом, механизм противодействия актам незаконного вмешательства, предусмотренный действующими международными Конвенциями, нельзя считать эффективным. В частности, можно выделить следующие недостатки:

- отсутствие указания на конкретные меры ответственности, которые государства должны применять в отношении преступников, что может приводить к назначению необоснованно мягкого наказания;
- отсутствие прямого запрета на отказ в выдаче преступников по политическим мотивам при одновременном отсутствии обязательства государства, отказывающего в выдаче, обеспечить преследование и справедливое наказание, что может обусловить попытки других государств

применить неправовые меры воздействия на это государство – в частности, введение односторонних санкций<sup>305</sup>;

– отсутствие процессуальных гарантий справедливого расследования и разрешения дел, связанных с актами незаконного вмешательства, что может приводить к попыткам применения государствами политизированных мер, в частности – произвольное создание следственных групп, деятельность которых ничем не регламентируется, а также трибуналов.

### **§3. Исполнение международных договоров и законодательство государств о неправомерных деяниях на воздушном транспорте**

Российская Федерация является участником рассмотренных международных Конвенций. Большинство из них были ратифицированы СССР в 1970–80-е годы<sup>306</sup>, при этом СССР признал обязательными для себя практически все их положения, за исключением правил о порядке разрешения споров и о юрисдикции международных арбитражных и судебных органов, о чем при подписании Конвенций были сделаны соответствующие оговорки (Российская Федерация впоследствии сняла эти оговорки<sup>307</sup>). Российская Федерация участвует в данных конвенциях как государство-продолжатель СССР<sup>308</sup>.

<sup>305</sup> См. подробнее о национальных санкциях: Данельян А.А. Международно-правовой режим иностранных инвестиций: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.10. – М., 2016. – С. 244–275.

<sup>306</sup> Токийская конвенция 1963 г. была ратифицирована Указом Президиума Верховного совета СССР от 04 декабря 1987 г. № 8109-XI (Ведомости Верховного Совета СССР. – 1987. – № 50. – Ст. 804); Гагская конвенция 1970 г. – Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 августа 1971 г. № 2000-VIII (Ведомости Верховного Совета СССР. – 1971. – № 32. – Ст. 327); Монреальская конвенция 1971 г. – Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 декабря 1972 г. № 3719-VIII (Ведомости Верховного Совета СССР. – 1973. – № 1. – Ст. 2); Монреальский протокол 1988 г. – Указом Президиума ВС СССР от 20 февраля 1989 г. № 10153-XI (Ведомости Верховного Совета СССР. – 1989. – № 10. – Ст. 69); Женевская конвенция 1958 г. – Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 октября 1960 (Ведомости Верховного Совета СССР. – 1960. – № 42. – Ст. 390); Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. – Федеральным законом от 26.02.1997 № 30-ФЗ «О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и Соглашения об осуществлении части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву» (Собрание законодательства Российской Федерации. – 1997. – № 9. – Ст. 1013).

<sup>307</sup> См.: Федеральный закон от 3 марта 2007 г. № 28-ФЗ «О снятии оговорок к некоторым международным договорам» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007. – № 10. – Ст. 1155.

<sup>308</sup> См.: Письмо МИД России от 13 января 1992 г. N 11/Угп // Действующее международное право: в 3 т. / сост.: Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова. – Т. 1. – М.: Изд-во Моск. независимого ин-та междунар. права, 1996. – С. 476.

Практически сразу после ратификации Гаагской конвенции 1970 г. в *Уголовный кодекс РСФСР* (УК РСФСР), утвержденный Верховным советом РСФСР 27 октября 1960 г.<sup>309</sup> на основании Указа Президиума Верховного совета РСФСР «О внесении дополнений и изменений в Уголовный кодекс РСФСР» от 17 апреля 1973 г.<sup>310</sup> («Указ») в гл. 10 «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения» была включена статья 213.2 «Угон воздушного судна»<sup>311</sup>, предусматривающая ответственность за «угон воздушного судна, находящегося на земле или в полете», в форме лишения свободы на срок от трех до десяти лет; за «угон воздушного судна, находящегося на земле или в полете, или захват такого судна с целью угона, совершенные с применением насилия или угроз либо повлекшие аварию воздушного судна или иные тяжкие последствия», в форме лишения свободы на срок от пяти до пятнадцати лет с конфискацией имущества или без таковой; а если указанные действия повлекли гибель людей или причинение тяжких телесных повреждений, – в форме лишения свободы на срок от восьми до пятнадцати лет с конфискацией имущества или смертной казни с конфискацией имущества.

Можно отметить следующие принципиальные отличия понятия «угон воздушного судна» от понятия «незаконный захват».

Во-первых, действие Гаагской конвенции 1970 г. распространяется только на деяния, совершенные на борту воздушного судна в полете. Согласно УК РСФСР, его положения применяется к угону воздушных судов, находящихся как на земле, так и в полете<sup>312</sup>.

<sup>309</sup> Ведомости Верховного Совета РСФСР. – 1960. – № 40. – Ст. 591.

<sup>310</sup> Ведомости Верховного Совета СССР. – 1973. – № 16. – Ст. 352.

<sup>311</sup> В Уголовные кодексы других союзных республик были включены аналогичные статьи. До включения в УК РСФСР указанной статьи в связи с деяниями, образующими угон воздушного судна, могли применяться нормы, предусматривавшие ответственность за бандитизм (ст. 77), умышленное убийство (ст.ст. 101–104), нанесение телесных повреждений (ст.ст. 108–111, 112), нарушение правил международных полетов (ст. 84), измену Родине (ст. 64).

<sup>312</sup> Термин «в полете» не был определен в УК РСФСР, однако оно содержалось в Воздушном кодексе СССР (утвержден Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 декабря 1961 г.) (Ведомости Верховного Совета СССР. – 1961. – № 52. – Ст. 538); и было идентично определению, предусмотренному в Гаагской конвенции 1970 г. – как период времени с момента закрытия всех внешних дверей воздушного судна после погрузки до момента открытия любой из этих дверей для выгрузки (ст. 96).

Во-вторых, одним из обязательных признаков незаконного захвата, согласно ст. 1 Гаагской конвенции 1970 г., является применение насилия или высказывание соответствующих угроз. При этом ч. 1 ст. 213.2 УК РСФСР предполагает угон воздушного судна без применения насилия или угрозы насилием, например, при угоне воздушного судна его экипажем или воздушного судна, находящегося на земле. Угон или захват воздушного судна с целью угона с применением насилия является, согласно УК РСФСР, квалифицированным составом, предусмотренным в ч.ч. 2, 3 ст. 213.2. Случаи угона воздушных судов без применения насилия имели место – например, в 1970 г. двое преступников тайно проникли в находящийся на земле пятиместный самолет Л-200 компании «Аэрофлот» и угнали его в Турцию<sup>313</sup>.

В-третьих, Гаагская конвенция 1970 г. (п. 2 ст. 3) регулирует вопросы, связанные с незаконным захватом судов лишь гражданской авиации. Некоторые советские юристы<sup>314</sup> утверждали, что предметом ст. 213.2 УК РСФСР являются исключительно гражданские воздушные суда. Большинство авторов<sup>315</sup>, однако, придерживалось точки зрения о том, что УК РСФСР действовал также в отношении воздушных судов, входящих в состав вооруженных сил, поскольку в нем не было прямого ограничения по принадлежности воздушного судна, а в противном случае «лицо, которое угнало воздушное судно, относящееся, например, к Министерству внутренних дел, останется безнаказанным, так как в Уголовном кодексе нет иных статей, предусматривающих ответственность за аналогичные деяния»<sup>316</sup>.

В-четвертых, среди специалистов возникла дискуссия относительно предмета преступления, включенного в УК РСФСР. Ст. 213.2 УК РСФСР касалась именно угона воздушного судна или его захвата *с целью* угона, то есть

<sup>313</sup> Дьяков С., Рупин Ю. Ответственность за угон воздушного судна // Социалистическая законность. – 1979. – № 8. – С. 33.

<sup>314</sup> См., напр.: Советское уголовное право. Особенная часть / под ред. Г.А. Кригер, Б.А. Куринова, Ю.М. Ткачевского. – М: Изд-во МГУ, 1982. – С. 390.

<sup>315</sup> См., напр.: Чучаев А.И. Ответственность за угон воздушного судна // Вопросы совершенствования уголовно-правовых норм на современном этапе: межвуз. сб. науч. тр. / Свердлов. юрид. ин-т. им. Р.А. Руденко. – Свердловск, 1986. – С. 124; Иванов И., Михайлов М. Указ. соч. – С. 14.

<sup>316</sup> Чучаев А.И. Указ. соч. – С. 123.

его «незаконного перемещения в полете в какую-либо географическую точку»<sup>317</sup>, в то время как Гаагская конвенция 1970 г. регулирует все случаи незаконного захвата воздушного судна или получения контроля над ним (как с целью угона, так и с любой другой целью), но не регулирует случаи угона. По мнению современного ученого Лю Синя, попытки юристов разграничить термины «захват» и «угон» воздушного судна несостоятельны, поскольку при захвате в любом случае «налицо доминирование субъективного фактора (т.е. намеренного или произвольного волеизъявления лица или лиц, совершающих незаконный захват) реализовать или не реализовать угон воздушного судна»<sup>318</sup>. Однако представляется, что «угон» и «захват» являются разными понятиями.

Правовед А.И. Чучаев<sup>319</sup> указал, что «угон воздушного судна и его захват тесно связаны между собой. Момент окончания захвата транспортного средства является началом его угона. Однако при этом обе формы незаконного вмешательства в деятельность авиации не теряют своей самостоятельности». А.Г. Ляхов указал, что «по смыслу диспозиции ст. 213 УК РСФСР угон воздушного судна отделяется от захвата, являющегося неоконченной формой угона»<sup>320</sup>.

Ю.Н. Малеев<sup>321</sup> отметил, что «незаконный захват воздушного судна» может быть сопряжен с ограблением пассажиров, вымогательством, уничтожением судна и т.д. без его фактического угона». Мировой практике известны примеры, когда лица, захватившие воздушное судно, не имели цели угнать его, а требовали выкуп, после получения которого выпрыгивали с парашютом<sup>322</sup>. Также исламские экстремисты несколько раз захватывали

<sup>317</sup> Малеев Ю.Н. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Понятийно-терминологический аппарат. – С. 249; Дьяков С., Рупин Ю. Указ. соч. – С. 33.

<sup>318</sup> Лю Синь. Международные полеты гражданских воздушных судов. Безопасность. Право. – М.: НИМП, 2013. – С. 164.

<sup>319</sup> Чучаев А.И. Указ. соч. – С. 127.

<sup>320</sup> Ляхов А.Г. Преступления против безопасности международной гражданской авиации и советское уголовное законодательство. – С. 125.

<sup>321</sup> Малеев Ю.Н. Принцип «выдать или наказать» в отношении преступления «незаконный захват воздушного судна». – С. 105.

<sup>322</sup> См.: Shubber S. Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 – a New Regime? – P. 697.

воздушные суда во время их нахождения в аэропорту и, не добившись выполнения своих требований, взрывали их<sup>323</sup>.

Указанные отличия УК РСФСР от Гаагской конвенции 1970 г. отразились и на действии УК РСФСР в отношении этого преступления. Так, между юристами возникла дискуссия о пределах экстратерриториального действия УК РСФСР в отношении угона воздушного судна, совершенного иностранным гражданином. Большинство ученых<sup>324</sup> указало, что нормы УК РСФСР об угоне воздушного судна имели экстратерриториальное действие по основаниям, предусмотренным в Гаагской конвенции 1970 г., во всех случаях угона воздушного судна иностранцами. Как отметил А.И. Чучаев<sup>325</sup>, «статья 213.2 УК [РСФСР]... основана на Гаагской конвенции [1970 г.] и предусматривает, таким образом, ответственность за угон воздушного судна не только советских граждан и лиц без гражданства, но и иностранных граждан. При этом место совершения преступления значения не имеет».

Представляется, что следует согласиться с точкой зрения, которую высказали другие авторы, например, В.К. Глистин<sup>326</sup>. Он отметил, что нормы УК РСФСР об угоне воздушного судна действовали в отношении иностранных граждан только в случае совершения ими преступления в отношении воздушного судна, находящегося на территории СССР или вне территории СССР – в полете. Как указано выше, действие Гаагской конвенции 1970 г. распространяется только на акты незаконного захвата воздушного судна в полете. Следовательно, ст. 213.2 УК РСФСР могла применяться экстратерриториально в отношении иностранцев только в случаях, предусмотренных Гаагской конвенцией 1970 г., то есть, только в отношении захвата воздушного судна и только если преступление было совершено на борту воздушного судна в полете. Кроме этого, поскольку действие ст. 213.2

<sup>323</sup> См.: Ляхов А.Г. Преступления против безопасности международной гражданской авиации и советское уголовное законодательство. – С. 126.

<sup>324</sup> См., напр.: Советское уголовное право. Часть особенная / отв. ред. Н.И. Загородников. – М.: Юрид. лит., 1973. – С. 491; Комментарий к Уголовному кодексу РСФСР / под ред. Ю.Д. Северина. – М.: Юрид. лит., 1980. – С. 411; Чучаев А.И. Указ. соч. – С. 129.

<sup>325</sup> Чучаев А.И. Указ. соч. – С. 130.

<sup>326</sup> Курс советского уголовного права / отв. ред. Н.А. Беляев: в 5 т. – Т. 5. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1981. – С. 121.

распространяется на захват воздушного судна исключительно с целью его угона, СССР не мог распространить свою экстратерриториальную юрисдикцию в отношении иностранцев, совершивших вне территории СССР захват воздушного судна в полете без цели его угона.

Помимо криминализации угона воздушного судна, какие-либо другие изменения, касающиеся, в частности, криминализации актов диверсии, предусмотренных Монреальской конвенцией 1971 г., либо дополнения УК РСФСР отсылками к международным договорам, в законодательство советского периода внесены не были. Некоторые преступления, которые охватывают деяния, являющиеся предметом Монреальской конвенции 1971 г., были предусмотрены в УК РСФСР еще до ее ратификации Советским Союзом, в частности: «Нарушение правил движения на транспорте» (ст. 85); «Повреждение путей сообщения и транспортных средств» (ст. 86); «Терроризм» (ст. 213.3) и «Заведомо ложное сообщение об акте терроризма» (ст. 213.4).

В конце существования СССР был принят 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<sup>327</sup>. В нем было предусмотрено установление уголовной ответственности не только за угон и захват, в том числе, воздушного судна (ст. 3), но и за ряд иных противоправных актов, в частности «умышленное блокирование транспортных коммуникаций... которое повлекло или могло повлечь нарушение нормальной работы... воздушного... транспорта»; «захват аэродрома». Постановлением Верховного Совета СССР от 23 октября 1990 г. № 1742-І<sup>328</sup> указанный Закон был введен в действие.

*Уголовный кодекс Российской Федерации*<sup>329</sup> (УК РФ) в соответствии с положениями Токийской, Гаагской и Монреальской конвенций прямо

<sup>327</sup> Ведомости Съезда Народных Депутатов СССР и Верховного Совета СССР. – 1990. – № 44. – Ст. 911.

<sup>328</sup> Там же. – Ст. 912.

<sup>329</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.



предусматривает возможность установления юрисдикции Российской Федерации на основании принципа флага (п. 3 ст. 11), а также – в отношении иностранных граждан – в иных случаях, *«предусмотренных международным договором Российской Федерации»*, если иностранные граждане и лица без гражданства, не проживающие постоянно в Российской Федерации, не были осуждены в иностранном государстве и привлекаются к уголовной ответственности на территории Российской Федерации». Включены в УК РФ и определенные положения о выдаче преступников – в п. 2 ст. 13 содержится отсылка к международным договорам России в случае, если потребуется выдача иностранных граждан и лиц без гражданства, совершивших преступление вне пределов РФ и находящихся на территории РФ.

При этом для применения в полной мере международных конвенций, касающихся противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте, необходимо прямое закрепление в УК РФ предусмотренных в указанных конвенциях деяний. В литературе, с учетом положения ч. 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации от 12 декабря 1993 г.<sup>330</sup>, называющей международные договоры Российской Федерации составной частью ее правовой системы, высказывалась точка зрения об отсутствии необходимости имплементации норм международных конвенций Российской Федерации, поскольку они могут действовать напрямую. В частности, А.И. Травников<sup>331</sup> указал, что «Конституция СССР, в отличие от Конституции РФ не содержала положения о том, что международные договоры СССР являются составной частью его правовой системы. По этой причине для придания нормам международного права, содержащимся в ... Конвенциях, общеобязательного статуса была необходима имплементация. Иное положение сложилось в Российской Федерации: п. 4 ст. 15 Конституции обязывает применять нормы данных Конвенций так же, как нормы российского законодательства».

<sup>330</sup> Собрание законодательства Российской Федерации. – 2014. – № 15. – Ст. 1691.

<sup>331</sup> См., напр.: Комментарий к Воздушному кодексу Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (постатейный) [Электронный ресурс] / под ред. А.И. Травникова. – М.: Деловой двор, 2012. – СПС «Гарант».

Представляется, что данная позиция справедлива для любой отрасли российского законодательства, кроме уголовной. Следует согласиться с теми учеными<sup>332</sup>, которые придерживаются позиции о невозможности прямого применения международных конвенций в уголовно-правовой сфере. Указанные авторы отметили, что в п. 2 ст. 1 УК РФ «положение о том, что он основывается, наряду с Конституцией РФ, на общепризнанных принципах и нормах международного права ... не дополняется широко распространенным ныне в ином российском законодательстве предписанием о непосредственном применении международных договоров РФ к отношениям, регулируемым УК РФ», и, соответственно, международные договоры РФ не могут действовать напрямую. Данный вывод можно подтвердить и судебной практикой. Верховный суд Российской Федерации в Постановлении Пленума от 10 октября 2003 г. № 5 *«О применении судами общей юрисдикции общепризнанных принципов и норм международного права и международных договоров Российской Федерации»*<sup>333</sup> указал, что «международные договоры, нормы которых предусматривают признаки составов уголовно-наказуемых деяний, не могут применяться судами непосредственно, поскольку такими договорами прямо устанавливается обязанность государств обеспечить выполнение предусмотренных договором обязательств путем установления наказуемости определенных преступлений внутренним (национальным законом (например [...] Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 года) [...] В связи с этим международно-правовые нормы, предусматривающие признаки составов преступлений, должны применяться судами Российской Федерации в тех случаях, когда норма Уголовного кодекса Российской Федерации прямо устанавливает необходимость применения международного договора Российской Федерации...» (абз. 1, 3 п. 6).

<sup>332</sup> См., напр.: Князева Е.А. Угон и захват судна воздушного или водного транспорта: уголовно-правовое и криминологическое исследование. – М.: Контракт, 2013. – С. 13–14; Бикеев И.И. Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава и пиратство. Некоторые вопросы уголовной ответственности // Закон и право. – 2008. – № 7. – С. 68.

<sup>333</sup> Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. – № 12. – 2003. – С. 3.

В действующем УК РФ в главе 25 «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); «Вандализм» (ст. 214); «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» (ст. 267) и др. Многие положения указанных статей были заимствованы из УК РСФСР.

Так, ст. 211 УК РФ устанавливает ответственность за «угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава, а равно захват такого судна или состава в целях угона» в форме лишения свободы на срок от четырех до восьми лет с ограничением свободы на срок до одного года либо без такового; в ч. 2–4 ст. 211 УК РФ предусмотрены квалифицированные виды угона воздушного судна, а именно: совершение преступления группой лиц по предварительному сговору; с применением насилия, опасного для жизни или здоровья, либо с угрозой применения такого насилия; с применением оружия или предметов, используемых в качестве оружия; организованной группой, либо если такое преступление повлекло по неосторожности смерть человека или иные тяжкие последствия или сопряжены с совершением террористического акта либо иным осуществлением террористической деятельности.

Ряд составов, которые, при условии их совершения на борту воздушного судна в полете, относятся к предмету Токийской конвенции 1963 г., содержатся в *Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях*<sup>334</sup> (КоАП РФ), в частности: «Оскорбление» (ст. 5.61); «Нарушение установленного федеральным законом запрета курения табака на отдельных территориях, в помещениях и на объектах» (ч. 1 ст. 6.24); «Действия, угрожающие безопасности полетов» (ст. 11.3); «Невыполнение лицами, находящимися на борту воздушного судна, законных распоряжений командира

<sup>334</sup> Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 1, ч. 1. – Ст. 1.

воздушного судна» (ч. 6 ст. 11.17); «Мелкое хулиганство» (ст. 20.1); «Потребление (распитие) алкогольной продукции в запрещенных местах либо потребление наркотических средств или психотропных веществ, новых потенциально опасных психоактивных веществ или одурманивающих веществ в общественных местах» (ст. 20.20); «Появление в общественных местах в состоянии опьянения» (ст. 20.21).

Российская Федерация является участником региональных соглашений с другими государствами-участниками Содружества Независимых Государств (СНГ) и Евразийского экономического союза (ЕЭС), регулирующих вопросы сотрудничества в противодействии терроризму и неправомерным деяниям на воздушном транспорте, в частности, *Договора о сотрудничестве государств-участников Содружества Независимых Государств в борьбе с терроризмом (Минск, 4 июня 1999 г.)*<sup>335</sup> и *Шанхайской Конвенции о борьбе с терроризмом, сепаратизмом и экстремизмом (Шанхай, 15 июня 2001 г.)*<sup>336</sup>, *Договора о Евразийском экономическом союзе (Астана, 29 мая 2014 г.)*<sup>337</sup> (Приложение 24 – Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике), однако данные документы также не содержат каких-либо правил, отличных от рассмотренных Конвенций.

Сравнительно-правовой анализ законодательства ряда зарубежных государств, представляющих основные регионы мира, позволяет сделать вывод о том, что, несмотря на существование трех действующих международных конвенций, считающихся «базовыми международно-правовыми актами универсального характера» в сфере противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте<sup>338</sup>, законодательство государств-участников Конвенций далеко от единообразия. Можно выделить только одно правило, которое воспринято всеми государствами, – установление в отношении

<sup>335</sup> Там же. – 2006. – № 22 – Ст. 2291.

<sup>336</sup> Там же. – 2003. – № 41 – Ст. 3947.

<sup>337</sup> Там же. – 2014. – № 229 – Ст. 5310.

<sup>338</sup> См.: Матчанова З.Ш. Вопросы уголовной юрисдикции государств в международных конвенциях, направленных против актов воздушного терроризма // Современные проблемы публичного права: международные и внутригосударственные аспекты. – СПб., 2010. – С. 82.

неправомерных деяний, совершаемых на воздушном транспорте, юрисдикции не только на основании территориального принципа, но и на основании принципа флага.

Так, Закон Австралийского союза о преступлениях (на авиационном транспорте) 1991 г.<sup>339</sup> («Закон Австралии о преступлениях») (п. 3 раздела 2 ч. 1, определения “*Division 2 aircraft*” и “*Division 3 aircraft*”) устанавливает широкие полномочия по установлению юрисдикции Австралии в отношении преступлений на воздушном транспорте, основанные, в том числе, на принципе флага. Уголовный кодекс Канады 1985 г.<sup>340</sup> (УК Канады) предусматривает правило о юрисдикции государства в отношении преступлений, совершенных, в том числе, на борту или в отношении воздушного судна в полете, зарегистрированного в Канаде (п. 1 ст. 7 ч. 1 УК Канады). В законодательстве США в отношении преступлений и других правонарушений на воздушном транспорте (параграф 46501 Раздела 49 Кодекса США «Транспорт» (“*Transportation*”)<sup>341</sup> («Раздел 49»)) используется термин «Специальная юрисдикция США в отношении воздушного судна» (“*Special aircraft jurisdiction of the United States*”)<sup>342</sup>, которая включает, в том числе, правило о юрисдикции государства регистрации воздушного судна (пп. «а» п. 2 параграфа 4650). Правило о юрисдикции на основании принципа флага закреплено также в ст. 4 Уголовного кодекса Федеративной Республики Германия 1998 г.<sup>343</sup> (УК ФРГ), ст. 17 Уголовного кодекса Объединенных Арабских Эмиратов 1987 г.<sup>344</sup> (УК ОАЭ), п. 1 ст. 150 Закона Южно-Африканской Республики о гражданской

<sup>339</sup> Crimes (Aviation) Act No. 131 dated September 27, 1991 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.comlaw.gov.au/Series/C2004A04214> (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>340</sup> An Act Respecting the Criminal Law, or Criminal Code (R.S.C., 1985, c. C-46) [Электронный ресурс]. URL: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-46/> (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>341</sup> U.S. Code. Title 49. Transportation [Электронный ресурс]. URL: <http://uscode.house.gov/download/download.shtml> (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>342</sup> См. подробнее: Ляхов А.Г. Преступления против безопасности международной гражданской авиации и советское уголовное законодательство. – С. 125.

<sup>343</sup> Criminal Code (Strafgesetzbuch, StGB) dated November 13, 1998 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.gesetze-im-internet.de/englisch\\_stgb/index.html](http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/index.html) (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>344</sup> Federal Law No. 3 of 1987 on Issuance of the Penal Code [Электронный ресурс]. URL: [https://www.icrc.org/ihl-nat/6fa4d35e5e3025394125673e00508143/e656047207c93f99c12576b2003ab8c1/\\$FILE/Penal%20Code.pdf](https://www.icrc.org/ihl-nat/6fa4d35e5e3025394125673e00508143/e656047207c93f99c12576b2003ab8c1/$FILE/Penal%20Code.pdf) (дата обращения: 21.01.2017).

авиации 2009 г.<sup>345</sup> («Закон ЮАР о гражданской авиации»), ст. 7 Уголовного кодекса Китайской Народной Республики 1979 г.<sup>346</sup> (УК КНР), ст. 4 Уголовного кодекса Республики Корея 1998 г.<sup>347</sup> (УК Кореи), ч. 1 ст. 5 Уголовного кодекса Федеративной Республики Бразилия 1940 г.<sup>348</sup> (УК Бразилии).

Необходимо иметь в виду, что государства обычно весьма неохотно закрепляют в национальном законодательстве правила, позволяющие распространять их юрисдикцию экстратерриториально, если между деянием и государством отсутствует какая-либо связь, и нет соответствующего международно-правового обязательства. На данное обстоятельство в ходе 35-й сессии Юридического комитета ИКАО обращали внимание, в частности, представители ОАЭ, которые указали, что законодательство ОАЭ не предусматривает возможность установления юрисдикции данного государства в отношении иностранных граждан, совершивших неправомерное деяние на борту иностранного воздушного судна в момент его нахождения за пределами территории (воздушного пространства) государства, если это судно совершило посадку на его территории<sup>349</sup>.

В целом государства так или иначе закрепили в законодательстве правила, предусмотренные Гаагской и Монреальской конвенциями в отношении предусмотренных в них преступлений.

Так, в Законе Австралии о преступлениях (ч. 1 раздел 2 п. 9) криминализирован незаконный захват воздушного судна (“*hijacking*”), определение идентично предусмотренному в Гаагской конвенции 1970 г. На основании разделов 4–5 ч. 2 Закона Австралии о преступлениях криминализированы деяния, указанные в ст. 1 Монреальской конвенции 1971 г.

<sup>345</sup> Civil Aviation Act No. 616 dated May 27, 2009 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.saflii.org/za/legis/num\\_act/caa2009154.pdf](http://www.saflii.org/za/legis/num_act/caa2009154.pdf) (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>346</sup> Criminal Law of the People's Republic of China dated July 01, 1979 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.npc.gov.cn/englishnpc/Law/2007-12/13/content\\_1384075.htm](http://www.npc.gov.cn/englishnpc/Law/2007-12/13/content_1384075.htm) (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>347</sup> Criminal Code dated January 01, 1998 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.law.go.kr/engLsSc.do?menuId=0&subMenu=5&query=%ED%98%95%EB%B2%95#liBgcolor6> (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>348</sup> Criminal Code. Law No. 2,848 dated December 07, 1940 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del2848compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm) (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>349</sup> Views of the United Arab Emirates on the Draft Protocol to Amend the Tokyo Convention. 35<sup>th</sup> Session of the Legal Committee (Montreal, May 06–15, 2013). Working Paper. Документ ИКАО LC/35-WP/2-5. – P. 1.

и ст. II Монреальского протокола 1988 г. В п. 13 раздела 1 ч. 2 Закона о преступлениях имеется ссылка на обязательство Австралии установить юрисдикцию на основании ст. 4 Гаагской конвенции 1970 г. и ст. 5 Монреальской конвенции 1971 г. Согласно п. 2 ст. 7 ч. 1, ст.ст. 76, 77 ч. II «Преступления против общественного порядка» (*“Offences against Public Order”*) УК Канады вне зависимости от места совершения деяния, а также флага и принадлежности воздушного судна, Канада может установить юрисдикцию в отношении следующих преступлений, если совершившее их лицо обнаружено на территории Канады:

- незаконный, с применением насилия, угрозы применения насилия или любой другой формы запугивания, захват воздушного судна в полете или осуществление контроля над ним с целью насильственного помещения в тюрьму, либо перемещения в какое-либо место, отличное от запланированного места посадки воздушного судна, либо удерживание с целью получения выкупа лица, находящегося на борту воздушного судна, а также с целью существенного отклонения воздушного судна от плана полета;

- совершение на борту воздушного судна в полете акта насилия в отношении находящихся на борту лиц, если это может создать угрозу безопасности воздушного судна;

- совершение акта насилия либо разрушение или причинение серьезного ущерба оборудованию аэропорта либо находящемуся там воздушному судну, не находящемуся в эксплуатации, с использованием оружия, на территории аэропорта, обслуживающего международную гражданскую авиацию, если это может создать угрозу безопасности в аэропорту;

- повреждение воздушного судна в эксплуатации либо помещение на его борт любых предметов, которые могут повредить воздушное судно, если указанные действия могут вызвать невозможность осуществления полетов воздушным судном либо создать угрозу безопасности воздушного судна в полете;

- сообщение заведомо ложной информации, если это может создать угрозу безопасности воздушного судна в полете;
- повреждение или вмешательство в работу аэронавигационного оборудования, используемого в международной аэронавигации, если это может создать угрозу безопасности воздушного судна в полете.

В отношении ряда деяний, указанных в Законе ЮАР о гражданской авиации, предусмотрены следующие дополнительные основания для установления экстратерриториальной юрисдикции ЮАР (п. 2 ст. 150 Закона):

- в случае совершения преступления на борту воздушного судна, находящегося в аренде без экипажа у арендатора, постоянно проживающего либо имеющего основное место осуществления деятельности на территории ЮАР;
- если преступник находится или задержан на территории ЮАР.

Как видно, данные правила практически идентичны тем, что предусмотрены в Гаагской и Монреальской конвенциях. Следует отметить, что и составы деяний, в отношении которых данные правила установлены, во многом совпадают с закрепленными в Конвенциях. К ним относятся, в частности:

- захват воздушного судна при отсутствии законного основания лицом, находящимся на борту, с применением насилия, соответствующих угроз и любых других форм запугивания;
- совершение акта насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна;
- умышленное вмешательство в выполнение обязанностей членом экипажа воздушного судна;
- незаконные акты, направленные против безопасности гражданской авиации, указанные в п.п. «b»–«e» п. 1 ст. 1, ст. 1 *bis* Монреальской конвенции 1971 г.;
- любые другие умышленные акты, создающие угрозу для деятельности воздушного перевозчика либо направленные против безопасности



аэропорта, вертолетной площадки, воздушного судна в эксплуатации, лиц или имущества, в том числе, намеренная порча авиационного топлива.

В ст. 9 УК КНР предусмотрено, что юрисдикция КНР распространяется на деяния, закрепленные в международных договорах, в которых участвует КНР, в объеме, предусмотренном данными международными договорами; согласно ст. 7 УК Бразилии данное государство также может установить свою юрисдикцию в отношении ряда деяний вне зависимости от места их совершения на основании принципа безопасности (п. «I» ст. 7), а также в отношении деяний, предусмотренных международными договорами или конвенциями, в которых участвует Бразилия.

Таким образом, в законодательство ряда государств достаточно точно и полно перенесены положения Гаагской и Монреальской конвенций, как посредством инкорпорации (Австралия, ЮАР), так и посредством отсылки (КНР, Бразилия), но лишь некоторые государства (в частности, США – п. 2 параграфа 4650 Раздела 49) дополнительно распространили данные правила на любые деяния, совершаемые на борту воздушных судов, в том числе, правонарушения, которые относятся к предмету Токийской конвенции 1963 г.

Не решена в национальном законодательстве проблема конкуренции юрисдикций. Некоторые государства устанавливают даже более широкие полномочия по сравнению с Конвенциями, предусматривая, в частности, большее число оснований для установления юрисдикции (например, на основании пассивного персонального или реального принципов – п. 3.75 ст. 7 ч. 1 УК Канады; ст. 15 Закона ЮАР о защите конституционной демократии от террористической и связанной с ней деятельности 2004 г.<sup>350</sup>) или даже универсальную юрисдикцию в отношении ряда преступлений на воздушном транспорте. К примеру, в ст. 6 УК ФРГ содержится правило о том, что законодательство ФРГ применяется вне зависимости от права места совершения акта в отношении преступлений против международных интересов,

<sup>350</sup> Protection of Constitutional Democracy Against Terrorist and Related Activities Act No. 33 dated February 04, 2005 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.saflii.org/za/legis/consol\\_act/pocdataaa2004799/](http://www.saflii.org/za/legis/consol_act/pocdataaa2004799/) (дата обращения: 21.01.2017).

к которым относятся, в частности, преступления против воздушного транспорта, предусмотренные в ст. 316с УК ФРГ (п. 3 ст. 6). Указанная статья криминализирует нападение на воздушный транспорт, под которым понимается применение насилия или воздействие на принимаемые решения, или осуществление других действий для получения контроля или воздействия на управление воздушным судном, используемым в гражданской авиации и находящимся в полете, а также использование огнестрельного оружия или взрывчатых веществ для повреждения или разрушения такого воздушного судна или имущества, находящегося на его борту.

При этом законодательство некоторых государств подразумевает возникновение конкуренции юрисдикций. Так, в п. 12 раздела 3 части 1 Закона Австралии о преступлениях указано, что его действие распространяется на «акты, упущения, вопросы и вещи за пределами Австралии, в том числе, *на территории или над территорией иностранного государства*», а также «*на любых лиц вне зависимости от их национальности или гражданства*». Аналогично и США, при принятии в 1970 г. законодательства, соответствующего положениям Токийской конвенции 1963 г., намеренно исходили из того, что предусмотренные данной Конвенцией правила о юрисдикции государства регистрации воздушного судна «не являются исключительными и государства могут осуществлять конкурирующую юрисдикцию в отношении одного и того же преступления в зависимости от интересов каждого государства и традиционных правил, предусмотренных в международном праве касательно установления юрисдикции»<sup>351</sup>. Уголовный кодекс Турции 1926 г.<sup>352</sup> (ст. 3) и вовсе не исключает возможность повторного привлечения к ответственности за одно и то же деяние в ситуации, когда возникает конкурирующая юрисдикция: «Лицо, совершившее правонарушение в Турции, подлежит наказанию по турецким законам, а турецкий гражданин

---

<sup>351</sup> Municipal Legal Framework for Treatment of Unruly Passengers (Presented by the United States). Special Subcommittee of the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention including the Issue of Unruly Passengers. Second Meeting (Montreal, December 03–07, 2012). Документ ИКАО LC/SC-MOT/2-WP/4. – P. 2.

<sup>352</sup> См.: Уголовный кодекс Турции / под ред. Н. Сафарова, Х. Бабаева. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2003. – С. 35.

повторно предстает перед судом в Турции, если даже в отношении него был вынесен приговор в иностранном государстве. Иностранец, в отношении которого был вынесен приговор за пределами Турции в связи с совершением правонарушения, также предстает перед судом по требованию министра юстиции». Закон об исламских уголовных наказаниях Исламской Республики Иран 1991 г.<sup>353</sup> (ст. 4), Уголовный кодекс Республики Таджикистан 1998 г.<sup>354</sup> (пп. «в» ч. 2 ст. 14) предусматривают юрисдикцию данных государств в отношении деяний, преступный результат которых имеет место вне пределов суверенного пространства указанных государств, то есть, таких, которые очевидно будут объектом юрисдикции других государств.

Некоторое решение проблемы конкуренции юрисдикций содержится в региональных соглашениях. Так, в п. 5. ст. 14 *Конвенции Совета Европы о предупреждении терроризма (Варшава, 16 мая 2005 г.)*<sup>355</sup> указано, что в случаях, «когда более чем одна Сторона претендует на юрисдикцию в отношении предполагаемого преступления, предусмотренного настоящей Конвенцией (то есть, преступления, предусмотренного Гаагской и Монреальской конвенциями, – ст. 1 Конвенции 2005 г. – А.К.), соответствующие Стороны проводят, когда это необходимо, консультации друг с другом с целью определения наиболее приемлемой юрисдикции для осуществления уголовного преследования».

Проблема ограничения экстрадиции по политическим мотивам также полностью не решена. Национальные законы об экстрадиции обычно содержат запрет на выдачу лиц, обвиняемых в совершении политических преступлений, и законодательство далеко не всех государств исключает преступления на воздушном транспорте, предусмотренные Конвенциями, из числа политических для целей выдачи. Согласно пп. «с» п. 1 ст. 46 Закона Канады об экстрадиции

<sup>353</sup> См.: Закон об исламских уголовных наказаниях Исламской Республики Иран / под ред. А.И. Ахани. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2008. – С. 36.

<sup>354</sup> См.: Уголовный кодекс Республики Таджикистан / под ред. А.В. Федорова. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2001. – С. 31.

<sup>355</sup> Собрание законодательства Российской Федерации. – 2009. – № 20. – Ст. 2393.

1999 г.<sup>356</sup> Канада может отказать в экстрадиции, если преступление, в отношении которого получен запрос на выдачу, является политическим или носит политический характер. При этом, согласно п. 2 ст. 46, преступление не может считаться политическим, если обязательство по выдаче лица, его совершившего, предусмотрено в многостороннем договоре об экстрадиции, в котором участвует Канада. Однако поскольку рассмотренные Конвенции не содержат запрет на отказ в выдаче по политическим мотивам и с учетом того, что преступления, предусмотренные данными Конвенциями, законодательством Канады прямо не исключены из числа политических, Канада не обязана выдавать лицо, обвиняемое в совершении преступления на воздушном транспорте, она лишь *может по своему усмотрению* использовать положения Конвенций в качестве основания выдачи. В ст. 6 («Политические преступления, политическое преследование») Закона ФРГ о международном сотрудничестве по уголовным делам 1982 г.<sup>357</sup>, установлено, что выдача лица, обвиняемого в совершении политического преступления или преступления, связанного с политическим, не допускается, при этом преступления на воздушном транспорте не исключены из числа политических (п. 1 ст. 6). Аналогичные правила закреплены в ст. 7 Закона ОАЭ о международном судебном сотрудничестве по уголовным делам 2006 г.<sup>358</sup>, пп. iv п. «b» ст. 11, ст. 15 Закона ЮАР об экстрадиции 1962 г.<sup>359</sup>, ст. 8 Закона Кореи об экстрадиции 1988 г.<sup>360</sup>, ст. 77 Закона Бразилии об экстрадиции 1980 г.<sup>361</sup>, ст. 9 Закона КНР об экстрадиции 2000 г.<sup>362</sup>.

<sup>356</sup> An Act respecting extradition, to amend the Canada Evidence Act, the Criminal Code, the Immigration Act and the Mutual Legal Assistance in Criminal Matters Act and to amend and repeal other Acts in consequence, or An Extradition Act dated June 17, 1999 (S.C. 1999, c. 18) [Электронный ресурс]. URL: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/E-23.01/> (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>357</sup> Act on International Cooperation in Criminal Matters dated December 23, 1982 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.gesetze-im-internet.de/englisch\\_irg/englisch\\_irg.html](http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_irg/englisch_irg.html) (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>358</sup> Federal Law No. 39 dated October 31, 2006 On International Judicial Cooperation in Criminal Matters [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ilovetheuae.com/2010/07/15/uae-federal-law-no-39-on-international-judicial-co-operation-in-criminal-matters> (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>359</sup> Extradition Act No. 67 dated June 13, 1962 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.justice.gov.za/legislation/acts/1962-067.pdf> (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>360</sup> Extradition Act No. 4015 dated August 05, 1988 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.unodc.org/res/cld/document/kor/2005/extradition\\_act.html/Korea Extradition Act.pdf](http://www.unodc.org/res/cld/document/kor/2005/extradition_act.html/Korea%20Extradition%20Act.pdf) (дата обращения: 21.01.2017).

Лишь Закон Австралии об экстрадиции 1988 г.<sup>363</sup>, устанавливая запрет на выдачу лиц, обвиняемых в совершении политического преступления (ч. 1 ст. 7), предусматривает, что преступления, криминализированные в Гаагской и Монреальской конвенциях, не относятся к политическим для целей выдачи (ч. 1 ст. 5). Правила экстрадиции (на воздушном транспорте) 2009 г.<sup>364</sup> закрепляют положение о том, что для экстрадиции лиц на основании Гаагской, Монреальской конвенций и Монреальского протокола Австралии не требуется заключение специального двустороннего соглашения о выдаче с государством, также являющимся участником данных Конвенций (п.п. 5–7).

Вопросам обеспечения выдачи нарушителей посвящены некоторые региональные соглашения государств. В частности, в ст. 1 заключенной в рамках Совета Европы *Европейской конвенции о пресечении терроризма* (Страсбург, 27 января 1977 г.)<sup>365</sup> указано, что для целей экстрадиции государства-участники Конвенции обязуются не квалифицировать в качестве политических преступлений или преступлений, связанных с политическим преступлением, или преступлений, совершаемых по политическим мотивам, в том числе, деяния, предусмотренные Гаагской и Монреальской конвенциями. Схожие положения содержатся в ст. 11 *Межамериканской конвенции против терроризма* (Бриджтаун, 6 марта 2002 г.)<sup>366</sup>, заключенной в рамках Организации американских государств (ОАГ); ст. 1 *Региональной Конвенции СААРК о пресечении терроризма* (Катманду, 4 ноября 1987 г.)<sup>367</sup>, заключенной в рамках Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК).

<sup>361</sup> Act on Extradition. Law No. 6,815 dated August 19, 1980 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/16815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/16815.htm) (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>362</sup> Extradition Law of the People's Republic of China (Order of the President No. 42 dated December 28, 2000) [Электронный ресурс]. URL: [http://english1.english.gov.cn/laws/2005-09/22/content\\_68710.htm](http://english1.english.gov.cn/laws/2005-09/22/content_68710.htm) (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>363</sup> An Act relating to the extradition of persons to and from Australia No. 4 dated March 09, 1988, or Extradition Act of 1988 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.comlaw.gov.au/Series/C2004A03597> (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>364</sup> Extradition (Aviation) Regulations. Select Legislative Instrument No. 92 dated June 04, 2009 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.comlaw.gov.au/Details/F2009L02133> (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>365</sup> Собрание законодательства Российской Федерации. – 2003. – № 3. – Ст. 202.

<sup>366</sup> Inter-American Convention Against Terrorism (Bridgetown, March 06, 2002) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.oas.org/xxxiiga/english/docs\\_en/docs\\_items/agres1840\\_02.htm](http://www.oas.org/xxxiiga/english/docs_en/docs_items/agres1840_02.htm) (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>367</sup> SAARC Regional Convention on Suppression of Terrorism (Kathmandu, November 04, 1987) [Электронный ресурс]. URL: <https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv18-english.pdf> (дата обращения: 21.01.2017).

В качестве обстоятельства, дополнительно порождающего правовую неопределенность, следует указать различия в формулировании составов одних и тех же деяний в законодательстве разных государств. Например, в законодательстве ряда государств (Российская Федерация (ст. 211 УК РФ), Канада (ст.ст. 76–77 ч. II УК Канады), ЮАР (ст. 9 Закона о защите конституционной демократии)) обязательным элементом незаконного захвата воздушного судна является его цель (угон либо насильственные действия в отношении какого-либо лица на борту воздушного судна); в законодательстве ряда государств исключен такой элемент, как нахождение воздушного судна в полете в момент совершения деяния (Корея – ст. 23 Закона об авиационной безопасности 2009 г.<sup>368</sup>), Турция (ч.ч. III–IV ст. 384 УК Турции)) или применение при совершении преступления насилия или других форм запугивания (например, законодательство Бразилии (ст. 19 Закона о национальной безопасности 1983 г.<sup>369</sup>)). Очевидно, что указанное обстоятельство приводит к отсутствию единых критериев наказуемости одного и того же деяния.

Международные конвенции практически не касаются вопросов пресечения актов незаконного вмешательства. Тем не менее, ряд государств приняли определенные меры по урегулированию пресечения таких деяний на уровне национального законодательства. В частности, Российская Федерация и США предусмотрели возможность применения оружия в отношении гражданских воздушных судов, используемых в противоправных целях, угрожающих жизни и здоровью людей, наступлению экологической катастрофы и в целом национальной безопасности.

Так, 14 сентября 2001 г. Конгрессом США была принята Резолюция S.J.Res.23 «Разрешение на применение военной силы»<sup>370</sup>, которая

<sup>368</sup> Aviation Safety and Security Act No. 9780 dated June 09, 2009 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.law.go.kr/engLsSc.do?menuId=0&subMenu=5&query=%ED%98%95%EB%B2%95#liBgcolor6> (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>369</sup> National Security Act. Law No. 7,170 dated December 14, 1983 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/17170.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17170.htm) (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>370</sup> S.J.Res.23 – Authorization for Use of Military Force [Электронный ресурс]. URL: <https://www.congress.gov/bill/107th-congress/senate-joint-resolution/23> (дата обращения: 08.01.2017).

уполномочивает Президента США принимать военные меры для пресечения нападений на США. 18 сентября 2001 г. указанная Резолюция была подписана Президентом США, обретя, таким образом, силу закона. По информации средств массовой информации, два генерала Военно-воздушных сил США были уполномочены Президентом США сбивать гражданские авиалайнеры, которые представляют угрозу для любого города в США<sup>371</sup>.

В ст. 7 Федерального закона от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму»<sup>372</sup> установлено, что Вооруженные Силы РФ применяют оружие и боевую технику «в целях устранения угрозы террористического акта в воздушной среде или в целях пресечения такого террористического акта».

Схожие положения содержатся в законодательстве ряда других государств, в частности Французской Республики, Итальянской Республики, Соединенного Королевства, Республики Индия, некоторых латиноамериканских государств<sup>373</sup>.

Следует отметить, что данные законодательные нормы входят в некоторое противоречие с международным правом, в частности с положением статьи 3 *bis* Чикагской конвенции 1944 г., которая налагает на государства-участников обязательство «воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете». По мнению Р. Лули, указанная норма не подразумевает абсолютный запрет на применение оружия против гражданских воздушных судов в полете, поскольку слово «воздерживаться» означает, что государства должны проявлять «выдержку и терпение», но если воздушное судно ставит под угрозу суверенитет государства над своим воздушным пространством, соответствующее государство может принять ряд принудительных мер<sup>374</sup>. Данное толкование статьи 3 *bis* представляется спорным. Исторический

<sup>371</sup> См.: Лули Р. Указ. соч. – С. 92.

<sup>372</sup> Собрание законодательства Российской Федерации. – 2006. – № 11. – Ст. 1146.

<sup>373</sup> См. подробнее: Лули Р. Указ. соч. – С. 84–116.

<sup>374</sup> Там же. – С. 68.

контекст, в котором была принята указанная поправка, – инцидент 1 сентября 1983 г., когда Вооруженными силами СССР был сбит гражданский самолет *Boeing 747* южнокорейской авиакомпании, а также законодательство государств, которое действовало до событий 11 сентября 2001 г., свидетельствуют, что рассматриваемая норма понималась именно как запрет на применение оружия. Отечественный правовед С.С. Юрьев отмечает, что ст. 7 упомянутого Федерального закона «О противодействии терроризму» противоречит п. 6 ст. 35 принятого задолго до событий 11 сентября 2001 г. Закона Российской Федерации от 1 апреля 1993 г. № 4730-1 «О государственной границе Российской Федерации»<sup>375</sup>, который устанавливает прямой запрет на применение оружия и боевой техники по воздушным судам с пассажирами, а, по сообщению Национальной комиссии США, американские военные пребывали «в большом смущении» от приказа сбивать самолеты<sup>376</sup>.

Как справедливо пишет С.С. Юрьев, указанная ситуация создает правовую неопределенность, что создает юридические риски для лиц, применяющих соответствующие нормы<sup>377</sup>. Представляется также, что наличие неопределенности ставит под сомнение эффективность данных мер противодействия актам терроризма с использованием гражданских воздушных судов, поскольку в конкретной ситуации террористической угрозы велика вероятность получения военными противоречивых и несвоевременных указаний и нежелание должностных лиц брать на себя ответственность за применение оружия против самолета.

---

<sup>375</sup> Ведомости Съезда Народных Депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации. – 1993. – № 17. – Ст. 594.

<sup>376</sup> См.: Юрьев С.С. Правовое регулирование пресечения полета воздушного судна, используемого как орудие преступления // Евразийская адвокатура. – 2016. – № 6 (25). – С. 107.

<sup>377</sup> Там же.



### ГЛАВА 3. ТЕНДЕНЦИИ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ НЕПРАВОМЕРНЫМ ДЕЯНИЯМ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

#### §1. Современные угрозы безопасности гражданской авиации как предпосылки изменения международных договоров

Современные угрозы безопасности воздушного транспорта в документах ИКАО называют «новые и возникающие угрозы гражданской авиации» («новые и возникающие угрозы»). Термин появился после событий 11 сентября 2001 г. в США и впервые был зафиксирован в Резолюции А33-1 *«Декларация о ненадлежащем использовании гражданской авиации в качестве оружия уничтожения и о других террористических актах, затрагивающих гражданскую авиацию»*<sup>378</sup>, принятой на 33-й сессии Ассамблеи ИКАО, проходившей с 25 сентября по 5 октября 2001 г. («Резолюция А33-1»). В юридической литературе указанные деяния называют «актами ненадлежащего использования гражданской авиации»<sup>379</sup>.

Данный документ стал первым ответом ИКАО на события 11 сентября 2001 г. В нем было обозначено появление новых видов правонарушений, которые могут быть совершены на воздушном транспорте и требуют согласованных действий государств и реализации ими политики сотрудничества (п.п. 2, 4). Документ обозначил также основные направления, по которым государствам-членам ИКАО необходимо сотрудничать: во-первых, обеспечение использования гражданских воздушных судов исключительно в целях, соответствующих Чикагской конвенции 1944 г. (п. 3), и во-вторых – обеспечение привлечения к ответственности и сурового наказания лиц, использующих гражданские воздушные суда в качестве оружия (п. 4).

<sup>378</sup> Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 04 октября 2013 г.). Документ ИКАО 10022. – С. VII-1.

<sup>379</sup> См.: Р. Лули. Указ. соч. – С. 17, 201.

В п. 7 Резолюции А33-1 содержалось поручение Совету и Генеральному секретарю ИКАО принять срочные меры для рассмотрения новых и возникающих угроз, в том числе, провести анализ адекватности действующих конвенций, касающихся противодействия актам незаконного вмешательства.

В рамках исполнения данного поручения, а также в соответствии с рекомендациями Конференции на уровне министров по авиационной безопасности, состоявшейся в феврале 2002 г., Совет ИКАО в июне 2002 г. одобрил План действий ИКАО в области авиационной безопасности<sup>380</sup>, который предусматривал, помимо прочего, проведение обзора международных договоров по авиационной безопасности с целью выявления упущений и недостатков в сфере их действия применительно к новым и возникающим угрозам.

В течение нескольких следующих лет Секретариат ИКАО провел указанное исследование и пришел к выводу, что, несмотря на широкое применение государствами действующих конвенций о противодействии неправомерным деяниям на воздушном транспорте, эти документы нуждаются в обновлении с учетом новых и возникающих угроз. По результатам изучения, проведенного в 2005 г., это заключение было одобрено большим количеством государств<sup>381</sup>.

В 2007 г. Юридическим комитетом ИКАО был учрежден Специальный подкомитет по подготовке одного или нескольких документов, рассматривающих новые и возникающие угрозы («Специальный подкомитет»). На встрече Специального подкомитета, проходившей с 3 по 6 июля 2007 г. в Монреале, был представлен Доклад, в котором были названы следующие виды новых и возникающих угроз<sup>382</sup> («Доклад»):

---

<sup>380</sup> План действий ИКАО в области авиационной безопасности. Проект 12 «Юридические программы». Документ ИКАО А35-WP/88.

<sup>381</sup> См.: Доклад Специального подкомитета Юридического комитета ИКАО по подготовке одного или нескольких инструментов, рассматривающих новые и возникающие угрозы (Монреаль, 3–6 июня 2007 г.). Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. – С. А3-4.

<sup>382</sup> Там же. – С. А3-5.

- использование находящегося в эксплуатации гражданского воздушного судна в качестве оружия;
- нападение с применением электронных и компьютерных средств;
- использование опасных материалов и веществ для нападения на воздушное судно и другие объекты на земле<sup>383</sup>.

В качестве объектов для реформирования первоначально рассматривались все конвенции, имеющие отношение к противодействию неправомерным деяниям на воздушном транспорте, – Токийская, Гаагская и Монреальская. Однако позже эксперты ИКАО<sup>384</sup> пришли к выводу, что Токийская конвенция 1963 г. не обеспечивает адекватные рамки для рассмотрения актов, которые относятся к новым и возникающим угрозам, поскольку в данной Конвенции вместо «конкретных положений о преступлении» имеется лишь «отсылка к национальному законодательству для криминализации соответствующих актов», что «не позволяет установить единообразный многосторонний режим криминализации определенных деяний». Так в поле зрения специалистов ИКАО остались только Гаагская и Монреальская конвенции.

Дальнейшая работа Секретариата, Юридического комитета и Специального подкомитета ИКАО продолжалась до 2009 г. Был достигнут консенсус по ряду проблем, включая криминализацию ряда новых видов актов незаконного вмешательства, а также реформирование механизма противодействия им в контексте новых видов преступлений. К 2009 г. были подготовлены проекты соответствующих поправок к Гаагской и Монреальской конвенциям.

С 30 августа по 10 сентября 2010 г. в Пекине под эгидой ИКАО прошла Дипломатическая конференция по авиационной безопасности («Пекинская конференция 2010 г.»), в которой участвовало 71 государство, включая

---

<sup>383</sup> См.: Доклад Специального подкомитета Юридического комитета ИКАО по подготовке одного или нескольких инструментов, рассматривающих новые и возникающие угрозы (Монреаль, 3–6 июня 2007 г.) Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. – С. А3-5.

<sup>384</sup> Там же. – С. А3-6.

Российскую Федерацию, и на которой были приняты тексты двух международных договоров – *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекин, 10 сентября 2010 г.)*<sup>385</sup> («Пекинский протокол 2010 г.», «Протокол 2010 г.») и *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 10 сентября 2010 г.)*<sup>386</sup> («Пекинская Конвенция 2010 г.») (далее совместно также «Пекинские договоренности» и «Пекинские документы»). Указанные документы должны вступить в силу после ратификации каждого из них 22 государствами (п. 1 ст. XXIII Пекинского протокола 2010 г., п. 1 ст. 22 Пекинской конвенции 2010 г.).

По замыслу авторов, Пекинские договоренности должны были решить следующие основные задачи, намеченные еще в Резолюции А33-1 Ассамблеи ИКАО<sup>387</sup>:

- 1) расширение сферы действия Гаагской и Монреальской конвенций с учетом новых и возникающих угроз;
- 2) дополнение положений о юрисдикции в контексте новых видов преступлений.

Кроме этого, эксперты ИКАО предложили модернизировать положения Гаагской и Монреальской конвенций, включив в них ряд положений, содержащихся в принятых в последнее время ООН документах о борьбе с терроризмом, включая, в частности: положение о «справедливом обращении», которое обязывает государство гарантировать лицу, взятому под стражу, справедливое обращение, в том числе, пользование всеми правами и гарантиями, обычно предоставляемыми лицу в соответствии с законами данного государства, включая соответствующие положения международного

<sup>385</sup> Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекин, 10 сентября 2010 г.) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/beijing\\_protocol.pdf](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/beijing_protocol.pdf) (дата обращения: 05.02.2017).

<sup>386</sup> Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 10 сентября 2010 г.) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/beijing\\_convention.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/beijing_convention.shtml) (дата обращения: 05.02.2017).

<sup>387</sup> Доклад Специального подкомитета Юридического комитета ИКАО по подготовке одного или нескольких инструментов, рассматривающих новые и возникающие угрозы (Монреаль, 03-06 июня 2007 г.). Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. – С. 2-1.

права и положения о правах человека; положение «о гарантиях», которое заключается в установлении запрета на выдачу лиц, преследуемых по признаку расы, пола, политических убеждений и другим подобным основаниям; и оговорку «об исключении военной деятельности», которая предусматривает, что документы не распространяются на действия вооруженных сил во время вооруженного конфликта, а также действия вооруженных сил государства в рамках осуществления их официальных функций<sup>388</sup>.

Положения Пекинского протокола 2010 г., не формулируя новых составов преступлений, вносят ряд поправок в содержание понятия «незаконный захват воздушного судна», являющегося предметом Гаагской конвенции 1970 г. Согласно п. 1 ст. 1 Гаагской конвенции 1970 г. в редакции Протокола 2010 г. незаконным захватом воздушного судна является: незаконный и преднамеренный захват, совершенный любым лицом, в отношении воздушного судна, находящегося *в эксплуатации*, или осуществление над ним контроля, путем насилия, или угрозы применения насилия, или любой другой формы запугивания, или *с помощью любых технических средств*. Сфера действия Гаагской конвенции 1970 г. изменилась следующим образом.

Во-первых, из ее текста была исключена ссылка на необходимость нахождения лица, совершающего захват, на борту воздушного судна.

Во-вторых – условие о применении насилия или соответствующих угроз при осуществлении незаконного захвата дополнено возможностью совершения преступления без применения насилия с использованием достижений технического прогресса, например, «путем создания помех или иного вмешательства... в отношении функционирования пилотажных приборов или систем передачи данных»<sup>389</sup>.

<sup>388</sup> Доклад Специального подкомитета Юридического комитета ИКАО по подготовке одного или нескольких инструментов, рассматривающих новые и возникающие угрозы (Монреаль, 3–6 июня 2007 г.). Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. – С. 2-1.

<sup>389</sup> См.: Баталов А.А. Некоторые тенденции международно-правового регулирования борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации в свете Пекинской международной конференции по воздушному праву 2010 года // Евразийский юридический журнал. – 2013. – № 6 (61). – С. 60.

Кроме этого, фраза «с помощью любых технических средств» еще раз подтверждает исключение требования о нахождении преступника на борту воздушного судна в момент совершения незаконного акта: применение технических средств подразумевает, что преступник может действовать удаленно<sup>390</sup>.

В-третьих, термин «в полете» был заменен термином «в эксплуатации», который является более широким.

Основной целью разработки Пекинской конвенции 2010 г. являлось реформирование положений Монреальской конвенции 1971 г. (в редакции Монреальского протокола 1988 г.) с учетом новых и возникающих угроз. Изначально планировалось принятие лишь изменения к Монреальской конвенции 1971 г. в виде соответствующего протокола – по аналогии с протоколом к Гаагской конвенции 1970 г. – однако, в силу того, что Монреальская конвенция 1971 г. уже изменялась Монреальским протоколом 1988 г., а предполагаемые поправки оказались очень объемными, было решено, что более удобным будет принятие отдельного международного договора<sup>391</sup>.

Как отметил А.А.Баталов, данная Конвенция фактически сводит воедино тексты Монреальской конвенции 1971 г., Монреальского протокола 1988 г. и новых поправок<sup>392</sup> и устанавливает правило о преимущественной юридической силе своих положений по отношению к Монреальской конвенции 1971 г. и Монреальскому протоколу 1988 г. (ст. 24). Следовательно, в предмет регулирования Пекинской конвенции 2010 г. входят как деяния, представляющие собой новые и возникающие угрозы, так и деяния, которые уже были криминализированы Монреальской конвенцией 1971 г. и Монреальским протоколом 1988 г.

Новые и возникающие угрозы, как они были определены в ходе совместной работы Секретариата, Юридического комитета и Специального

<sup>390</sup> См.: Там же.

<sup>391</sup> Международная конференция по воздушному праву (Пекин, 30 августа–10 сентября 2010 г.). Возможные формы документов, которые могут быть приняты на Дипломатической конференции по авиационной безопасности. Документ ИКАО DCAS Doc. No. 16 31/8/10. – С. 1-2.

<sup>392</sup> См.: Баталов А.А. Указ. соч. – С. 58.

подкомитета ИКАО в 2007 г., криминализированы в Пекинской конвенции 2010 г. следующим образом.

1. Использование воздушного судна в качестве оружия.

В пп. «f» п. 1 ст. 1 Конвенции криминализировано «использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу или окружающей среде».

2. Нападение с применением электронных и компьютерных средств.

К данному виду новых и возникающих угроз можно отнести предусмотренное в пп. «с» п. 1 ст. 1 Пекинской конвенции 2010 г. «помещение или совершение действий, приводящих к помещению на воздушное судно, находящееся в эксплуатации, каким бы то ни было способом устройство или вещество, которое может разрушить такое воздушное судно или причинить ему повреждение, которое выводит его из строя, или причинить ему повреждение, которое может угрожать его безопасности в полете».

К рассматриваемому виду новых и возникающих угроз можно отнести также «разрушение или повреждение аэронавигационных средств или вмешательство в их эксплуатацию, если любой такой акт может угрожать безопасности воздушных судов в полете» (пп. «d» п. 1 ст. 1). Хотя данный вид преступления уже был предусмотрен в Монреальской конвенции 1971 г., в Пекинской конвенции 2010 г. был уточнен термин «аэронавигационные средства», под которым понимаются «сигналы, данные, информация или системы, необходимые для навигации воздушного судна» (п. «с» ст. 2).

В Докладе указано, что уточнение определения «аэронавигационного оборудования» связано с достижениями технического прогресса, благодаря которым воздушное судно может использовать средства, включая данные информационной системы, не обязательно находящиеся на территории какого-либо одного государства<sup>393</sup>. По мнению Р. Абейратне<sup>394</sup>, данное положение

---

<sup>393</sup> Доклад Специального подкомитета Юридического комитета ИКАО по подготовке одного или нескольких инструментов, рассматривающих новые и возникающие угрозы (Монреаль, 3–6 июня 2007 г.). Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. – С. А3-5.

косвенно относится, помимо прочего, к т.н. «кибер-атакам» на воздушное судно.

### 3. Использование опасных материалов и веществ.

К данному виду новых и возникающих угроз относятся несколько составов преступлений, закрепленных в пп. «g» – «i» п. 1 ст. 1 Конвенции. Некоторые авторы<sup>395</sup> условно называют их «биотерроризмом».

Данные преступления заключаются в высвобождении или выбросе с борта воздушного судна, находящегося в эксплуатации, и в использовании против воздушного судна или на борту воздушного судна, находящегося в эксплуатации, любого биологического, химического, ядерного оружия («оружие БХЯ») или взрывчатых, радиоактивных, или иных аналогичных веществ таким способом, который причиняет или может причинить смерть, серьезное телесное повреждение или серьезный ущерб имуществу или окружающей среде (пп. «g» – «h» п. 1 ст. 1); а также в выполнении перевозки, совершении действий, приводящих к перевозке, или способствовании перевозке на борту воздушного судна какого-либо взрывчатого вещества, радиоактивного материала, оружия БХЯ, любого исходного материала, специального расщепляющегося материала и т.п. (пп. «i» п. 1 ст. 1).

Помимо криминализации новых и возникающих угроз, Пекинская конвенция 2010 г. закрепляет с некоторыми изменениями составы преступлений, которые были предусмотрены в Монреальской конвенции 1971 г., в частности:

- акт насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете, если такой акт может угрожать безопасности этого воздушного судна (пп. «a» п. 1 ст. 1);
- разрушение воздушного судна, находящегося в эксплуатации, или причинение этому воздушному судну повреждения, которое выводит его из строя или может угрожать его безопасности в полете (пп. «b» п. 1 ст. 1);

<sup>394</sup> Abeyratne R.I.R. The Beijing Convention of 2010 on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation – an Interpretative Study // Journal of Transportation Security. – 2011. – Vol. 4. – P. 137.

<sup>395</sup> См.: Ibid. – P. 139–140.



– сообщение заведомо ложных сведений, что создает угрозу безопасности воздушного судна в полете (пп. «е» п. 1 ст. 1).

В п. 2 ст. 1 Конвенции сформулированы составы, относящиеся к актам насилия в аэропортах: (а) акт насилия в отношении лица в аэропорту, обслуживающем международную гражданскую авиацию, который причиняет или может причинить серьезный вред здоровью или смерть; или (b) разрушение или серьезное повреждение оборудования и сооружений аэропорта, обслуживающего международную гражданскую авиацию, либо расположенное в аэропорту воздушное судно, не находящееся в эксплуатации, или нарушение работы служб аэропорта, если такие акты угрожают или могут угрожать безопасности в этом аэропорту.

Юристы отмечают, что между деяниями, включенным в текст Пекинской конвенции 2010 г. в качестве новых и возникающих угроз, и остальными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, есть существенное различие.

В частности, А.А. Баталов пишет, что преступления, представляющие собой новые и возникающие угрозы, «направлены непосредственно не против безопасности воздушного судна или иных объектов гражданской авиации (например, аэронавигационного оборудования, аэропортов и пр.), а связаны либо с причинением ущерба жизни, здоровью и имуществу третьих лиц, находящихся за пределами воздушного судна и вообще не имеющих отношения к объектам гражданской авиации, а также ущерба окружающей среде, либо с нарушением запретов на распространение оружия массового уничтожения»<sup>396</sup>.

М. Мильде указал, что акты, условно именуемые «биотерроризмом», «не имеют ничего общего с авиационной безопасностью, авиация сама по себе не является объектом посягательства таких актов и они не обязательно ставят под угрозу безопасность воздушного судна или лиц, находящихся на борту, а вид транспортных средств, с помощью которых оружие БХЯ незаконно перевозится, не имеет значения для квалификации деяния, и в настоящее время

---

<sup>396</sup> Баталов А.А. Указ. соч. – С. 59.

отсутствуют самостоятельные правовые документы, криминализирующие перевозку оружия БХЯ, например, автомобильным, морским транспортом или даже на велосипеде; существо данного деяния не относится к безопасности гражданской авиации. Более того, вопросы, связанные с оружием БХЯ, могут решаться только ООН в глобальном плане, не ограничиваясь авиацией»<sup>397</sup>.

Следует отметить, что криминализация новых и возникающих угроз, выходящих далеко за рамки безопасности воздушного судна в полете, в документе, принимаемом под эгидой ИКАО, вызвала возражения представителей некоторых государств в ходе 34-й сессии Юридического комитета ИКАО. Была высказана точка зрения о том, что предлагаемые преступления должны рассматриваться вне ИКАО, которая в данном случае «не является подходящим форумом»<sup>398</sup>.

В то же время была высказана и противоположная точка зрения о том, что данные преступления все же тесно связаны с авиационной безопасностью, а доверие общественности к гражданской авиации, тем не менее, будет поставлено под угрозу в случае, если будут совершены указанные преступления<sup>399</sup>. Кроме того, было отмечено, что текст проекта Пекинской конвенции 2010 г., с учетом указанных замечаний, был подготовлен именно с позиции повышения безопасности гражданской авиации<sup>400</sup>. Соответственно, вопросы криминализации новых и возникающих угроз могут быть рассмотрены в рамках ИКАО.

С данными аргументами представляется возможным согласиться. Более того, как отмечает А.А. Баталов, подобный подход – когда в центре внимания находится не только воздушное судно «в полете» или «в эксплуатации», но и в целом предотвращение ненадлежащего использования гражданской авиации с целью причинения значительно больших вредных последствий, чем захват и разрушение самого воздушного судна, – «вполне укладывается в рамки целей и

---

<sup>397</sup> Milde M. Op. cit. – P. 282.

<sup>398</sup> Доклад 34-й сессии Юридического комитета ИКАО (Монреаль, 9–17 сентября 2009 г.). Документ ИКАО Doc. 9926-LC/194. – С. 2-5.

<sup>399</sup> Там же. – С. 2-23.

<sup>400</sup> Там же.

задач ИКАО и обязательств, установленных... Чикагской конвенцией 1944 г., согласно которой, в частности, каждое Договаривающееся государство соглашается не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, не совместимых с целями... Конвенции», а злоупотребление международной гражданской авиацией может создать угрозу всеобщей безопасности»<sup>401</sup>.

Пекинские документы расширили и перечень оснований установления юрисдикции государств в отношении новых видов преступлений.

Пекинский протокол 2010 г. изменяет ст. 4 Гаагской конвенции 1970 г. путем включения двух новых обязательных оснований юрисдикции и двух факультативных. Первое из них требует от государства-участника «принять такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы установить свою юрисдикцию» над предполагаемым преступником, являющимся гражданином этого государства (пп. «е» п. 1 ст. 4) (то есть на основе активного персонального принципа). Второе основание – совершение преступления на территории данного государства (пп. «а» п. 1 ст. 4). Включение данного основания установления юрисдикции связано с расширением определения преступления в ст. 1 Гаагской конвенции 1970 г.: если раньше она применялась исключительно в отношении преступлений, совершенных на борту воздушного судна, то в редакции Пекинского протокола 2010 г. в ее предмет включены и определенные деяния, совершенные против воздушного судна лицом, не находящимся на его борту.

Данные основания ориентированы, в первую очередь, на учет достижений технического прогресса, поскольку, как говорилось выше, в современных условиях преступления против воздушного судна могут быть совершены дистанционно с применением технических средств, при этом преступник может даже не находиться в государстве, на территории которого находилось воздушное судно в момент совершения преступления. По замыслу авторов, наличие новых обязательных оснований установления юрисдикции должно гарантировать, что те государства, которые в противном случае не

---

<sup>401</sup> См.: Баталов А.А. Указ. соч. – С. 60.

стали бы устанавливать экстратерриториальную юрисдикцию в отношении своих граждан, будут обязаны сделать это в связи с преступлениями, предусмотренными в Пекинском протоколе 2010 г.<sup>402</sup>

Пекинская конвенция 2010 г. аналогичным образом дополнила перечень оснований обязательной юрисдикции, который был предусмотрен в Монреальской конвенции 1971 г., введя, помимо прочего, правило об установлении государством юрисдикции в отношении своих граждан, совершивших АНВ (пп. «с» п. 1 ст. 8). В пп. «а» – «b» п. 2 ст. 8 Пекинской конвенции 2010 г. и в пп. «а» – «b» п. 2 ст. 4 Пекинского протокола 2010 г. предусмотрены два идентичных факультативных основания юрисдикции: государство может установить свою юрисдикцию, если преступление совершено против гражданина данного государства или если преступление совершено лицом без гражданства, которое обычно проживает на территории данного государства. По замыслу авторов, включение данных оснований должно расширить возможности государств в свете новых и возникающих угроз, которые подразумевают причинение смерти, серьезного увечья и значительного ущерба имуществу и окружающей среде не только на борту воздушного судна, но и за его пределами<sup>403</sup>.

Кроме этого, в целях обеспечения привлечения к ответственности юридических лиц в ст. 4 Пекинской конвенции 2010 г. и ст. 2 *bis* Гаагской конвенции 1970 г. в редакции Протокола 2010 г. предусмотрено право государства-участника в соответствии с принципами своего внутреннего законодательства принимать необходимые меры для того, чтобы можно было привлечь юридическое лицо, находящееся на его территории или учрежденное по его законам, к гражданской, административной и, если применимо, уголовной ответственности в случае совершения физическим лицом, ответственным за управление этим юридическим лицом или контроль за ним, которое выступает в этом качестве, акта незаконного захвата воздушного судна.

---

<sup>402</sup> Доклад Специального подкомитета по подготовке одного или нескольких документов, рассматривающих новые и возникающие угрозы (Монреаль, 3–6 июля 2007 г.). Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. – С. А3-19.

<sup>403</sup> Там же.

Из анализа Пекинских документов можно сделать вывод, что задача по модернизации Гаагской и Монреальской конвенций в контексте новых и возникающих угроз в целом была решена. Однако почти не были затронуты существующие недостатки конвенционного механизма противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте, предусмотренного Гаагской и Монреальской конвенциями.

Существенно, что и в Пекинской конвенции 2010 г., и в 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 и отсутствие урегулирования вопросов пресечения неправомерных деяний во время нахождения воздушного судна в полете.

Еще в 2007 г. один из членов Специального подкомитета указал на желательность устранения конкуренции юрисдикций. Он, в частности, отметил необходимость расширения функций депозитария в случае возникновения конфликтов между государствами по вопросам юрисдикции<sup>404</sup>. Другой член данного Подкомитета предложил оговорить в будущих документах порядок очередности юрисдикций<sup>405</sup>. Однако данные предложения не были поддержаны, поскольку, по мнению большинства членов Подкомитета, споры между государствами-участниками могут разрешаться в арбитражном порядке в соответствии с положениями ст. 12 Гаагской конвенции 1970 г. и ст. 14 Монреальской конвенции 1971 г., и поэтому нет необходимости расширять функции депозитария или устанавливать приоритеты юрисдикций<sup>406</sup>.

Более серьезно авторы Пекинских документов подошли к решению проблем, связанных с ограничениями экстрадиции по политическим соображениям. Пекинская конвенция 2010 г. (ст. 13) и Пекинский протокол 2010 г. (ст. 8 *bis*) закрепляют положение о том, что ни одно из указанных в них преступлений не рассматривается для целей выдачи или взаимной правовой

---

<sup>404</sup> Там же. – С. 2-12.

<sup>405</sup> Там же.

<sup>406</sup> Там же.

помощи «как политическое преступление или преступление, связанное с политическим преступлением, или преступление, вызванное политическими мотивами». Следовательно, теперь государства не имеют права отказать в просьбе о выдаче или предоставлении взаимной правовой помощи на основании политического характера преступления. Однако это прогрессивное правило ослабляется целым рядом других положений.

Прежде всего, следует отметить, что запрет на учет политических мотивов распространяется только на отказ в выдаче преступника, но не на привлечение его к ответственности. При этом основной проблемой в данном случае является даже не отказ в выдаче на основании ссылки на политический характер преступления, а расследование преступления как политического правоохранительными органами государства, не выдавшего преступника. Из практики известно, что зачастую политические преступники получали в не выдавших их странах мягкие приговоры и политическое убежище. Однако положения Пекинских документов не содержат каких-либо правил относительно того, что государство, если оно не выдало преступника, обязано судить и наказать его без учета политических соображений.

Кроме этого, положение о политическом преступлении дополняется т.н. «положением о гарантиях» (ст. 14 Пекинской конвенции 2010 г., ст. 8 *ter* Пекинского протокола 2010 г.), которое допускает исключения при выполнении обязательства о выдаче или предоставлении взаимной правовой помощи: если государство имеет веские основания полагать, что просьба о выдаче или о взаимной правовой помощи имеет целью судебное преследование и наказание лица по причине его расы, вероисповедания, национальности, этнического происхождения, политических убеждений или пола, оно не обязано выдавать такое лицо или предоставлять такую помощь.

В ст. 2 Пекинского протокола 2010 г. и ст. 3 Пекинской конвенции 2010 г. содержится полностью идентичное Гаагской и Монреальской конвенциям указание на необходимость применения в отношении преступников «суровых мер наказания» без какой-либо конкретизации. В ходе обсуждений проектов

Пекинских документов было высказано предложение включить в число «суровых мер наказания» конфискацию имущества государствами-участниками<sup>407</sup>; высказывались также предложения о необходимости определения государствами-участниками того, что считается «суровыми мерами наказания» в соответствии с национальным законодательством<sup>408</sup>. Однако итоговый текст Пекинских документов не содержит каких-либо пояснений относительно конкретных мер наказания.

Англоязычные юристы высказывают также замечания относительно самой формулировки рассматриваемого правила<sup>409</sup>. В английском варианте в Пекинских документах употреблен термин “*undertakes*” вместо обычно используемого “*shall*”, который означает обязательство. Термин же “*undertakes*” чаще понимается как обещание или согласие сделать что-то или нести за что-то ответственность<sup>410</sup>. То есть, поскольку в силу одного из правил толкования текста договора (п. 1 ст. 31 Венской конвенции 1969 г.) необходимо учитывать обычное значение терминов, можно заключить, что ст. 3, строго говоря, содержит не обязательство государств, а лишь их обещание применять «суровые меры наказания» в отношении совершивших преступления лиц. Следовательно, вариант Конвенции на русском языке, в котором говорится, что «каждое государство-участник *обязуется* применять» не совсем точен – правильное было бы перевести «каждое государство *будет* применять», что также ослабляет обязательный характер юрисдикционных положений Пекинской конвенции 2010 г. и Пекинского протокола 2010 г.

Кроме того, в п. 2 ст. 6 Пекинской конвенции 2010 г. и ст. IV Пекинского протокола 2010 г. содержится так называемая «оговорка об исключении военной деятельности», подразумевающая, что Пекинские документы не регулирует «действия вооруженных сил во время вооруженного конфликта, как эти термины понимаются в международном гуманитарном праве, которые

<sup>407</sup> Там же. – С. 2-14.

<sup>408</sup> Там же.

<sup>409</sup> Abeyratne R.I.R. The Beijing Convention of 2010 on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation – an Interpretative Study. – P. 140.

<sup>410</sup> См.: Ibid. – P. 141.

регулируются этим правом», а также «действия, предпринимаемые военными силами государства в целях осуществления их официальных функций, поскольку они регулируются нормами международного права». То есть, сделано прямое указание на исключение из предмета Пекинских договоренностей ряда неправомерных деяний, которые могут быть совершены государствами.

Включение данной оговорки вызвало возражения ряда государств, которые рассматривали ее как неоправданное изъятие из-под действия Пекинских документов деяний государств, незаконно использующих свои вооруженные силы против гражданских воздушных судов<sup>411</sup>. В частности, было высказано мнение, что полное исключение военной деятельности даже в мирное время является «нарушением принципов, зафиксированных в преамбулах Гаагской и Монреальской конвенций, а также принципов и положений Чикагской конвенции 1944 г., в частности ст. 44. Кроме того, это также противоречит ряду резолюций ООН и ИКАО... которые осуждают все акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, независимо от того, где, кем и с какой целью они совершаются»<sup>412</sup>. По мнению исследователей, данная оговорка во многом явилась причиной того, что по вопросу принятия Конвенции не было единогласия среди участников Пекинской конференции 2010 г.: против них было подано 13 голосов из 71<sup>413</sup>.

Таким образом, недостатки Гаагской и Монреальской конвенций во многом так и остались не решенными. Представляется, что это было сделано намеренно – в ИКАО прямо высказывалась точка зрения о том, что «не следует идти на радикальное изменение существующей структуры положений о юрисдикции и механизмов урегулирования споров»<sup>414</sup>. Указанный подход привел к тому, что фактически не было реализовано заявление, содержащееся в п. 4 Резолюции А33-1, о необходимости обеспечения привлечения к

<sup>411</sup> См.: Milde M. Op. cit. – P. 284–285.

<sup>412</sup> Доклад Специального подкомитета по подготовке одного или нескольких документов, рассматривающих новые и возникающие угрозы (Монреаль, 3–6 июля 2007 г.). Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. – С. 2-10.

<sup>413</sup> См.: Там же.

<sup>414</sup> Там же. – С. 2-12.



ответственности и сурового наказания лиц, использующих гражданские воздушные суда в качестве оружия. В целях совершенствования существующего конвенционного механизма противодействия актам незаконного вмешательства можно предложить удалить из Пекинских документов оговорку «об исключении военной деятельности» внести ряд дополнительных изменений в Гаагскую и Монреальскую конвенции касательно конкретизации мер ответственности преступников и порядка создания и функционирования международной следственной группы для расследования преступлений<sup>415</sup>.

До настоящего момента Пекинские документы не вступили в силу – по состоянию на 1 января 2017 г. 19<sup>416</sup> ратификаций набрал Пекинский протокол 2010 г. и 18<sup>417</sup> – Пекинская конвенция 2010 г. – при том, что для вступления в силу каждого из них требуется по 22 ратификации (п. 1 ст. 22 Пекинской конвенции 2010 г., п. 1 ст. 23 Пекинского протокола 2010 г.). В Резолюции А39-10 «Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года»<sup>418</sup> Ассамблея ИКАО в очередной раз призвала государства поддерживать и поощрять всеобщее принятие названных документов и как можно скорее подписать и ратифицировать их.

## **§2. Международно-правовое противодействие недисциплинированному поведению на борту воздушного судна**

Под «недисциплинированным поведением» на борту воздушного судна обычно понимаются такие нарушения, как курение и незаконное употребление

<sup>415</sup> Предлагаемая редакция поправок в международные договоры – см.: Приложение 1 к диссертации.

<sup>416</sup> Информация о статусе Пекинского протокола 2010 г. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing\\_Prot\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Prot_EN.pdf) (дата обращения: 22.01.2017).

<sup>417</sup> Информация о статусе Пекинской конвенции 2010 г. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing\\_Conv\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Conv_EN.pdf) (дата обращения: 22.01.2017).

<sup>418</sup> Резолюция А39-10 «Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года» // Резолюции 39 Ассамблеи (Монреаль, 27 сентября – 6 октября 2016 г.). – Монреаль: ИКАО, 2016. – С. 41.

наркотических веществ, словесное оскорбление и физическое нападение на пассажиров или членов экипажа, высказывание угроз<sup>419</sup>.

Количество указанных инцидентов на международных рейсах стало увеличиваться еще в конце прошлого столетия. Объясняют это явление тем, что с начала 1990-х годов стали происходить определенные изменения в организации воздушного транспорта. В частности, существенно возросло количество пассажирских рейсов, выполняемых гражданскими воздушными судами, с одной стороны, и увеличилась доступность воздушного транспорта (в том числе, благодаря появлению так называемых «лоукостеров» – бюджетных авиакомпаний), с другой<sup>420</sup>. Это привело к значительному увеличению количества перевозимых воздушным транспортом пассажиров, что позволило удовлетворить возросший спрос на авиаперевозки, но также привело к росту количества случаев недисциплинированного поведения на борту воздушных судов. Несмотря на то, что данные деяния сами по себе могут обладать невысокой степенью общественной опасности и не всегда влияют на безопасность воздушного судна и находящихся на его борту лиц и имущества, они причиняют значительные неудобства лицам, находящимся на борту воздушного судна, и могут, в конечном итоге, привести к трагическим последствиям в виде авиационного происшествия. Распространенность таких актов во всем мире и безнаказанность недисциплинированных пассажиров свидетельствует о недостаточном обеспечении общественного порядка на борту воздушного судна в полете.

По данным ИАТА, за истекшие 6–8 лет более чем в 6 раз<sup>421</sup> возросло количество преступлений и проступков, совершаемых пассажирами на борту воздушных судов. В ходе опроса, проведенного ИАТА в марте–апреле 2013 г. среди 53 авиакомпаний, осуществляющих деятельность в различных

<sup>419</sup> Views of the International Air Transport Association (IATA) on Some Practical Aspects of the Issue of Unruly Passengers. Документ ИКАО LC/35-WP/2-3. – С. 2.

<sup>420</sup> Доклад Специального подкомитета Юридического комитета по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров (Монреаль, 22–25 мая 2012 г.). Документ ИКАО LC/SC-MOT. – С. A4-3.

<sup>421</sup> Views of the International Air Transport Association (IATA) on Some Practical Aspects of the Issue of Unruly Passengers. Документ ИКАО LC/35-WP/2-3. – Р. A-1.

государствах, все респонденты указали, что в течение 2012–2013 годов на их рейсах имели место один и более случаев недисциплинированного поведения пассажиров, более 40% авиакомпаний отметили, что таких случаев было более 100<sup>422</sup>. За период 2007–2015 годы в ИАТА поступило более 49 тысяч отчетов о фактах недисциплинированного поведения на борту, причем количество отчетов, поданных в 2015 г., возросло более, чем в 30 раз по сравнению с показателями 2007 г.; 53% членов ИАТА отметили, что за истекшие 5 лет недисциплинированных пассажиров стало больше. В 2015 г. в среднем 1 случай недисциплинированного поведения приходился на 1 205 полетов; за 12 месяцев 2016 г. 40% авиакомпаний были вынуждены изменять маршруты следования рейсов в связи с совершением пассажирами правонарушений на борту воздушных судов<sup>423</sup>.

Статистика российских правоохранительных органов и авиакомпаний также свидетельствует об актуальности проблемы недисциплинированного поведения пассажиров, в то время как действующее российское законодательство неэффективно для ее решения. За период 2010–2015 годы включительно средний коэффициент (на 100 тысяч пассажиров) правонарушений, совершенных на борту воздушных судов, находящихся в полете, составляет 1,87, совершенных до взлета – 3,45. Только за период 2014 – девять месяцев 2016 г. произошло 15 вынужденных посадок воздушных судов из-за агрессивного поведения пассажиров. За истекший период 2016 г. 1180 пассажиров не допущены к перевозке, органами внутренних дел на воздушном транспорте привлечено к административной ответственности 1164 человека, к уголовной – 116 человек, 459 пассажиров было снято с воздушных судов. Большинство правонарушений на борту совершается в состоянии алкогольного опьянения, на чартерных «курортных» и длительных рейсах. При этом значительная часть нарушителей (свыше 35%) не понесла какой-либо

<sup>422</sup> Ibid. – Р. А-1.

<sup>423</sup> Fact Sheet. Unruly Passengers. Документ ИАТА [Электронный ресурс]. URL: [http://www.iata.org/pressroom/facts\\_figures/fact\\_sheets/Documents/fact-sheet-unruly-passengers.pdf](http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/fact-sheet-unruly-passengers.pdf) (дата обращения: 17.02.2017).

ответственности<sup>424</sup>. Известно также о случаях отказов правоохранительных органов иностранных государств, где воздушное судно с правонарушителем на борту совершает посадку, в производстве необходимых процессуальных действий и привлечении его к ответственности либо передаче Российской Федерации.

Некоторая работа по модернизации действующего правового регулирования в контексте проблемы недисциплинированного поведения авиапассажиров была проведена в рамках ИКАО еще в 1990-х годах. В результате в 2001 г. была принята Резолюция А33-4 *«Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные / нарушающие порядок пассажиры)»*<sup>425</sup> с изложением типового законодательства. Во исполнение этой резолюции был подготовлен инструктивный материал по юридическим аспектам проблемы недисциплинированных (нарушающих порядок) пассажиров в виде опубликованного в 2002 г. документа под названием *«Инструктивный материал по юридическим аспектам проблемы недисциплинированных / нарушающих порядок пассажиров»*<sup>426</sup> («Циркуляр 288 ИКАО»). Однако к концу 2000-х годов, когда значительно увеличилось количество инцидентов, связанных с недисциплинированными пассажирами<sup>427</sup>, выяснилось, что большинство государств-членов ИКАО так и не претворили в жизнь Циркуляр 288 ИКАО<sup>428</sup>. Стало очевидно, что изменения в действующее правовое регулирование необходимо вносить на уровне международного договора, а не документов ИКАО.

<sup>424</sup> Юрьев С.С., Конюхова А.С. На защите интересов авиапассажиров: обзор круглого стола по общественной безопасности на воздушном транспорте // Евразийская адвокатура. – 2016. – № 6 (25). – С. 19; см. также: Федеральное агентство воздушного транспорта: офиц. сайт. URL: <http://www.favt.ru/novosti-novosti/?id=3102> (дата обращения: 12.12.2016).

<sup>425</sup> Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 04 октября 2013 г.). Документ ИКАО 10022. – С. V-4.

<sup>426</sup> Инструктивный материал по юридическим аспектам проблемы недисциплинированных / нарушающих порядок пассажиров. Циркуляр ИКАО № 288-LE/1.

<sup>427</sup> См.: Views of the International Air Transport Association (IATA) on Some Practical Aspects of the Issue of Unruly Passengers. Документ ИКАО LC/35-WP/2-3. – С. 2.

<sup>428</sup> См.: Доклад Специального подкомитета Юридического комитета по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров (Монреаль, 22–25 мая 2012 г.). Документ ИКАО LC/SC-MOT. – С. A4-24.

Поскольку случаи недисциплинированного поведения авиапассажиров подпадают под действие Токийской конвенции 1963 г. (п. 1 ст. 1), юристы обратили внимание, в первую очередь, на этот документ. Думается, что Токийская конвенция 1963 г. была выбрана еще и потому, что в ней урегулированы вопросы пресечения противоправных деяний, что в контексте нарушения правил поведения на борту воздушного судна, имеет, возможно, первостепенное значение.

В течение 2011–2014 годов в рамках ИКАО была проведена работа по выявлению и анализу недостатков Токийской конвенции 1963 г., завершившаяся принятием на Международной конференции по воздушному праву, проходившей под эгидой ИКАО в Монреале с 26 марта по 4 апреля 2014 г. («Монреальская конференция 2014 г.»), *Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Монреаль, 4 апреля 2014 г.)<sup>429</sup> («Монреальский протокол 2014 г.», «Протокол 2014 г.»). Указанный Протокол вступит в силу после его ратификации (принятии и утверждении) 22 государствами (п. 1 ст. XVIII). По состоянию на 1 января 2017 г. Монреальский протокол 2014 г. ратифицирован 8 государствами<sup>430</sup>.

В Докладе, подготовленном А. Пьера для обсуждения в рамках Специального подкомитета Юридического комитета ИКАО по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров («Доклад»), положения Токийской конвенции 1963 г. о юрисдикции государств были названы в качестве одного из главных ее «слабых мест»<sup>431</sup>. При этом одним из основных недостатков в контексте указанной проблемы стало

<sup>429</sup> Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреаль, 04 апреля 2014 г.) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole\\_mu.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole_mu.pdf) (дата обращения: 05.02.2017).

<sup>430</sup> Информация о статусе Монреальского протокола 2014 г. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Montreal\\_Prot\\_2014\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Montreal_Prot_2014_EN.pdf) (дата обращения: 22.01.2017).

<sup>431</sup> См.: Доклад Специального подкомитета Юридического комитета по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров (Монреаль, 22-25 мая 2012 г.). Документ ИКАО LC/SC-MOT. – С. A4-14–A4-15.

отсутствие в Токийской конвенции 1963 г. правила о юрисдикции государства посадки воздушного судна.

Правовая неопределенность, существующая в национальном законодательстве и вызванная, в том числе, отсутствием в Токийской конвенции 1963 г. указания на конкретные составы деяний, в отношении которых распространяется ее действие, также осложняет противодействие правонарушениям, совершаемым на борту воздушного судна. Представители ИАТА во время обсуждений в Юридическом комитете указали, что «компетентные органы государства посадки в некоторых случаях отказывались принимать меры против переданных им пассажиров на том основании, что акты, в отношении которых подавалась жалоба, не являлись каким-либо преступлением в пределах их юрисдикции»<sup>432</sup>. Кроме этого, участники Рабочей группы по юрисдикции Юридического комитета («Рабочая группа по юрисдикции») в ходе Монреальской конференции 2014 г. отметили, что пассажиры могут оказаться «лишены возможности обоснованно предвидеть, под действие каких уголовных законов они будут подпадать, особенно в тех случаях, когда неожиданно совершается посадка по причине изменения маршрута»<sup>433</sup>. В связи с этим было предложено включить в текст Токийской конвенции 1963 г. перечень деяний, составляющих ее предмет.

Отдельные аспекты пресечения нарушений на борту предусмотрены в гл. III Токийской конвенции 1963 г., где речь идет о полномочиях командира воздушного судна (КВС) по применению «разумных мер, включая ограничительные меры, которые необходимы для:

- а) обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся в нем лиц или имущества; или
- б) поддержания должного порядка и дисциплины на борту; или
- в) предоставления [КВС] возможности передать такое лицо компетентным органам или высадить его...» (п. 1 ст. 6).

<sup>432</sup> Там же. – С. 2-5.

<sup>433</sup> Международная конференция по воздушному праву (Монреаль, 26 марта-04 апреля 2014 г.). Доклад Рабочей группы по юрисдикции. Документ ИКАО DCTC Flimsy No. 2. 31/3/14. Revised 1/4/14. – С. 1.

Применение данных мер является правом, но не обязанностью КВС, который может также привлекать себе в помощь членов экипажа и пассажиров (п. 2 ст. 6).

Среди юристов возникли разногласия относительно обоснованности и правомерности предоставления таких широких полномочий КВС. А.Н. Брылов отметил, что КВС предоставлены неоправданно широкие права<sup>434</sup>. В.И. Рыжий, не согласившись с А.Н. Брыловым, указал, что «превентивные меры, применяемые на борту воздушного судна, находящегося в полете, полностью подпадают под понятия «крайней необходимости» или «необходимой обороны»»<sup>435</sup>. Представляется, что, поскольку любые действия по пресечению противоправного деяния и задержанию нарушителя, предпринимаемые на борту командиром и экипажем воздушного судна, представляют собой осуществление исполнительной юрисдикции государства, более взвешенной является точка зрения об особом статусе КВС, который «обладает особой властью над остальным судовым экипажем воздушного судна и над пассажирами» и «вправе принять те меры, которые представляются необходимыми для обеспечения безопасности полета», все распоряжения которого «подлежат беспрекословному исполнению», то есть по сути является должностным лицом<sup>436</sup>.

По смыслу ст. 3 Токийской конвенции 1963 г. КВС осуществляет исполнительную юрисдикцию государства регистрации воздушного судна. Однако данное обстоятельство является очевидным пробелом. В литературе<sup>437</sup> отмечено, что, «учитывая полномочия, предоставленные командиру

<sup>434</sup> Брылов А.Н. Токийская конвенция 1963 г. о правонарушениях на борту воздушных судов // Проблемы государства и права на современном этапе: тр. науч. сотрудников и аспирантов. – 1973. – Вып. 6. – С. 198, 200.

<sup>435</sup> Рыжий В.И. Превентивные меры по борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации // Проблемы правоведения: респ. межведомственный науч. сб. – 1986. – Вып. 47. – С. 117–118.

<sup>436</sup> Кейлин А.Д. Правовое положение командира гражданского воздушного судна // Вопросы воздушного права: сб. тр. секции воздушного права Союза ОСОАВИАХИМ СССР и ОСОАВИАХИМ РСФСР. – Вып. 2 / под ред. П.И. Баранова и др. – М.; Л.: Гос. изд-во, 1930. – С. 122; см. также: Shubber S. Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. – P. 54.

<sup>437</sup> См.: Доклад Специального подкомитета Юридического комитета по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров (Монреаль, 22–25 мая 2012 г.). Документ ИКАО LC/SC-MOT. – С. A4-18; Balfour J., Highley O. Disruptive Passengers: The Civil Aviation (Amendment) Act 1996 Strikes Back // Air and Space Law. – 1997. – Vol. 22. – P. 194.

воздушного судна, принцип юрисдикции флага имплицитно предполагает, что командир воздушного судна обладает минимальными знаниями о законодательстве этого государства в отношении правонарушений, совершаемых на борту воздушных судов. В тех случаях, когда воздушное судно используется на основе системы аренды без технического обслуживания, маловероятно, что командир воздушного судна будет иметь представление о законодательстве государства регистрации».

Материалы заседаний Юридического комитета ИКАО и Токийской конференции 1963 г. подтверждают, что проблема юрисдикции государства регистрации воздушного судна в случае передачи судна в аренду обсуждалась, но намеренно не была решена государствами. Так, еще в 1959 г. делегация от Соединенного Королевства в ходе сессии Юридического комитета предложила рассмотреть вопрос о включении в проект Конвенции статьи, предусматривающей специальные правила о национальности воздушных судов, переданных в аренду, следующего содержания: «Воздушное судно, переданное в аренду без экипажа оператору, не являющемуся гражданином государства регистрации воздушного судна, должно для целей настоящей Конвенции рассматриваться, как если бы оно, на срок аренды, было зарегистрировано в государстве, гражданином которого является арендатор»<sup>438</sup>. Данное предложение, однако, не получило в Юридическом комитете достаточной поддержки и было отклонено<sup>439</sup>.

В 1962 г. на заседании Юридического комитета ИКАО делегация от Соединенного Королевства повторно выдвинула указанное предложение, которое снова не было принято<sup>440</sup>. При этом некоторые государства все же внесли изменения в свое законодательство для того, чтобы иметь возможность установить юрисдикцию в качестве государства эксплуатанта на основании п. 3 ст. 3 Токийской конвенции 1963 г. Так, в законодательстве Соединенного

<sup>438</sup> ICAO Legal Committee. 12<sup>th</sup> Session (Munich, August 18–September 04, 1959). Minutes and Documents. – Vol. I: Minutes. Документ ИКАО Doc. 8111-LC/146-1. – P. 220.

<sup>439</sup> Ibid. – P. 225.

<sup>440</sup> ICAO Legal Committee. 14<sup>th</sup> Session (Rome, August 28–September 15, 1962). Minutes and Documents. – Vol. I: Minutes. Документ ИКАО Doc. 8302-LC/150-1. – P. 177.



Королевства появилось понятие «воздушное судно, контролируемое Соединенным Королевством» (“*British-controlled aircraft*”), которое относится к воздушным судам, зарегистрированным за пределами Соединенного Королевства, эксплуатант которых является резидентом Соединенного Королевства (см. пп. «iii» п. «b» ст. 3; п. 1 ст. 7 Закона о Токийской конвенции 1967 г.<sup>441</sup>) и в отношении которого Соединенное Королевство вправе осуществлять юрисдикцию.

Спустя 15 лет после принятия текста Токийской конвенции 1963 г. – в 1978 г. – Юридический комитет ИКАО вновь вернулся к проблеме юрисдикции государства эксплуатанта воздушного судна, направив государствам-участникам Токийской конвенции 1963 г. опросники для выяснения их мнения относительно необходимости внесения соответствующих изменений в Конвенцию<sup>442</sup>. К весне 1979 г. 44 государства ответили на предложенные вопросы, причем 40 из них отметили, что не испытывают каких-либо затруднений при применении Токийской конвенции 1963 г. в отношении правонарушений, совершенных на борту арендованных воздушных судов<sup>443</sup>. Возможно, в 1960–1980-е годы данную проблему не рассматривали всерьез – поскольку практика регистрации воздушных судов под «удобными флагами», передачи их в аренду не была распространена. Так, по данным ИАТА, в 1980 г. арендованные воздушные суда составляли лишь 3% от всех эксплуатируемых гражданских воздушных судов<sup>444</sup>. Однако на современном этапе практика аренды воздушных судов получила широкое распространение. По данным ИАТА<sup>445</sup>, в настоящее время уже около 40% всех воздушных судов находятся в лизинге или аренде без экипажа, и эта цифра постоянно растет. Предполагается,

<sup>441</sup> Tokyo Convention Act 1967 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/52/enacted> (дата обращения: 21.01.2017).

<sup>442</sup> ICAO Legal Committee. 23<sup>rd</sup> Session (Montreal, February 08-27, 1978). – Vol. 1: Minutes. Документ ИКАО Doc. 9238 LC/180-1. – P. 84-101.

<sup>443</sup> См.: Stewart J.T. Lease, Charter and Interchange of Aircraft: a Governmental Perspective // Akron Law Review. – 1980. – 14 (2). – P. 198.

<sup>444</sup> International Conference on Air Law (Montreal, March 26–April 4, 2014). Comments on the Issue of State of Operator Jurisdiction. ICAO Document DCTC Doc No. 18. 13/3/14. – P. 1.

<sup>445</sup> Comments of the International Air Transport Association (IATA) on LC/35-WP/2-1 and the Legal Aspects of the Issue of Unruly passengers. ICAO Document LC/35-WP/2-2. – P. 2; Comments on the Issue of State of Operator Jurisdiction. ICAO Document DCTC Doc No. 18 13/3/14. – P. 1.

что в течение нескольких следующих лет количество арендованных воздушных судов составит 50% от всех эксплуатируемых гражданских воздушных судов.

Основным способом устранения юрисдикционного пробела в Монреальском протоколе 2014 г. стало дополнение Токийской конвенции 1963 г. правилом о юрисдикции государства посадки, причем большинство государств и представителей авиационной индустрии, как в ходе 35-й сессии Юридического комитета ИКАО (6–15 мая 2013 г.)<sup>446</sup>, так и на Монреальской конференции 2014 г.<sup>447</sup> поддержали идею обязательной юрисдикции государства посадки. Согласно ст. IV Монреальского протокола 2014 г., ст. 3 Токийской конвенции 1963 г. была дополнена следующим п. 1 *bis*:

«1 *bis*. Государство также правомочно осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту:

а) в качестве государства посадки, если воздушное судно, на борту которого совершено преступление или совершен акт, выполняет посадку на его территории с находящимся на борту предполагаемым преступником...».

Что касается идеи включения в Токийскую конвенцию 1963 г. перечня противоправных деяний, составляющих ее предмет, то первоначально она была в целом поддержана государствами<sup>448</sup>. Однако в ходе дальнейшей работы стало очевидно, что согласовать такой перечень затруднительно, поскольку, с одной стороны, из-за различных культурных особенностей стандарты поведения в различных государствах разные<sup>449</sup>, а с другой стороны – Токийская конвенция 1963 г. как документ, воспринятый различными национальными законодательствами и прошедший проверку временем, «не может быть неосмотрительно изменена из-за проблемы с недисциплинированным

<sup>446</sup> Доклад 35-й сессии Юридического комитета ИКАО (Монреаль, 6–15 мая 2013 г.). Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. – С. 2-5.

<sup>447</sup> См., напр.: Comments on the Issue of State of Landing Jurisdiction. – Документ ИКАО Doc. No. 20 13/3/14. – P. 1; Comments on the Issue of State of Operator Jurisdiction. Документ ИКАО Doc. DCTC Doc No. 18 13/3/14. – P. 1; Доклад рабочей группы по юрисдикции. Документ ИКАО DCTC Flimsy No. 2 31/3/14 Revised 1/4/14. – С. 2.

<sup>448</sup> Доклад 35-й сессии Юридического комитета ИКАО (Монреаль, 6–15 мая 2013 г.). Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. – С. 2-8; Comments of the International Union of Aerospace Insurers (IUAI) on LC/35-WP/2-1 and the Legal Aspects of the Issue of Unruly passengers. Документ ИКАО LC/35-WP/2-4. – P. 2.

<sup>449</sup> Доклад 35-й сессии Юридического комитета ИКАО (Монреаль, 6–15 мая 2013 г.). Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. – С. 2-9.

поведением»<sup>450</sup>. Также было высказано мнение, что проблема недисциплинированных пассажиров является следствием, в первую очередь, неспособности государств осуществить юрисдикцию в отношении совершенного деяния, а не проблемой некриминализации государствами конкретных правонарушений<sup>451</sup>. В результате вместо перечня деяний было предложено включить в Токийскую конвенцию 1963 г. статью 15 *bis*, в которой содержалось бы лишь описание неподобающего поведения, 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»<sup>452</sup>. В итоговом тексте Протокола 2014 г., принятом в ходе Монреальской конференции 2014 г., были закреплены следующие положения.

Во-первых, согласно ст. IV Монреальского протокола 2014 г. ст. 3 Токийской конвенции 1963 г. была дополнена следующим п. 2 *bis*:

«2 *bis*. Каждое Договаривающееся государство принимает также такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления своей юрисдикции в отношении преступлений, совершенных на борту воздушных судов, в следующих случаях:

а) в качестве государства посадки, если:

(i) воздушное судно, на борту которого совершено преступление, имеет свой последний пункт вылета или следующий пункт намеченной посадки на его территории и воздушное судно затем выполняет на его территории посадку с предполагаемым преступником на борту;

(ii) создается угроза безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества, либо поддержанию должного порядка и дисциплины на борту...».

Во-вторых, согласно ст. X Монреальского протокола 2014 г. Токийская конвенция 1963 г. была дополнена следующей ст. 15 *bis*:

---

<sup>450</sup> Там же.

<sup>451</sup> Там же.

<sup>452</sup> Там же. – С. 2-8

«1. Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы совершение указанных ниже актов каралось соответствующими уголовными или административными наказаниями, если они совершены пассажиром на борту воздушного судна, находящегося в полете:

а) физическое нападение на члена экипажа или угроза совершить такое нападение;

б) отказ выполнять законные указания командира воздушного судна или данные от его имени в целях, которые определены в пункте 1 а) и б) статьи 6.

2. Ничто в настоящей Конвенции не ущемляет право каждого Договаривающегося государства применять согласно своему национальному законодательству соответствующие санкции для наказания за другие акты недисциплинированного или нарушающего порядок поведения, совершенные пассажирами на борту».

Таким образом, в Монреальском протоколе 2014 г. не был закреплён перечень деяний, но было предусмотрено описание некоторых случаев неподобающего поведения.

Представляется, что положения Монреальского протокола 2014 г. не решили до конца проблему правовой неопределённости законодательства государств. Протокол 2014 г. так и не включил в Токийскую конвенцию 1963 г. определение понятий «дисциплина» и «должный порядок», несмотря на то, что его положения основаны на данных терминах: в пп. «ii» п. «а» ст. 2 *bis* говорится о необходимости создания ненадлежащим поведением угрозы, в том числе, «поддержанию *должного порядка и дисциплины* на борту». Данные формулировки нельзя считать настолько точными, чтобы при их толковании не возникало коллизий. А. Пьера привёл примеры решений национальных судов США и Германии, которые указывали, что «не каждое нападение является

вмешательством в выполнение обязанностей бортпроводника» и «курение в туалете не является вмешательством в безопасность полета»<sup>453</sup>.

Следует отметить, что в 2016 г. Ассамблея ИКАО в принятой в ходе 39 сессии (Монреаль, 27 сентября–6 октября 2016 г.) Резолюции А39-11 «Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области»<sup>454</sup> в целях поощрения «принятия национальных правовых норм, позволяющих государствам осуществлять юрисдикцию в отношении преследования за преступные действия и правонарушения, совершенные в результате недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов, зарегистрированных в других государствах», обновила Циркуляр 288 ИКАО и приняла Добавление Е – Типовое законодательство, касающееся некоторых неправомерных деяний, совершаемых на борту воздушных судов, которое содержит достаточно подробный перечень таких деяний<sup>455</sup> («Типовое законодательство ИКАО 2016 г.»). В некоторой степени данная мера может способствовать снижению уровня правовой неопределенности, хотя очевидно, что резолюция Ассамблеи ИКАО не обладает обязательной юридической силой международного договора.

В связи с тем, что Токийская конвенция 1963 г. касается вопросов пресечения неправомерных деяний на борту воздушного судна, юристы<sup>456</sup> отметили необходимость включения в нее положений, конкретизирующих функции, статус и полномочия сотрудников службы безопасности на борту (ССББ).

В соответствии с Приложением 17 к Чикагской конвенции 1944 г. под ССББ понимается лицо, уполномоченное правительством государства

<sup>453</sup> Доклад Специального подкомитета Юридического комитета по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров (Монреаль, 22–25 мая 2012 г.). Документ ИКАО LC/SC-MOT. – С. А4-14.

<sup>454</sup> Резолюции 39 Ассамблеи (Монреаль, 27 сентября – 6 октября 2016 г.). – Монреаль: ИКАО, 2016. – С. 45–47.

<sup>455</sup> Резолюция А39-11 «Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области». Добавление Е «Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные / нарушающие порядок пассажиры» // Резолюции 39 Ассамблеи (Монреаль, 27 сентября – 6 октября 2016 г.). – Монреаль: ИКАО, 2016. – С. 45–47.

<sup>456</sup> Доклад 35-й сессии Юридического комитета ИКАО (Монреаль, 6–15 мая 2013 г.). Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. – С. 2-14.

эксплуатанта и правительством государства регистрации на размещение на борту воздушного судна с целью защиты этого воздушного судна и находящихся на нем лиц от актов незаконного вмешательства. Данное определение не включает лиц, нанимаемых исключительно для обеспечения личной защиты одного или нескольких конкретных лиц, путешествующих на борту воздушного судна, например личных телохранителей (гл. 1 «Определения»). Поскольку ССББ является «лицом, уполномоченным правительством», как и КВС, он осуществляют элементы исполнительной юрисдикции государства. Однако по смыслу действующей редакции Токийской конвенции 1963 г., ССББ фактически приравниваются к пассажирам и, следовательно, лишены права принимать меры без разрешения КВС.

Кроме этого, выдвигалась инициатива о включении юрисдикции государства эксплуатанта в качестве обязательной, которая в целом была поддержана государствами<sup>457</sup>. В итоге согласно ст. IV Монреальского протокола 2014 г., ст. 3 Токийской конвенции 1963 г. была дополнена следующими п.п. 1 *bis*, 2 *bis*:

«1 *bis*. Государство также правомочно осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту:...

б) в качестве государства эксплуатанта, если преступление совершено или акт совершен на борту воздушного судна, арендованного без экипажа арендатором, чье основное место деятельности или, если арендатор не имеет такого места деятельности, чье постоянное место пребывания находится в этом государстве».

«2 *bis*. Каждое Договаривающееся государство принимает также такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления своей юрисдикции в отношении преступлений, совершенных на борту воздушных судов, в следующих случаях...

б) в качестве государства эксплуатанта, если преступление совершено или акт совершен на борту воздушного судна, арендованного без экипажа

---

<sup>457</sup> Там же. – С. 2-7.

арендатором, чье основное место деятельности или, если арендатор не имеет такого места деятельности, чье постоянное место пребывания находится в этом государстве».

Представляется, что включение правила о юрисдикции государства эксплуатанта является важным уточнением статуса КВС и ССББ, поскольку данные лица не всегда фактически осуществляют на борту юрисдикцию государства регистрации воздушного судна. В связи с этим нельзя согласиться с позицией некоторых государств о том, что «проблема юрисдикции государства эксплуатанта не настолько очевидна по сравнению с проблемой государства посадки» «для решения проблемы недисциплинированных пассажиров»<sup>458</sup>.

Что касается функций и полномочий ССББ, то, несмотря на практически полное единодушие в вопросе о необходимости единообразного правового урегулирования данного вопроса, не все исследователи и представители государств поддержали идею включения соответствующих положений именно в Токийскую конвенцию 1963 г. Так, А. Пьера<sup>459</sup> указал в Докладе, что предоставление специального статуса сотрудникам правоприменительных органов, которым обычно такой статус не предоставляется, является крайне сложным в плане обоснования политическим решением. Соответственно, такие положения целесообразнее предусматривать в двусторонних соглашениях или национальном законодательстве, тем более, что подобная практика уже существует, и государства не сталкиваются с какими-либо проблемами или трудностями в реализации таких программ<sup>460</sup>. Высказывалась также точка зрения, что режим привлечения ССББ может стать предметом отдельного, независимого от Токийской конвенции 1963 г. документа<sup>461</sup>. В то же время в целом юристы сошлись во мнении, что ситуацию, при которой ССББ

---

<sup>458</sup> Там же. – С. 2-6–2-7.

<sup>459</sup> Доклад Специального подкомитета Юридического комитета по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров (Монреаль, 22–25 мая 2012 г.). Документ ИКАО LC/SC-MOT. – С. A4-36.

<sup>460</sup> Доклад 35-й сессии Юридического комитета ИКАО (Монреаль, 6–15 мая 2013 г.). Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. – С. 2-12.

<sup>461</sup> Там же. – С. 2-12.

приравняются к категории пассажиров, нельзя считать удовлетворительной – в силу специальной подготовки ССББ и их права применять силу<sup>462</sup>. Кроме того, такие сотрудники не могут быть приравнены и к членам экипажа, поскольку они являются государственными служащими и не подпадают под порядок подчиненности, применяемый к членам экипажа<sup>463</sup>.

В результате согласно ст. VII Протокола «Сотрудник службы безопасности на борту, используемый в соответствии с двусторонним или многосторонним соглашением или договоренностью между соответствующими Договаривающимися государствами, может предпринять разумные превентивные меры без... разрешения [КВС], если он имеет достаточные основания полагать, что такие меры необходимо предпринять немедленно для обеспечения защиты воздушного судна либо находящихся на нем лиц от акта незаконного вмешательства и, если соглашение или договоренность допускает это, от совершения тяжких преступлений».

Таким образом, было закреплено, что ССББ имеет право принимать меры без разрешения КВС – но в основном только для защиты воздушного судна от актов незаконного вмешательства. Такое ограничение полномочий ССББ было предметом дискуссий при обсуждениях проекта Монреальского протокола 2014 г.: одни делегации указывали, что функции и обязанности ССББ должны охватывать пресечение всех актов, относящихся к предмету Токийской конвенции 1963 г., то есть актов, угрожающих или могущих угрожать как безопасности воздушного судна в полете, так и поддержанию должного порядка и дисциплины на борту<sup>464</sup>; другие делегации высказывали точку зрения о том, что ССББ должны пресекать только поведение, угрожающее безопасности воздушного судна в широком смысле<sup>465</sup>.

Большинство представителей государств придерживалось мнения, что цель ССББ должна состоять только в предотвращении актов незаконного

<sup>462</sup> Доклад 35-й сессии Юридического комитета ИКАО (Монреаль, 6–15 мая 2013 г.). Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. – С. 2-12–2-13.

<sup>463</sup> Там же. – С. 2-12.

<sup>464</sup> Там же. – С. 2-14.

<sup>465</sup> Там же. – С. 2-14–2-15.



вмешательства в том значении, которое содержится в Приложении 17 к Чикагской конвенции 1944 г.<sup>466</sup>, что и было закреплено в Монреальском протоколе 2014 г., однако формулировки Протокола 2014 г. о полномочиях ССББ подверглись критике в доктрине<sup>467</sup> в связи с тем, что они не содержат определения термина «акты незаконного вмешательства». Более того, ни в Протоколе 2014 г., ни в Токийской конвенции 1963 г. этот термин больше нигде не упоминается. В ходе 35-й сессии Юридического комитета ИКАО выдвигались предложения о включении в текст Токийской конвенции 1963 г. определения термина «акты незаконного вмешательства», против которых высказывались возражения в связи с тем, что такое определение уже содержится в Приложении 17 к Чикагской конвенции 1944 г.<sup>468</sup> Однако под АНВ, согласно Приложению 17, понимаются «акты или попытки совершения актов, создающие угрозу безопасности гражданской авиации». К «недисциплинированному» следует относить такое поведение, которое «создает угрозу безопасности воздушного судна» (пп. «ii» п. «а» ст. 2 *bis* Монреальского протокола 2014 г.). Таким образом, и тот, и другой термин, по сути, означают акты, создающие угрозу безопасности воздушного судна в полете. Кроме этого, очевидно, что грань между поведением, угрожающим только поддержанию дисциплины на борту воздушного судна, и деяниями, угрожающими его безопасности, тонка.

Следует отметить, что в итоговом тексте Монреальского протокола 2014 г. используются формулировки Токийской конвенции 1963 г., которые подвергались в доктрине критике, поскольку из них фактически следует необязательность юрисдикции государства регистрации. Конвенция в редакции Протокола 2014 г. указывает на «*правомочие*» (но не обязанность) государства посадки и эксплуатанта осуществлять юрисдикцию, а также предусматривает обязательство данного государства лишь *установить* свою юрисдикцию, но не

<sup>466</sup> Там же.

<sup>467</sup> Abeyratne R.I.R. A Protocol to Amend the Tokyo Convention of 1963: Some Unanswered Questions // Air and Space Law. – 2014. – Vol. 39 (1). – P. 55.

<sup>468</sup> См.: Доклад 35-й сессии Юридического комитета ИКАО (Монреаль, 6–15 мая 2013 г.). Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. – С. 2-12.

осуществить ее, причем только в отношении преступлений (но не иных актов), совершенных на борту воздушного судна. Представляется, что, по сути, Протокол 2014 г. не внес существенных изменений в Токийскую конвенцию 1963 г., в п. 3 ст. 3 которой уже содержится указание на право государств осуществлять «любую уголовную юрисдикцию в соответствии с национальным законодательством».

В доктрине Токийская конвенция 1963 г. также часто подвергалась критике в связи с отсутствием в ней положений об обязательной выдаче: в п. 2 ст. 16 Конвенции указано, что «ничто в... Конвенции не считается обязывающим осуществлять выдачу». При подготовке проекта Монреальского протокола 2014 г. в него были включены правила о выдаче, во многом воспроизводящие соответствующие положения Пекинской конвенции 2010 г. Так, предлагалось включить в Токийскую конвенцию 1963 г. положения о том, что преступления, указанные в проекте Протокола 2014 г., считаются преступлениями, влекущими выдачу, должны включаться государствами в любой заключаемый ими договор о выдаче, а также государства могут осуществлять выдачу непосредственно на основании Конвенции (см. п.п. 1, 2 ст. 15 проекта Протокола 2014 г.)<sup>469</sup>, что почти полностью соответствует ст. 12 Пекинской конвенции 2010 г., а также положения о недопустимости увязывания решения о выдаче или об отказе в выдаче преступника с политическими мотивами государства, получившего запрос о выдаче (ст. 16 проекта Протокола 2014 г.)<sup>470</sup>, что почти полностью соответствует ст. 13 Пекинской конвенции 2010 г. Однако при рассмотрении данного вопроса в Юридическом подкомитете ИКАО был достигнут общий консенсус<sup>471</sup> о нецелесообразности копирования положений о выдаче из других конвенций, посвященных борьбе с актами незаконного вмешательства, в Токийскую конвенцию 1963 г.. Было высказано мнение, что их следует зарезервировать

<sup>469</sup> Доклад Специального подкомитета Юридического комитета по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров (Монреаль, 22-25 мая 2012 г.). Документ ИКАО LC/SC-MOT. Добавление А. – С. А4-51.

<sup>470</sup> Там же.

<sup>471</sup> Там же. – С. 2-6.

только для тяжких преступлений, а также точка зрения, что вопрос о введении обязательной выдачи потеряет актуальность, если в Токийскую конвенцию 1963 г. будут включены положения об обязательной юрисдикции государства посадки<sup>472</sup>. Однако с учетом того, что Протоколом 2014 г. не предусмотрена обязательная юрисдикция государства посадки, отсутствие в нем положений об обязательной выдаче позволяет сделать вывод о неполном устранении юрисдикционного пробела.

Таким образом, Монреальский протокол 2014 г. имеет ряд пробелов и не решает в полной мере существующие проблемы Токийской конвенции 1963 г. Представляется, что полной ликвидации юрисдикционного пробела будет способствовать включение положений об обязательстве государства посадки и эксплуатанта воздушного судна не только устанавливать, но и осуществлять юрисдикцию не только в отношении преступлений, но и в отношении иных правонарушений на борту воздушного судна в полете, а также более последовательное проведение концепции об особом статусе КВС как должностного лица государства и, соответственно, установление не права, а обязанности КВС применять к нарушителям меры принуждения.

Более того, представляется, что модель соотношения юрисдикций государства посадки и эксплуатанта, положенная в основу Протокола 2014 г., должна быть скорректирована. При обсуждениях проекта документа в ИКАО упор был сделан на правило о юрисдикции государства посадки, однако обоснованность данного правила для решения проблемы недисциплинированных пассажиров вызывает сомнения. В литературе<sup>473</sup> юрисдикцию государства посадки сравнивают с режимом юрисдикции в отношении пиратства в открытом море или на другой территории вне действия какой-либо государственной юрисдикции. Некоторые авторы называют ее

<sup>472</sup> Там же. – С. 2-6.

<sup>473</sup> См., напр.: Бордунов В.Д. Международное воздушное право. – С. 260; Курс международного права: в 7 т. – Т. 5. – С. 151; Малеев Ю.Н. Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. – С. 197, 206; Shubber S. Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 – a New Regime? – P. 709. Shubber S. Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. – P. 99; Fitzgerald G.F. Toward Legal Suppression of Acts Against Civil Aviation. – P. 73; Abeyratne R.I.R. Aviation Security Law. – P. 243.

«квазиуниверсальной»<sup>474</sup>. Думается, что распространение правила о юрисдикции государства посадки на акты недисциплинированного поведения не полностью соответствует степени их общественной опасности, кроме этого, государство посадки зачастую не заинтересовано в установлении юрисдикции в отношении неправомерных деяний, совершенных на борту иностранных воздушных судов иностранными гражданами. Наиболее действенным механизмом противодействия недисциплинированному поведению представляется их пресечение, которое обеспечивается обязательной юрисдикцией государства эксплуатанта (регистрации) на борту воздушного судна в полете, полномочиями по осуществлению которой обладает КВС. Обязанности государства посадки в данном случае могут быть сведены к оказанию необходимого содействия экипажу воздушного судна в передаче нарушителя правоохрательным органам государства эксплуатанта воздушного судна.

Следует согласиться с точкой зрения о том, что детально полномочия ССББ должны быть урегулированы на двустороннем и (или) национальном уровне. При этом, как представляется, нужно исключить из Протокола 2014 г. ссылку на термин «акты незаконного вмешательства», поскольку он вносит неопределенность в статус ССББ<sup>475</sup>.

Для устранения правовой неопределенности и большей унификации законодательства государств предлагается принять в качестве Приложения 20 к Чикагской конвенции 1944 г. (Стандарта ИКАО) Правила поведения на борту воздушного судна<sup>476</sup>. Поскольку стандарты ИКАО не требуют ратификации государствами, при этом согласно ст. 37 Чикагской конвенции 1944 г. «государства-участники обязуются сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия» стандартов, представляется, что принятие

<sup>474</sup> Zhao W. *International Air Law*. – Beijing: Publications for Treaties of Social Sciences, 2000. – P. 465. Цит. по: Huang J. *Op. cit.* – P. 125.

<sup>475</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

<sup>476</sup> Предлагаемый проект Правил поведения на борту воздушного судна – см.: Приложение 3 к диссертации.

нового стандарта станет более действенным механизмом унификации законодательства государств, нежели заключение соответствующего международного договора.

### **§3. Совершенствование законодательства Российской Федерации о правонарушениях на борту воздушного судна в контексте международного права**

Ассамблея ИКАО в Резолюции 39 сессии (Монреаль, 27 сентября–6 октября 2016 г.) А39-11 «Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области» призвала государства «как можно скорее принять национальные законы и положения для эффективного решения проблемы недисциплинированных или нарушающих порядок пассажиров, включив в них, по мере практической возможности» положения принятого Ассамблеей Типового законодательства ИКАО 2016 г. Противодействие недисциплинированному поведению авиапассажиров с учетом международно-правовых норм является актуальным направлением совершенствования национального законодательства.

В действующем российском законодательстве имеется пробел в части регулирования вопросов установления и осуществления юрисдикции в отношении неправомерных деяний, совершаемых на борту воздушного судна. Ни УК РФ, ни КоАП РФ не предусматривают специальные составы, на основании которых авиапассажиры могут быть привлечены к ответственности именно за факт недисциплинированного поведения. В связи с этим на практике правоохранительные органы вынуждены либо отпускать нарушителей, либо квалифицировать их деяния на основании близких или сходных по содержанию составов правонарушений, что может повлечь применение к нарушителю необоснованно мягких или, наоборот, слишком суровых мер ответственности.

В качестве иллюстрации данной проблемы можно сослаться на дело С.Н. Кабалова. Московским областным судом, рассматривавшим дело по первой

инстанции, С.Н. Кабалов был признан виновным, в том числе, по ч. 3 ст. 30, п. «в» ч. 2 ст. 211 УК РФ – то есть, в покушении на угон воздушного судна с угрозой применения насилия, опасного для жизни и здоровья<sup>477</sup>. Судебная коллегия Верховного суда Российской Федерации, рассматривавшая дело в апелляционной инстанции, приговор в данной части отменила в связи с отсутствием состава преступления, оставив в силе приговор в части признания С.Н. Кабалова виновным по п. «а» ч. 2 ст. 115 УК РФ – умышленное причинение легкого вреда здоровью бортпроводника<sup>478</sup>. При этом акт недисциплинированного поведения, который был изначально неправильно квалифицирован как покушение на угон воздушного судна, не получил правовой оценки и в результате остался безнаказанным.

С целью устранения указанного пробела 20 июня 2014 г. в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации («Государственная Дума») был внесен Законопроект № 550548-6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием законодательства в области безопасности воздушных перевозок»<sup>479</sup> («Законопроект»), предусматривающий установление ответственности за акты недисциплинированного поведения.

Законопроект (ст. 1) дополняет КоАП РФ таким составом, как «невыполнение пассажиром воздушного судна правил поведения пассажиров на борту воздушного судна, установленных перевозчиком в соответствии с законодательством Российской Федерации, если это действие не содержит уголовно наказуемого деяния». Кроме этого Законопроект (ст. 2) предусматривает дополнение УК РФ ст. 268.1 «Нарушение пассажиром правил безопасности на воздушном судне» следующего содержания:

<sup>477</sup> См.: Приговор Московского областного суда от 04.02.2014 по делу № 2-14/2014 [Электронный ресурс]. URL: [http://oblsud.mo.sudrf.ru/modules.php?name=sud\\_delo&srv\\_num=1&name\\_op=doc&number=4332740&delo\\_id=1540006&new=0&text\\_number=1&case\\_id=3322275](http://oblsud.mo.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=1&name_op=doc&number=4332740&delo_id=1540006&new=0&text_number=1&case_id=3322275) (дата обращения: 22.01.2017).

<sup>478</sup> См.: Апелляционное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного суда РФ от 15.04.2014 по делу № 4-АПУ14-21СП [Электронный ресурс]. URL: [http://supcourt.ru/stor\\_pdf.php?id=588992](http://supcourt.ru/stor_pdf.php?id=588992) (дата обращения: 22.01.2017).

<sup>479</sup> Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации: официальный сайт. URL: <http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/%28SpravkaNew%29?OpenAgent&RN=550548-6&02> (дата обращения: 01.12.2016).

«1. Нарушение пассажиром правил безопасности на воздушном судне, то есть невыполнение пассажиром воздушного судна правил поведения пассажиров на борту воздушного судна, установленных перевозчиком в соответствии с законодательством Российской Федерации, повлекшее возникновение авиационного инцидента, а равно создающее непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна в иной форме

наказывается штрафом в размере от ста тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет, либо ограничением свободы на срок до трех лет, либо лишением свободы на срок до двух лет.

2. То же деяние:

1) повлекшее возникновение авиационного происшествия без человеческих жертв (аварии);

2) совершенное с применением насилия или угрозой его применения наказывается лишением свободы на срок до пяти лет.

3. То же деяние, повлекшее возникновение авиационного происшествия с человеческими жертвами (катастрофы)

наказывается лишением свободы на срок до десяти лет».

Очевидно, что предложенная редакция Законопроекта требует доработки. В частности, Комитет Государственной Думы по гражданскому, административному и уголовному законодательству в Заключении<sup>480</sup> по данному Законопроекту отметил, что согласно п. 3 ч. 1 ст. 1.3 КоАП РФ административная ответственность устанавливается по вопросам, имеющим федеральное значение, в том числе за нарушение правил и норм, предусмотренных федеральными законами и иными нормативными правовыми актами РФ, в то время как правила поведения пассажиров на борту воздушного судна, установленные перевозчиком, к таковым не относятся, в связи с чем

<sup>480</sup> Заключение по проекту федерального закона № 550548-6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием законодательства в области безопасности воздушных перевозок», внесенному членами Совета Федерации Е.Г. Тарло, Н.В. Косаревым, Н.В. Власенко и другими (I чтение). См.: Там же. (дата обращения: 22.01.2017).

урегулирование вопросов, связанных с нарушением правил, установленных перевозчиком, должно осуществляться в пределах гражданско-правовых отношений. Кроме этого, в Заключении указано, что ч. 3 проектной редакции статьи 268.1 УК РФ вступает в конкуренцию с ч. 2 и 3 ст. 268 УК РФ, а также в дополнительном обсуждении нуждается и определение действия, «создающего непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна в иной форме».

В настоящий момент Законопроект находится в стадии предварительного рассмотрения Государственной Думой (рассмотрение Советом Государственной Думы). На рассмотрении Государственной Думы находится еще несколько законопроектов, имеющих целью совершенствование законодательства в контексте проблемы недисциплинированных пассажиров, в частности: Законопроект № 49153-6 «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации (о праве перевозчика в одностороннем порядке отказывать в заключении договора воздушной перевозки)»<sup>481</sup>; Законопроект № 703192-6 «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (Общая часть)»<sup>482</sup>; в Комитете Государственной Думы по транспорту и строительству ведется работа по подготовке консолидированного комплексного законопроекта о внесении изменений в ряд законодательных актов в контексте проблемы недисциплинированных пассажиров.

В целях обобщения имеющегося опыта, выявления пробелов в действующем законодательстве и формулировки предложений по внесению изменений в отдельные законодательные акты диссертантом в рамках Национальной ассоциации воздушного права при поддержке Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) было проведено комплексное исследование в форме опроса среди российских авиакомпаний<sup>483</sup>. В

<sup>481</sup> См.: Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации: официальный сайт. URL: [http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/\(SpravkaNew\)?OpenAgent&RN=49153-6&02](http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/(SpravkaNew)?OpenAgent&RN=49153-6&02) (дата обращения: 01.12.2016).

<sup>482</sup> См.: Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации: официальный сайт. URL: [http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/\(Spravka\)?OpenAgent&RN=703192-6](http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/(Spravka)?OpenAgent&RN=703192-6) (дата обращения: 01.12.2016).

<sup>483</sup> О результатах исследования см. подробнее: Конюхова А.С. Недисциплинированные авиапассажиры: правовые проблемы и пути их решения. – С. 7–18.



исследовании приняли участие 36 российских авиакомпаний, в том числе, крупные российские перевозчики – ПАО «Аэрофлот-российские авиалинии», ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», АО «Авиакомпания «Россия», ОАО «Уральские авиалинии» и другие. Ответы авиакомпаний поступали в почтовой корреспонденции, доставлялись курьерской службой, электронной почтой и в ходе совещаний.

Апробация результатов исследования проведена на круглом столе 25 ноября 2016 г. с участием руководства Росавиации, представителей перевозчиков, правоохранительных органов, общественных объединений, ученых и других заинтересованных лиц<sup>484</sup>.

В ходе изучения поступивших ответов выявлено, что случаи недисциплинированного поведения пассажиров в течение 2015–2016 года имели место на рейсах большинства крупных перевозчиков. Несколько из них отметили тенденцию к увеличению количества инцидентов с участием недисциплинированных пассажиров в течение ряда последних лет. Выявлено также, что существуют определенные «группы риска» – рейсы, на которых в основном совершаются правонарушения – чартерные рейсы, следующие на популярные курортные направления (например, Турция, Гоа). Именно на таких рейсах имеет место значительное количество противоправных действий, совершаемых пассажирами в состоянии алкогольного опьянения, причем в ряде случаев КВС принимает решение о незапланированной посадке воздушного судна.

При обобщении результатов опроса выявлены, в том числе, следующие проблемы.

Во-первых, имеются сложности при привлечении недисциплинированных пассажиров к ответственности на территории Российской Федерации.

Правила поведения пассажиров на борту воздушного судна являются внутренним документом авиакомпаний, в связи с чем за их нарушение законодательством не может быть установлена ответственность

---

<sup>484</sup> См. подробнее: Юрьев С.С., Конюхова А.С. Указ. соч. – С. 19–24.

(административная, уголовная). Согласно данным ряда авиакомпаний имеют место факты отказа в совершении процессуальных действий в отношении таких деяний, как высказывание угроз в адрес членов экипажа, невыполнение законных требований КВС, нецензурная брань<sup>485</sup>.

В этой связи следует подчеркнуть, что согласно пп. 2 п. 2 ст. 58 ВК РФ по прибытии воздушного судна на ближайший аэродром КВС имеет право удалить правонарушителей с воздушного судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки *преступления*, передать их правоохрнительным органам (пп. 2 п. 1 ст. 58). Таким образом, по закону пассажиры, совершившие неправомерные деяния на борту воздушных судов, и не должны передаваться правоохрнительным органам, если в их действиях отсутствуют признаки преступлений. Отмечено, что затруднения с привлечением пассажиров к ответственности могут быть связаны с «мягкостью наказания и сложностью применения прописанных законодательных норм»<sup>486</sup>.

Во-вторых, имеется нечеткость требований к действиям КВС и экипажа в случае недисциплинированного поведения пассажира.

В ряде авиакомпаний отсутствуют (в форме утвержденного локального нормативно-правового акта) инструкции для членов экипажа касательно действий в случае совершения пассажирами актов недисциплинированного поведения на борту воздушного судна в полете. На практике основные меры нейтрализации пассажиров – ограничение свободы перемещения пассажира, фиксация в кресле салона воздушного судна<sup>487</sup>. Одна авиакомпания отметила присутствие на чартерных рейсах «в составе экипажа двух специалистов, которые способны оказать физическую помощь при необходимости»<sup>488</sup>, при этом не понятно, являются ли указанные специалисты сотрудниками авиакомпании; также неясно, каковы полномочия данных лиц и кому они подчиняются.

---

<sup>485</sup> См.: Конюхова А.С. Недисциплинированные авиапассажиры: правовые проблемы и пути их решения. – С. 8–9.

<sup>486</sup> См.: Там же. – С. 9.

<sup>487</sup> См.: Там же.

<sup>488</sup> См.: Там же.

Авиакомпании отмечают, что законодательство не предусматривает конкретные действия экипажа при нейтрализации пассажиров, в связи с чем экипаж вынужден применять слишком мягкие меры к нарушителям, более того, «персонал авиакомпании в ряде случаев разбирательств (усмирение нетрезвых пассажиров, создающих угрозу безопасности полета, на борту воздушного судна в полете) сам может стать обвиняемой стороной»<sup>489</sup>.

ВК РФ наделяет полномочиями по нейтрализации нарушителей только КВС. Так, предусмотрено, что КВС:

- отвечает за дисциплину и порядок на воздушном судне (п. 2 ст. 57);
- в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна имеет право отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения; применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна и отказываются подчиняться распоряжениям КВС (пп. 2 п. 1 ст. 58).

Из приведенных положений видно, что в ВК РФ не конкретизировано, какие именно меры принуждения может применять КВС, а также следует, что указанные меры могут применяться только, если действия лиц создают угрозу безопасности полета, а не просто нарушают, например, правила поведения на борту.

В ВК РФ отсутствует упоминание о сотрудниках службы авиационной безопасности на борту (каких-либо сотрудников с аналогичными полномочиями), а также о полномочиях других членов экипажа.

В-третьих, имеются проблемы при передаче пассажиров правоохрнительным органам иностранных государств.

Ряд авиакомпаний<sup>490</sup>, осуществляющих международные перевозки, отмечает нежелание правоохрнительных органов иностранных государств, на территории которых совершает посадку воздушное судно с

<sup>489</sup> См.: Там же. – С. 8–9.

<sup>490</sup> См.: Там же. – С. 10.

недисциплинированным пассажиром на борту, совершать процессуальные действия в отношении передаваемых лиц.

Представляется, что данное обстоятельство объясняется, в том числе, наличием юрисдикционного пробела. Одна из авиакомпаний при ответе на вопросы не исключила возможность возврата пассажира-правонарушителя обратным рейсом в аэропорт отправления совместно с экипажем воздушного судна<sup>491</sup>. Необходимо отметить, что возможность применения подобной меры по решению КВС прямо в законодательстве не предусмотрена. Напротив, в пп. 2 п. 2 ст. 58 ВК РФ указано, что полномочия КВС сводятся к удалению нарушителя с борта воздушного судна либо передаче его правоохранительным органам, но не к задержанию на борту.

Находящиеся в настоящее время на рассмотрении в Государственной Думе законопроекты представляются неудовлетворительными для решения существующих проблем.

Во-первых, они не учитывают положения международного права. Речь идет, в первую очередь, о Токийской конвенции 1963 г. и Монреальском протоколе 2014 г., а также о Типовом законодательстве ИКАО 2016 г., касающемся некоторых неправомерных деяний, совершенных на борту гражданских воздушных судов. В Административной справке ИКАО отмечено, что ратификация (присоединение) Монреальского протокола 2014 г. «повысит потенциал государств в части пресечения роста числа и снижения степени серьезности случаев недисциплинированного поведения на борту воздушных судов»<sup>492</sup>.

Во-вторых, важен комплексный подход, предусматривающий одновременное и согласованное уточнение нескольких действующих

---

<sup>491</sup> См.: Там же.

<sup>492</sup> Административная справка для ратификации Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, или присоединения к нему (Монреальский протокол 2014 года) [Электронный ресурс]. Документ ИКАО ОМ/14-2702. URL: [http://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/Montreal%20Protocol%202014\\_RU.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/Montreal%20Protocol%202014_RU.pdf) (дата обращения: 05.02.2017).

нормативно-правовых актов, а не какого-либо одного. Можно предложить внесение ряда изменений в действующее законодательство РФ.

Во-первых, необходимо включить в КоАП РФ специальный состав, представляющий собой нарушение Правил поведения на борту воздушного судна. При этом статус КВС подразумевает осуществление им в пределах предоставленных полномочий исполнительной юрисдикции государства. Согласно ч. 1, 3 ст. 4 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»<sup>493</sup> обеспечение транспортной, в том числе, авиационной, безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчиков, то есть, в российском законодательстве фактически проводится идея о наделении перевозчика элементами государственных полномочий. Следовательно, правом на составление протоколов об административных правонарушениях на борту воздушного судна необходимо наделить КВС.

Также необходимо признать, что совершение ряда насильственных преступлений против личности и имущества на борту воздушного судна в полете является отягчающим обстоятельством. Согласно ст. 20 УК РФ дела о преступлениях, являющихся квалифицированными составами всех указанных преступлений, относятся к делам публичного обвинения, то есть должны быть возбуждены и при отсутствии заявления потерпевшего.

Одновременно необходимо принять Правила поведения на борту воздушного судна («Правила») в качестве нормативно-правового акта федерального уровня – например, включить в ВК РФ или утвердить Постановлением Правительства Российской Федерации. Следует отметить, что в настоящее время существуют Требования по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 15 ноября

---

<sup>493</sup> Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007. – № 7 – Ст. 837.

2014 г. № 1208<sup>494</sup>, несоблюдение которых влечет привлечение к административной ответственности. Однако данные Требования не касаются недисциплинированного поведения на борту воздушного судна.

Кроме этого, желательно увеличить сроки привлечения нарушителей к ответственности, чтобы можно было возбуждать производство после их возвращения из зарубежных поездок.

Во-вторых, необходимо внести в ВК РФ изменения, которые касаются полномочий КВС по противодействию недисциплинированному поведению пассажиров (пп. 2 п. 2 ст. 58). В частности, необходимо:

- уточнить меры принуждения, которые может применять КВС, и «средства сдерживания», которые могут применяться на борту;
- предусмотреть возможность и порядок делегирования КВС своих полномочий по пресечению правонарушений на борту другим членам экипажа воздушного судна;
- предусмотреть полномочие КВС принять решение о задержании недисциплинированного пассажира экипажем на борту воздушного судна, совершившего посадку на территории иностранного государства, и отправки его обратным рейсом в РФ для производства процессуальных действий.

Необходимо также ввести должность сотрудника службы авиационной безопасности, определив его подчиненность и полномочия. Поскольку, как представляется, на уровне универсального международного договора вопросы статуса таких лиц не могут быть детально проработаны, следует установить на уровне законодательства, что такие лица являются сотрудниками перевозчика и подчиняются КВС. Перспективным направлением является создание специальной службы авиационной безопасности в составе Министерства внутренних дел Российской Федерации (МВД России) и, соответственно,

---

<sup>494</sup> Там же. – 2014. – № 47. – Ст. 6565.

наделение сотрудников такой службы статусом самостоятельных по отношению к КВС должностных лиц<sup>495</sup>.

---

<sup>495</sup> Предлагаемая редакция изменений в законодательные акты Российской Федерации – см.: Приложения 4-6 к диссертации.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Обеспечение авиационной безопасности всегда являлось одним из важнейших направлений сотрудничества государств. На современном этапе, в связи с заметно участвовавшими случаями недисциплинированного поведения авиапассажиров, особое значение приобретает также задача поддержания общественного порядка на борту воздушного судна. Решение указанных задач состоит в обеспечении эффективного пресечения недисциплинированного поведения и других нарушений на борту воздушного судна, а также независимого расследования противоправных деяний (в том числе преступлений) на воздушном транспорте и справедливого наказания причастных к их совершению лиц.

Проведенное научное исследование доказывает неспособность действующих норм международного права обеспечить эффективное противодействие неправомерным деяниям на воздушном транспорте.

Несмотря на заключение ряда международных договоров, в определенных случаях в отношении неправомерных деяний, совершаемых на борту воздушного судна, сохраняется т.н. «юрисдикционный пробел», – ситуации, когда ни одно государство не обязано установить и (или) осуществить юрисдикцию в отношении деяния, совершенного на борту воздушного судна. Названный пробел существует в двух аспектах.

Во-первых – в отношении совершенного деяния, поскольку государство, в котором нарушителя высаживают с борта воздушного судна, в соответствии с действующими международно-правовыми нормами не обязано его задержать и привлечь к ответственности, а также, при отсутствии соответствующего двустороннего соглашения, не обязано его передать государству, имеющему право на установление юрисдикции в отношении деяния.

Во-вторых – в отношении совершаемого на борту воздушного судна деяния, поскольку в соответствии с международно-правовыми договорами,



государства в лице командиров воздушных судов не обязаны осуществлять юрисдикцию в отношении правонарушений на борту.

В связи с указанными обстоятельствами существует необходимость совершенствования конвенционных механизмов противодействия правонарушениям на воздушном транспорте путем включения обязательства государства посадки и эксплуатанта воздушного судна не только устанавливать, но и осуществлять юрисдикцию в отношении любых деяний, совершаемых на борту воздушного судна в полете и, если применимо, на воздушном транспорте в целом.

Еще один существенный пробел в международно-правовом регулировании в рассматриваемой сфере – отсутствие требования об обязательном учете наличия реальной связи между воздушным судном и государством, осуществляющим его регистрацию. Данное обстоятельство приводит в ряде случаев к неэффективности юрисдикции государства регистрации воздушного судна и способствует использованию воздушных судов в противоправных целях. Представляется, что в Чикагскую конвенцию 1944 г. и (или) соответствующее приложение к ней должны быть включены критерии осуществления регистрации воздушного судна, подразумевающие наличие реальной связи между государством и воздушным судном.

Анализ ряда конкретных дел, связанных с наиболее опасными преступлениями на воздушном транспорте, продемонстрировал несовершенство существующего юридического механизма реализации принципа “*aut dedere aut judicare*” в отношении таких деяний. Отсутствие гарантий справедливого и независимого расследования преступлений на воздушном транспорте и обеспечения наказания виновных способствует превращению в средство политического воздействия не только самих преступлений, но и процедуры их расследования и наказания виновных. Представляется, что необходимо дополнение международных договоров процессуальными гарантиями их исполнения. Однако данная мера вряд ли

легко осуществима на практике в связи с понятным нежеланием государств устанавливать для себя слишком жесткие обязательства.

Немало противоречий таит в себе и законодательство государств. Государства при формулировании составов преступлений и иных правонарушений на воздушном транспорте, с одной стороны, не всегда в полной мере учитывают положения международных конвенций, а с другой – ориентируются на свои национальные и культурные особенности, сложившуюся практику и другие индивидуальные обстоятельства. В результате национальное законодательство разнообразно, что создает правовую неопределенность и обуславливает дополнительные сложности или невозможность привлечения нарушителей к ответственности. Не является исключением и российское законодательство, где в настоящее время отсутствует специальный состав, который охватывал бы случаи нарушения правил поведения на борту воздушного судна в полете, четко не определены права командира воздушного судна по пресечению таких деяний, не дано определение термину «воздушное судно Российской Федерации». Статистика МВД России и крупнейших перевозчиков свидетельствует о том, что проблема противодействия неправомерным деяниям на борту воздушных судов в настоящее время актуальна. В диссертации предлагается проект комплексных изменений в действующее законодательство Российской Федерации с целью его гармонизации с международным правом и повышения эффективности. Также предложен проект Правил поведения на борту воздушного судна, которые могут быть приняты в качестве нового Приложения 20 к Чикагской конвенции 1944 г. (международного стандарта ИКАО).

Стоит отметить интересную тенденцию в сфере международного воздушного права, а именно – некоторое расширение полномочий ИКАО при содействии правовому урегулированию вопросов, связанных с неправомерными деяниями на воздушном транспорте. Предмет международных договоров, которые были заключены под эгидой названной организации начиная с 2010 г., выходит за рамки сугубо безопасности

воздушного судна и включает, во-первых, вопросы защиты не имеющих непосредственного отношения к воздушному транспорту лиц и объектов, в отношении которых воздушное судно может быть средством или местом совершения противоправного деяния, а также вопросы обеспечения общественного порядка на борту воздушного судна – пресечение недисциплинированного поведения, которое может не создавать прямую угрозу безопасности полета.

Думается, что указанные обстоятельства свидетельствуют о наметившейся в настоящее время тенденции расширения понятия «авиационная безопасность». Продолжение исследований в данной области представляется перспективным направлением научной деятельности.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

### I. Международно-правовые акты и официальные документы

1. Устав Организации Объединенных Наций (Сан-Франциско, 20 июня 1945 г.) [Текст] // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. 12. – М.: Госполитиздат, 1956. – С. 14–47.
2. Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 07 декабря 1944 г.) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_cons.pdf](http://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf) (дата обращения: 05.02.2017).
3. Конвенция об открытом море (Женева, 29 апреля 1958 г.) [Текст] // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. 22. – М.: Междунар. отношения, 1967. – С. 222–232.
4. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.) [Текст] // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. 44. – М.: Междунар. отношения, 1990. – С. 218–225.
5. Венская конвенция о праве международных договоров 1969 г. (Вена, 23 мая 1969 г.) [Текст] // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1986. – № 37. – Ст. 772.
6. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.) [Текст] // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. 27. – М.: Междунар. отношения, 1974. – С. 292–296.
7. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.) [Текст] //

Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. 29. – М.: Междунар. отношения, 1975. – С. 90–95.

8. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.) [Текст] // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1997. – № 48. – Ст. 5493.

9. Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию (Монреаль, 24 февраля 1988 г.) [Текст] // Действующее международное право: в 2 т. / сост. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова. – Т. 2. – М.: Междунар. отношения, 2007. – С. 431–435.

10. Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекин, 10 сентября 2010 г.) [Электронный ресурс]. URL:

[http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/beijing\\_protocol.pdf](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/beijing_protocol.pdf)  
(дата обращения: 05.02.2017).

11. Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 10 сентября 2010 г.) [Электронный ресурс]. URL:  
[http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/beijing\\_convention.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/beijing_convention.shtml)  
(дата обращения: 05.02.2017).

12. Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреаль, 4 апреля 2014 г.) [Электронный ресурс]. URL:  
[http://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole\\_mu.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole_mu.pdf) (дата обращения: 05.02.2017).

13. Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation = (Конвенция о воздушном передвижении) (Париж, 13 октября 1919 г.) [Text] // International Legislation: A Collection of the Texts of Multipartite International

Instruments of General Interest / edited by M.O. Hudson. – Vol. I. – Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 1931–1950. – P. 359.

14. Ibero-American Convention on Air Navigation = (Иберо-Американская Конвенция о воздушном передвижении) (Мадрид, 1 ноября 1926 г.) [Text] // International Legislation: A Collection of the Texts of Multipartite International Instruments of General Interest / edited by M.O. Hudson. – Vol. III. – Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 1931–1950. – P. 2019.

15. Pan-American Convention on Commercial Aviation = (Панамериканская Конвенция о коммерческой авиации) (Гавана, 20 февраля 1928 г.) [Text] // International Legislation: A Collection of the Texts of Multipartite International Instruments of General Interest / edited by M.O. Hudson. – Vol. IV. – Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 1931–1950. – P. 2354.

16. Convention on the Intergovernmental Maritime Consultative Organization = (Конвенция о Межправительственной морской консультативной организации) (Женева, 6 марта 1948 г.) [Электронный ресурс]. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201276/volume-1276-I-4214-English.pdf> (дата обращения: 05.02.2017).

17. International Air Services Transit Agreement = (Соглашение о транзите в международных воздушных сообщениях) (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) [Электронный ресурс]. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%2084/volume-84-II-252-English.pdf> (дата обращения: 05.02.2017).

18. Конвенция о предотвращении и наказании преступлений против лиц, пользующихся международной защитой, в том числе дипломатических агентов (Нью-Йорк, 14 декабря 1973 г.) [Текст] // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. 33. – М.: Междунар. отношения, 1979. – С. 90–94.

19. Международная конвенция о борьбе с захватом заложников (Нью-Йорк, 17 декабря 1979 г.) [Текст] // Сборник действующих договоров,

соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. 43. – М.: Междунар. отношения, 1989. – С. 99–105.

20. Конвенция о физической защите ядерного материала (Вена, 26 октября 1979 г.) [Текст] // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. 43. – М.: Междунар. отношения, 1989. – С. 105–115.

21. Международная конвенция о борьбе с бомбовым терроризмом (Нью-Йорк, 15 декабря 1997 г.) [Текст] // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2001. – № 35. – Ст. 3513.

22. Международная конвенция о борьбе с финансированием терроризма [Текст]: принята резолюцией 54/109 Генеральной Ассамблеи ООН от 9 декабря 1999 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2003. – № 12. – Ст. 1059.

23. Договор о сотрудничестве государств-участников Содружества Независимых Государств в борьбе с терроризмом (Минск, 4 июня 1999 г.) [Текст] // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2006. – № 22 – Ст. 2291.

24. Шанхайская Конвенция о борьбе с терроризмом, сепаратизмом и экстремизмом (Шанхай, 15 июня 2001 г.) [Текст] // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2003. – № 41. – Ст. 3947.

25. Договор о Евразийском экономическом союзе (Астана, 29 мая 2014 г.) [Текст]: Приложение 24 – Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2014. – № 229. – Ст. 5310.

26. Европейская конвенция о пресечении терроризма (Страсбург, 27 января 1977 г.) [Текст] // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2003 г. – № 3. – Ст. 202.

27. Конвенция Совета Европы о предупреждении терроризма (Варшава, 16 мая 2005 г.) [Текст] // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2009. – № 20. – Ст. 2393.

28. Inter-American Convention Against Terrorism = (Межамериканская конвенция против терроризма) (Бриджтаун, 6 марта 2002 г.) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.oas.org/xxxiiga/english/docs\\_en/docs\\_items/agres1840\\_02.htm](http://www.oas.org/xxxiiga/english/docs_en/docs_items/agres1840_02.htm) (дата обращения: 05.02.2017).

29. SAARC Regional Convention on Suppression of Terrorism = (Региональная Конвенция СААРК о пресечении терроризма) (Катманду, 4 ноября 1987 г.) [Электронный ресурс]. URL: <https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv18-english.pdf> (дата обращения: 05.02.2017).

30. ICAO Legal Committee. 12<sup>th</sup> Session (Munich, August 18–September 04, 1959). Minutes and Documents. – Vol. I: Minutes. Документ ИКАО Doc. 8111-LC/146-1 [Text]. – Монреаль: ИКАО, 1960.

31. ICAO Legal Committee. 14<sup>th</sup> Session (Rome, August 28–September 15, 1962). Minutes and Documents. – Vol. I: Minutes. Документ ИКАО 8302-LC/150-1 [Text]. – Монреаль: ИКАО, 1963.

32. International Conference on Air Law (Tokyo, August–September 1963). Minutes and Documents – Vol. I: Minutes. Документ ИКАО Doc. 8565/LC.152-1 [Text]. – Монреаль: ИКАО, 1966.

33. ICAO Legal Committee. 17<sup>th</sup> session (Montreal, February 09–March 11, 1970). Minutes and Documents. Документ ИКАО Doc. 8877-LC/161 [Text]. – Монреаль: ИКАО, 1970.

34. ICAO Legal Committee 17<sup>th</sup> Session (Montreal, February 9–March 11, 1970). Report of the Subcommittee on the Subject of Unlawful Seizure of Aircraft. Документ ИКАО Doc. 8838-LC/157 [Text]. – Монреаль: ИКАО, 1969.

35. Proceedings of the Subcommittee of the Legal Committee on the Subject of Unlawful Seizure of Aircraft Res. 16-37. Документ ИКАО Doc. 8838-LC/157 [Text]. – Монреаль: ИКАО, 1969.



36. International Conference on Air Law (The Hague, December 1–16, 1970). Minutes and Documents. – Vol. I: Minutes. Документ ИКАО Doc. 8979-LC/165-1 [Text]. – Монреаль: ИКАО, 1972.
37. ICAO Legal Committee. 20<sup>th</sup> Session (Special) (Montreal, January 9–30, 1973). Minutes and Documents. – Vol. II: Documents. Документ ИКАО Doc. 9050-LC/169-2 [Text]. – Монреаль: ИКАО, 1973.
38. Final Act of the International Conference on Air Law (Rome, August 28–September 21, 1973). Minutes and Documents. Документ ИКАО Doc. 9225-LC/178 [Text]. – P. 443–458.
39. ICAO Legal Committee. 23rd Session (Montreal, February 8–27, 1978). Minutes and Documents. – Vol. 1: Minutes. Документ ИКАО Doc. 9238 LC/180-1 [Text]. – Монреаль: ИКАО, 1978.
40. Приложение 7 «Национальные и регистрационные знаки воздушных судов» [Текст]: принято Советом ИКАО 8 февраля 1949 г. – 6-е изд. – Монреаль: ИКАО, 2012.
41. Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации [Текст]: принято Советом ИКАО 11 апреля 1951 г. – 10-е изд. – Монреаль: ИКАО, 2010.
42. Приложение 17 «Безопасность. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» к Конвенции о международной гражданской авиации [Текст]: принято Советом ИКАО 22 марта 1974 г. – 9-е изд. – Монреаль: ИКАО, 2011.
43. Report on the Study on the Safety and Security Aspects of Economic Liberalization (May 11, 2005). Документ ИКАО C-WP/12480 [Текст]. – Монреаль: ИКАО, 2005.
44. Доклад Специального подкомитета Юридического комитета ИКАО по подготовке одного или нескольких инструментов, рассматривающих новые и возникающие угрозы (Монреаль, 3–6 июня 2007 г.). Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2 [Текст]. – Монреаль: ИКАО, 2009.

45. Доклад 34-й сессии Юридического комитета ИКАО (Монреаль, 9-17 сентября 2009 г.). Документ ИКАО Doc. 9926-LC/194[Текст]. – Монреаль: ИКАО, 2009.

46. Международная конференция по воздушному праву (Пекин, 30 августа–10 сентября 2010 г.). Возможные формы документов, которые могут быть приняты на Дипломатической конференции по авиационной безопасности. Документ ИКАО DCAS Doc. No. 16 31/8/10 [Текст]. – Монреаль: ИКАО, 2011.

47. Доклад Специального подкомитета Юридического комитета ИКАО по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров (Монреаль, 22–25 мая 2012 г.) Документ ИКАО LC/SC-MOT [Текст]. – Монреаль: ИКАО, 2013.

48. Municipal Legal Framework for Treatment of Unruly Passengers (Presented by the United States). Special Sub-committee of the Legal Committee for the Modernization of the Tokyo Convention including the Issue of Unruly Passengers. Second Meeting (Montreal, December 3–7, 2012). Документ ИКАО LC/SC-MOT/2-WP/4 [Text]. – Монреаль: ИКАО, 2012.

49. Доклад 35-й сессии Юридического комитета ИКАО (Монреаль, 6–15 мая 2013 г.). Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35 [Текст]. – Монреаль: ИКАО, 2013.

50. Views of the United Arab Emirates on the Draft Protocol to Amend the Tokyo Convention. 35th Session of the Legal Committee (Montreal, May 6–15, 2013). Working Paper. Документ ИКАО LC/35-WP/2-5 [Text]. – Монреаль: ИКАО, 2013.

51. Comments of the International Air Transport Association (IATA) on LC/35-WP/2-1 and the Legal Aspects of the Issue of Unruly passengers. Документ ИКАО LC/35-WP/2-2 [Text]. – Монреаль: ИКАО, 2013.

52. Views of the International Air Transport Association (IATA) on Some Practical Aspects of the Issue of Unruly Passengers. Документ ИКАО LC/35-WP/2-3 [Text]. – Монреаль: ИКАО, 2013.

53. Comments of the International Union of Aerospace Insurers (IUAI) on LC/35-WP/2-1 and the Legal Aspects of the Issue of Unruly passengers. Документ ИКАО LC/35-WP/2-4 [Text]. – Монреаль: ИКАО, 2013.

54. Comments on the Issue of State of Landing Jurisdiction. Документ ИКАО Doc. No. 20 13/3/14 [Text]. – Монреаль: ИКАО, 2014.

55. Comments on the Issue of State of Operator Jurisdiction. Документ ИКАО Doc. DCTC Doc No. 18 13/3/14 [Text]. – Монреаль: ИКАО, 2014.

56. Международная конференция по воздушному праву (Монреаль, 26 марта–4 апреля 2014 г.). Доклад рабочей группы по юрисдикции. Документ ИКАО DCTC Flimsy No. 2 31/3/14 Revised 1/4/14 [Текст]. – Монреаль: ИКАО, 2014.

57. Резолюция A33-1 «Декларация о ненадлежащем использовании гражданской авиации в качестве оружия уничтожения и о других террористических актах, затрагивающих гражданскую авиацию» [Текст] // Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2013 г.). Документ ИКАО 10022. – Монреаль: ИКАО, 2013. – С. VII-1–VII-2.

58. Резолюция A33-4 «Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные / нарушающие порядок пассажиры)» [Текст] // Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2013 г.). Документ ИКАО 10022. – Монреаль: ИКАО, 2013. – С. V-4–V-6.

59. Инструктивный материал по юридическим аспектам проблемы недисциплинированных / нарушающих порядок пассажиров [Текст]. – Циркуляр ИКАО Cir 288-LE/1. – Монреаль: ИКАО, 2002.

60. Резолюция A39-10 «Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года» [Текст] // Резолюции 39 Ассамблеи (Монреаль, 27 сентября – 6 октября 2016 г.). – Монреаль: ИКАО, 2016. – С. 41.

61. Резолюция A39-11 «Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области» [Текст] // Резолюции 39 Ассамблеи (Монреаль, 27 сентября – 6 октября 2016 г.). – Монреаль: ИКАО, 2016. – С. 45–47.

62. Административная справка для ратификации Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, или присоединения к нему (Монреальский протокол 2014 года). Документ ИКАО ОМ/14-2702 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/Montreal%20Protocol%202014\\_RU.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/Montreal%20Protocol%202014_RU.pdf) (дата обращения: 05.02.2017).

63. Fact Sheet. Unruly Passengers. Документ ИАТА [Электронный ресурс]. URL: [http://www.iata.org/pressroom/facts\\_figures/fact\\_sheets/Documents/fact-sheet-unruly-passengers.pdf](http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/fact-sheet-unruly-passengers.pdf) (дата обращения: 17.02.2017).

64. Информация о статусе Токийской конвенции 1963 г. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Tokyo\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Tokyo_EN.pdf) (дата обращения: 22.01.2017).

65. Информация о статусе Гаагской конвенции 1970 г. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Hague\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Hague_EN.pdf) (дата обращения: 22.01.2017).

66. Информация о статусе Монреальской конвенции 1971 г. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl71\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl71_EN.pdf) (дата обращения: 22.01.2017).

67. Информация о статусе Монреальского протокола 1988 г. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/VIA\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/VIA_EN.pdf) (дата обращения: 22.01.2017).

68. Информация о статусе Пекинской конвенции 2010 г. [Электронный ресурс]. URL:

[http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing\\_Conv\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Conv_EN.pdf)

(дата обращения: 22.01.2017)

69. Информация о статусе Пекинского протокола 2010 г. [Электронный ресурс]. URL:

[http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing\\_Prot\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Prot_EN.pdf)

(дата обращения: 22.01.2017).

70. Информация о статусе Монреальского протокола 2014 г. [Электронный ресурс]. URL:

[http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Montreal\\_Prot\\_2014\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Montreal_Prot_2014_EN.pdf)

(дата обращения: 22.01.2017).

71. Proceedings of International Civil Aviation Conference (Chicago, Illinois, November 1–December 7, 1944) [Text]. – Vol. I. – Washington: U.S. Government Printing Office, 1948.

72. Joint Statement on International Terrorism = (Совместное заявление глав государств и правительств о международном терроризме) (Бонн, 17 июля 1978 г.) [Текст] // The British Yearbook of International Law. – 1978. – Vol. 49 (1). – P. 423.

73. Text of Statements Adopted by Leaders of 7 Industrial Nations // The New York Times. [Электронный ресурс]. – 1986. – May, 5. URL: <http://www.nytimes.com/1986/05/06/world/summit-tokyo-forging-2-accords-texts-statements-adopted-leaders-7-industrial.html?pagewanted=all> (дата обращения: 05.02.2017).

74. Report of the Ad Hoc Consultative Meeting of Senior Representatives of International Organizations on the “Genuine Link” (July 17, 2006) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/61/160](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/61/160) (дата обращения: 05.02.2017).

75. Report of the Panel of Experts Established by Resolution 1306 (2000) on the Situation in Sierra Leone (December 20, 2001) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/2000/1195](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/2000/1195) (дата обращения: 05.02.2017).

76. Letter from the Chairman of the Security Council Committee Established Pursuant to Resolution 1343 (2001) concerning Liberia addressed to the President of the Security council (October 26, 2001) [Text]. Документ ООН S/2001/1015.

77. Резолюция Совета Безопасности Организации Объединенных Наций 731 (1992) от 21 января 1992 г. Документ ООН S/RES/731 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/731\(1992\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/731(1992)) (дата обращения: 05.02.2017).

78. Резолюция Совета Безопасности Организации Объединенных Наций 748 (1992) от 31 марта 1992 г. Документ ООН S/RES/748 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/748\(1992\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/748(1992)) (дата обращения: 05.02.2017).

79. Резолюция 883 (1993), принятая Советом Безопасности на его 3312-м заседании 11 ноября 1993 г. Документ ООН S/RES/883 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/883\(1993\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/883(1993)) (дата обращения: 05.02.2017).

80. Резолюция 1343 (2001), принятая Советом Безопасности на его 4287-м заседании 07 марта 2001 г. Документ ООН S/RES/1343 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/1343\(2001\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1343(2001)) (дата обращения: 05.02.2017).

81. Резолюция 2166 (2014), принятая Советом Безопасности на его 7221-м заседании 21 июля 2014 г. Документ ООН S/RES/2166 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/2166\(2014\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2166(2014)) (дата обращения: 05.02.2017).

82. Письмо Постоянных представителей Австралии, Бельгии, Малайзии, Нидерландов и Украины при Организации Объединенных Наций от 10 июля 2015 г. на имя Председателя Совета безопасности. Документ ООН

S/2015/528 от 10 июля 2015 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N15/215/80/PDF/N1521580.pdf?OpenElement> (дата обращения: 05.02.2017).

83. Письмо Постоянного представителя Нидерландов при Организации Объединенных Наций от 20 июля 2015 года на имя Председателя Совета безопасности. Документ ООН S/2015/551 от 20 июля 2015 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N15/224/99/PDF/N1522499.pdf?OpenElement> (дата обращения: 05.02.2017).

## **II. Нормативные правовые акты СССР и Российской Федерации**

84. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 20 октября 1960 г. «О ратификации Конвенций по морскому праву» [Текст] // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1960. – № 42. – Ст. 390.

85. Уголовный кодекс РСФСР [Текст]: утвержден Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 27 октября 1960 г. // Ведомости Верховного Совета РСФСР. – 1960. – № 40. – Ст. 591.

86. Воздушный кодекс СССР [Текст]: утвержден Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 декабря 1961 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1961. – № 52. – Ст. 538.

87. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 4 августа 1971 г. № 2000-VIII «О ратификации Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов» [Текст] // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1971. – № 32. – Ст. 327.

88. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 27 декабря 1972 г. № 3719-VIII «О ратификации Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации» [Текст] // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1973. – № 1. – Ст. 2.

89. Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 17 апреля 1973 г. «О внесении дополнений и изменений в Уголовный кодекс РСФСР» [Текст] // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1973. – № 16. – Ст. 352.

90. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 4 декабря 1987 г. № 8109-XI «О присоединении СССР к Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов» [Текст] // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1987. – № 50. – Ст. 804.

91. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 20 февраля 1989 г. № 10153-XI «О ратификации протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации» [Текст] // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1989. – № 10. – Ст. 69.

92. Закон СССР от 23 октября 1990 г. № 1741-I «Об уголовной ответственности за блокирование транспортных коммуникаций и иные незаконные действия, посягающие на нормальную и безопасную работу транспорта» [Текст] // Ведомости Съезда Народных Депутатов СССР и Верховного Совета СССР. – 1990. – № 44. – Ст. 911.

93. Постановление Верховного Совета СССР от 23 октября 1990 г. № 1742-I «О введении в действие закона СССР «Об уголовной ответственности за блокирование транспортных коммуникаций и иные незаконные действия, посягающие на нормальную и безопасную работу транспорта» [Текст] // Ведомости Съезда Народных Депутатов СССР и Верховного Совета СССР. – 1990. – № 44. – Ст. 912.

94. Закон Российской Федерации от 01 апреля 1993 г. № 4730-1 «О государственной границе Российской Федерации» [Текст] // Ведомости Съезда Народных Депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации. – 1993. – № 17. – Ст. 594.

95. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. [Текст] // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2014. – № 15. – Ст. 1691.



96. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ [Текст] // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.

97. Федеральный закон от 26 февраля 1997 г. № 30-ФЗ «О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и Соглашения об осуществлении части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву» [Текст] // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1997. – № 9. – Ст. 1013.

98. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ [Текст] // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 1, ч. 1. – Ст. 1.

99. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. [Текст] // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1997. – № 12. – Ст. 1383.

100. Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» [Текст] // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2006. – № 11 – Ст. 1146.

101. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [Текст] // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007. – № 7 – Ст. 837.

102. Федеральный закон от 3 марта 2007 г. № 28-ФЗ «О снятии оговорок к некоторым международным договорам» [Текст] // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007. – № 10. – Ст. 1155.

103. Требования по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 15 ноября 2014 г. № 1208 [Текст] // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2014. – № 47. – Ст. 6565.

### III. Иные официальные документы Российской Федерации

104. Письмо МИД России от 13 января 1992 г. N 11/Угп // Действующее международное право: в 3 т. / сост.: Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова. – Т. 1. – М.: Изд-во Моск. независимого ин-та междунар. права, 1996. – С. 476.

105. Заявление МИД России об обсуждении в Совете Безопасности ООН дальнейших действий в связи с продолжающимся расследованием обстоятельств крушения малайзийского авиалайнера МН-17 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.mid.ru/foreign\\_policy/news/-/asset\\_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/1621649](http://www.mid.ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/1621649) (дата обращения: 22.01.2017).

106. Проект Федерального закона № 550548-6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием законодательства в области безопасности воздушных перевозок» [Электронный ресурс]. URL: <http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/%28SpravkaNew%29?OpenAgent&RN=550548-6&02> (дата обращения: 01.12.2016).

107. Заключение по проекту федерального закона № 550548-6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием законодательства в области безопасности воздушных перевозок», внесенному членами Совета Федерации Е.Г.Тарло, Н.В.Косаревым, Н.В.Власенко и другими (I чтение) [Электронный ресурс]. URL: <http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/%28SpravkaNew%29?OpenAgent&RN=550548-6&02> (дата обращения: 22.01.2017).

108. Проект Федерального закона № 49153-6 «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации (о праве перевозчика в одностороннем порядке отказывать в заключении договора воздушной перевозки)» [Электронный ресурс]. URL:

[http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/\(SpravkaNew\)?OpenAgent&RN=49153-6&02](http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/(SpravkaNew)?OpenAgent&RN=49153-6&02)  
(дата обращения: 01.12.2016).

109. Проект Федерального закона № 703192-6 «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (Общая часть)» [Электронный ресурс]. URL: [http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/\(Spravka\)?OpenAgent&RN=703192-6](http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/(Spravka)?OpenAgent&RN=703192-6) (дата обращения: 01.12.2016).

#### **IV. Нормативные акты иностранных государств**

110. Civil Aviation Act 1949 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1949/67/enacted> (дата обращения: 21.01.2017).

111. Dangerous Drugs Act 1951 // Customs Code / Secretary C. & E. – Vol. 4, pt. 8. – No. 30646/1956.

112. Tokyo Convention Act 1967 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/52/enacted> (дата обращения: 21.01.2017).

113. Crimes (Aviation) Act No. 131 dated September 27, 1991 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.comlaw.gov.au/Series/C2004A04214> (дата обращения: 21.01.2017).

114. An Act relating to the extradition of persons to and from Australia No. 4 dated March 9, 1988 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.comlaw.gov.au/Series/C2004A03597> (дата обращения: 21.01.2017).

115. Extradition (Aviation) Regulations. Select Legislative Instrument No. 92 dated June 4, 2009 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.comlaw.gov.au/Details/F2009L02133> (дата обращения: 21.01.2017).

116. An Act Respecting the Criminal Law, or Criminal Code (R.S.C., 1985, c. C-46) [Электронный ресурс]. URL: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-46/> (дата обращения: 21.01.2017).

117. An Act respecting extradition, to amend the Canada Evidence Act, the Criminal Code, the Immigration Act and the Mutual Legal Assistance in Criminal Matters Act and to amend and repeal other Acts in consequence, or An Extradition Act dated June 17, 1999 (S.C. 1999, с. 18) [Электронный ресурс]. URL: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/E-23.01/> (дата обращения: 21.01.2017).

118. U.S. Code. Title 49. Transportation [Электронный ресурс]. URL: <http://uscode.house.gov/download/download.shtml> (дата обращения: 21.01.2017).

119. Резолюция Конгресса США от 14 сентября 2001 г. S.J.Res.23 «Разрешение на применение военной силы» (S.J.Res.23 – Authorization for Use of Military Force) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.congress.gov/bill/107<sup>th</sup>-congress/senate-joint-resolution/23> (дата обращения: 08.01.2017).

120. Criminal Code (Strafgesetzbuch, StGB) dated November 13, 1998 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.gesetze-im-internet.de/englisch\\_stgb/index.html](http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/index.html) (дата обращения: 21.01.2017).

121. Act on International Cooperation in Criminal Matters dated December 23, 1982 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.gesetze-im-internet.de/englisch\\_irg/englisch\\_irg.html](http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_irg/englisch_irg.html) (дата обращения: 21.01.2017).

122. Уголовный кодекс Австрии [Текст] / под ред. С.В. Милюкова. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2004. – 352 с.

123. Уголовный кодекс Норвегии [Текст] / под ред. Ю.В. Голика. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. – 375 с.

124. Уголовный кодекс Республики Сан-Марино [Текст] / под ред. С.В. Максимова. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2002. – 253 с.

125. Federal Law No. 3 of 1987 on Issuance of the Penal Code [Электронный ресурс]. URL: [https://www.icrc.org/ihl-nat/6fa4d35e5e3025394125673e00508143/e656047207c93f99c12576b2003ab8c1/\\$FILE/Penal%20Code.pdf](https://www.icrc.org/ihl-nat/6fa4d35e5e3025394125673e00508143/e656047207c93f99c12576b2003ab8c1/$FILE/Penal%20Code.pdf) (дата обращения: 21.01.2017).

126. Federal Law No. 39 dated October 31, 2006 On International Judicial Cooperation in Criminal Matters [Электронный ресурс]. URL:

<http://www.ilovetheuae.com/2010/07/15/uae-federal-law-no-39-on-international-judicial-co--operation-in-criminal-matters> (дата обращения: 21.01.2017).

127. Уголовный кодекс Турции [Текст] / под ред. Н. Сафарова, Х. Бабаева. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2003. – 374 с.

128. Закон об исламских уголовных наказаниях Исламской Республики Иран [Текст] / Под ред. А.И. Ахани. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2008. – 343 с.

129. Уголовный кодекс Республики Таджикистан [Текст] / под ред. А.В. Федорова. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2001. – 410 с.

130. Civil Aviation Act No. 616 dated May 27, 2009 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.saflii.org/za/legis/num\\_act/caa2009154.pdf](http://www.saflii.org/za/legis/num_act/caa2009154.pdf) (дата обращения: 21.01.2017).

131. Protection of Constitutional Democracy Against Terrorist and Related Activities Act No. 33 dated February 04, 2005 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.saflii.org/za/legis/consol\\_act/pocdataaraa2004799/](http://www.saflii.org/za/legis/consol_act/pocdataaraa2004799/) (дата обращения: 21.01.2017).

132. Extradition Act No. 67 dated June 13, 1962 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.justice.gov.za/legislation/acts/1962-067.pdf> (дата обращения: 21.01.2017).

133. Criminal Law of the People's Republic of China dated July 01, 1979 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.npc.gov.cn/englishnpc/Law/2007-12/13/content\\_1384075.htm](http://www.npc.gov.cn/englishnpc/Law/2007-12/13/content_1384075.htm) (дата обращения: 21.01.2017).

134. Extradition Law of the People's Republic of China (Order of the President No. 42 dated December 28, 2000) [Электронный ресурс]. URL: [http://english1.english.gov.cn/laws/2005-09/22/content\\_68710.htm](http://english1.english.gov.cn/laws/2005-09/22/content_68710.htm) (дата обращения: 21.01.2017).

135. Criminal Code dated January 01, 1998 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.law.go.kr/engLsSc.do?menuId=0&subMenu=5&query=%ED%98%95%EB%B2%95#liBgcolor6> (дата обращения: 21.01.2017).

136. Aviation Safety and Security Act No. 9780 dated June 09, 2009 [Электронный ресурс]. URL:

<http://www.law.go.kr/engLsSc.do?menuId=0&subMenu=5&query=%ED%98%95%EB%B2%95#liBgcolor6> (дата обращения: 21.01.2017).

137. Extradition Act No. 4015 dated August 05, 1988 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.unodc.org/res/cld/document/kor/2005/extradition\\_act\\_html/Korea\\_Extradition\\_Act.pdf](http://www.unodc.org/res/cld/document/kor/2005/extradition_act_html/Korea_Extradition_Act.pdf) (дата обращения: 21.01.2017).

138. Уголовный кодекс Аргентины [Текст] / под ред. Ю.В. Голика. – СПб: Юрид. центр Пресс, 2003. – 240 с.

139. Criminal Code. Law No. 2,848 dated December 07, 1940 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del2848compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm) (дата обращения: 21.01.2017).

140. National Security Act. Law No. 7,170 dated December 14, 1983 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7170.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7170.htm) (дата обращения: 21.01.2017).

141. Act on Extradition. Law No. 6,815 dated August 19, 1980 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l6815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6815.htm) (дата обращения: 21.01.2017).

## **V. Материалы международной судебной и арбитражной практики**

142. S.S. Lotus Case (France v. Turkey). Judgment No. 9 dated September 07, 1927 [Text] // Publications of the Permanent Court of International Justice. – 1927. Ser. A. – No. 10. – P. 1–33.

143. S.S. Lotus Case (France v. Turkey). Dissenting Opinion by Mr. Moore [Text] // Publications of the Permanent Court of International Justice. – 1927. Ser. A. – No. 10. – P. 65–94.

144. The Island of Palmas (or Miangas) Case (United States of America v. The Netherlands). Award of the Tribunal dated April 04, 1928 [Text] // UN Reports of International Arbitral Awards. – 1928. – Vol. 2. – P. 829–871.

145. Nottebohm Case (second phase) (Liechtenstein v. Guatemala). Judgment dated April 06, 1955 [Text] // International Court of Justice Reports. – 1955. – P. 4–27.

146. Case Concerning The Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited (second phase) (Belgium v. Spain). Judgment dated February 05, 1970. International Court of Justice. Separate Opinion of Judge Jessup [Text] // International Court of Justice Reports. – 1970. – P. 161–222.

147. Constitution of the Maritime Safety Committee of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization. Advisory Opinion dated June 08, 1960 [Text] // International Court of Justice Reports. – 1960. – P. 150–172.

148. Anklagemyndigheden v. Poulsen and Diva Navigation case (1992). Case C-286/90, [1992] ECR I-6019. Judgment dated November 24, 1992 [Электронный ресурс]. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61990CJ0286> (дата обращения: 22.01.2017).

149. Commission v. Hellenic Republic (1997) Case C-62/96, [1997] ECR I-6725. Judgment dated November 27, 1997 [Электронный ресурс]. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61996CJ0062> (дата обращения: 22.01.2017).

150. Commission v. France (1996) Case C-334/94, [1996] ECR I-1307. Judgment dated March 07, 1996 [Электронный ресурс]. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61994CJ0334> (дата обращения: 22.01.2017).

151. Commission v. Ireland (1997) Case C-151/96, [1997] ECR I-3327. Judgment dated June 12, 1997 [Электронный ресурс]. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61996CJ0151> (дата обращения: 22.01.2017).

152. Commission v. United Kingdom (1991) Case C-246/89, [1991] ECR I-4585. Judgment dated October 04, 1991 [Электронный ресурс]. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61989CJ0246> (дата обращения: 22.01.2017).

153. R. v. Secretary of State for Transport ex p. Factortame (1991) Case C-221/89, [1991] ECR I-3905. Judgment dated July 25, 1991 [Электронный ресурс]. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61989CJ0221> (дата обращения: 22.01.2017).

154. MV Saiga (No.2) Case (St. Vincent and the Grenadines v. Guinea). International Tribunal for the Law of the Sea. Judgment dated July 01, 1999 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf](http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf) (дата обращения: 22.01.2017).

155. Case Concerning Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United Kingdom). Preliminary Objections. Judgment dated February 27, 1998 [Text] // International Court of Justice Reports. – 1998. – P. 9–31.

156. Case Concerning Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States of America). Preliminary Objections. Judgment dated February 27, 1998 [Text] // International Court of Justice Reports. – 1998. – P. 115–137.

157. Case Concerning Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States of America). Provisional Measures. Order dated April 14, 1992 [Text] // International Court of Justice Reports. – 1992. – P. 114–128.

158. Case Concerning Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States of America). Provisional Measures. Separate Opinion of Judge Lachs [Text] // International Court of Justice Reports. – 1992. – P. 138–139.

159. Case Concerning Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States of America). Provisional Measures. Separate Opinion of Judge Shahabuddeen [Text] // International Court of Justice Reports. – 1992. – P. 140–142.



## VI. Материалы национальной судебной практики

160. Постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации от 10 октября 2003 г. № 5 «О применении судами общей юрисдикции общепризнанных принципов и норм международного права и международных договоров Российской Федерации» [Текст] // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2003. – № 12. – С. 3.

161. Приговор Московского областного суда от 4 февраля 2014 г. по делу № 2-14/2014 [Электронный ресурс]. URL: [http://oblsud.mo.sudrf.ru/modules.php?name=sud\\_delo&srv\\_num=1&name\\_op=doc&number=4332740&delo\\_id=1540006&new=0&text\\_number=1&case\\_id=3322275](http://oblsud.mo.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=1&name_op=doc&number=4332740&delo_id=1540006&new=0&text_number=1&case_id=3322275) (дата обращения: 22.01.2017).

162. Апелляционное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного суда Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. по делу № 4-АПУ14-21СП [Электронный ресурс]. URL: [http://supcourt.ru/stor\\_pdf.php?id=588992](http://supcourt.ru/stor_pdf.php?id=588992) (дата обращения: 22.01.2017).

163. United States v. Cordova and Santano. U.S. District Court, Eastern District of New York. March 17, 1950 [Text] // U.S. Aviation Reports. 1950. – P. 1.

164. R. v. Martin et al. Central Criminal Court (London). March 22, 1956 [Text] // All England Law Reports. – 1956. – Vol. 2. – P. 86–93.

## VII. Книги и статьи на русском языке

165. Актуальные вопросы международного воздушного права [Текст] / под ред. А.С. Пирадова. – М.: Междунар. отношения, 1973. – 200 с.

166. Баталов, А.А. Некоторые тенденции международно-правового регулирования борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации в свете Пекинской международной конференции по воздушному праву 2010 года [Текст] / А.А. Баталов // Евразийский юридический журнал. – 2013. – № 6 (61). – С. 56–61.

167. *Бикеев, И.И.* Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава и пиратство. Некоторые вопросы уголовной ответственности [Текст] / И.И. Бикеев // Закон и право. – 2008. – № 7. – С. 68-71.
168. *Блищенко, И.П.* Прецеденты в международном публичном и частном праве [Текст] / И.П. Блищенко, Ж. Дориа. – 2-е изд., доп. – М.: НИМП, 1999. – 472 с.
169. *Бордунов, В.Д.* Международное воздушное право [Текст]: учебн. пособие / В.Д. Бордунов. – М.: Авиабизнес; Науч. кн., 2007. – 464 с.
170. *Бордунов, В.Д.* Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации [Текст] / В.Д. Бордунов // Всеобъемлющая система международной безопасности и международное право. – М.: Изд-во ИГиП АН СССР, 1987. – С. 90–95.
171. *Брылов, А.Н.* Токийская конвенция 1963 г. о правонарушениях на борту воздушных судов [Текст] / А.Н. Брылов // Проблемы государства и права на современном этапе: тр. науч. сотрудников и аспирантов. – 1973. – Вып. 6. – С. 194–200.
172. *Вейсман, Р.Л.* Воздухоплавание в его отношении к праву вообще и к уголовному праву в особенности [Текст] / Р.Л. Вейсман // Труды юридического общества при Императорском С.-Петербургском университете. – Т. 2: Второе полугодие 1909 г. – СПб.: тип. М.М. Стасюлевича, 1911. – С. 90–123.
173. *Гольденберг, В.А.* Воздухоплавание и право [Текст] / В.А. Гольденберг. – СПб.: тип. «Правда», 1909. – 47 с.
174. *Грабарь, В.Э.* Вопросы международного права в юридических консультациях Балда [Текст] / В.Э. Грабарь. – Пг.: тип. В.Ф. Киришбаума, 1917. – 64 с.
175. *Дмитриев, С.А.* К вопросу о понятии «акт незаконного вмешательства» в законодательстве о транспортной безопасности [Текст] / С.А. Дмитриев // Транспортное право. – 2009. – № 1. – С. 23–26.

176. *Дьяков, С.* Ответственность за угон воздушного судна [Текст] / С. Дьяков, Ю. Рупин // Социалистическая законность. – 1979. – № 8. – С. 33–35.
177. *Егорушкин, И.Н.* Правовые и экономические аспекты противодействия актам незаконного вмешательства [Текст] / И.Н. Егорушкин // Актуальные проблемы административного законодательства: сб. науч. ст. / под ред. Ю.Н. Мильшина. – Саратов: СЮИ МВД РФ, 2009. – С. 66–74.
178. *Иванов, Н.* Ответственность за угон воздушного судна [Текст] / Н. Иванов, М. Михайлов // Советская юстиция. – 1973. – № 11. – С. 14–15.
179. *Каюмова, А.Р.* Уголовная юрисдикция государств в международном праве [Текст] / А.Р. Каюмова // Российский юридический журнал. – 2004. – № 1. – С. 58–67.
180. *Каюмова, А.Р.* Современные проблемы универсальной юрисдикции государств в международном праве [Текст] / А.Р. Каюмова // Современные тенденции развития международного гуманитарного права: сб. науч. докл. Междунар. науч.-практ. конф. – Казань: Центр инновационных технологий, 2011. – С. 133–143.
181. *Каюмова, А.Р.* Понятие и виды юрисдикции в международном праве [Текст] / А.Р. Каюмова // Современное международное право. Теория и практика / под ред. Б.М. Ашавского. – М.: Оригинал-макет, 2015. – С. 240–255.
182. *Кейлин, А.Д.* Правовое положение командира гражданского воздушного судна [Текст] / А.Д. Кейлин // Вопросы воздушного права: сб. трудов секции воздушного права Союза ОСОАВИАХИМ СССР и ОСОАВИАХИМ РСФСР. – Вып. 2 / под ред. П.И. Баранова и др. – М.; Л.: Гос. изд-о, 1930. – С. 120–136.
183. *Ключников, Ю.В.* Воздухоплавание и международное право [Текст] / Ю.В. Ключников // Юридический вестник. – 1916. – Кн. 14, № 2. – С. 144–159.
184. *Князева, Е.А.* Угон и захват судна воздушного или водного транспорта: уголовно-правовое и криминологическое исследование [Текст] / Е.А. Князева. – М.: Контракт, 2013. – 116 с.

185. Комментарий к Воздушному кодексу Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (постатейный) [Электронный ресурс] / под ред. А.И. Травникова. – М.: Деловой двор, 2012. – Справочно-поисковая система «Гарант».
186. Комментарий к Уголовному кодексу РСФСР [Текст] / под ред. Ю.Д. Северина. – М.: Юрид. лит., 1980. – 480 с.
187. *Конюхова, А.С.* Недисциплинированные авиапассажиры: правовые проблемы и пути их решения [Текст] / А.С. Конюхова // Евразийская адвокатура. – 2016. – № 6 (25). – С. 7–18.
188. *Корф, С.А.* Воздухоплавание и международное право [Текст] / С.А. Корф // Русская мысль. – Книга XII, часть 2. – М. и СПб., 1913. – С. 51-72.
189. *Крылов, С.Б.* Воздушное право СССР [Текст] / С.Б. Крылов. – Вып. 1: Воздушное транспортное право. – Л., 1933. – 196 с.
190. *Кудрявцев, В.Н.* Причины правонарушений [Текст]: монография / В.Н. Кудрявцев. – Репр. изд. – М.: Норма: ИНФРА-М, 2017. – 288 с.
191. Курс международного права [Текст]: в 7 т. – Т. 5: Отрасли международного права / отв. ред. В.С. Верещетин. – М.: Наука, 1992. – 336 с.
192. Курс советского уголовного права [Текст]: в 5 т. / отв. ред. Н.А. Беляев. – Т. 5. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1981. – 654 с.
193. *Лукашук, И.И.* Международное право. Общая часть [Текст] / И.И. Лукашук. – М.: Волтерс Клувер, 2005. – 432 с.
194. *Люблинский, П.И.* Преступления в области воздушного транспорта [Текст] / П.И. Люблинский // Вопросы воздушного права: сб. трудов секции воздушного права Союза ОСОАВИАХИМ СССР и ОСОАВИАХИМ РСФСР. – Вып. 2 / под ред. П.И. Баранова и др. – М.; Л.: Гос. изд-во, 1930. – С. 165–189.
195. *Лю, Синь.* Международные полеты гражданских воздушных судов. Безопасность. Право [Текст] / Лю Синь. – М.: НИМП, 2013. – 191 с.
196. *Ляхов, А.Г.* Преступления против безопасности международной гражданской авиации и советское уголовное законодательство [Текст] / А.Г. Ляхов // Советское государство и право. – М., 1989. – № 7. – С. 124–128.

197. *Ляхов, Е.Г.* Проблемы сотрудничества государств в борьбе с международным терроризмом [Текст] / Е.Г. Ляхов. – М.: Междунар. отношения, 1979. – 168 с.
198. *Ляхов, Е.Г.* Политика терроризма – политика насилия и агрессии [Текст] / Е.Г. Ляхов. – М.: Междунар. отношения, 1987. – 184 с.
199. *Малеев, Ю.Н.* Актуальные проблемы международного воздушного права [Текст] / Ю.Н. Малеев // Государство и авиация (правовые аспекты): сб. материалов / под ред. С.С. Юрьева. – М.: Спутник+, 2010. – С. 7–20.
200. *Малеев, Ю.Н.* Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Понятийно-терминологический аппарат [Текст] / Ю.Н. Малеев // Советский ежегодник международного права, 1973 / под ред. Е.Т. Усенко. – М.: Наука, 1975. – С. 249–257.
201. *Малеев, Ю.Н.* Международное воздушное право. Вопросы теории и практики [Текст] / Ю.Н. Малеев. – М.: Междунар. отношения, 1986. – 238 с.
202. *Малеев, Ю.Н.* Принцип «выдать или наказать» в отношении преступления «незаконный захват воздушного судна» [Текст] / Ю.Н. Малеев // Советское государство и право. – М., 1974. – № 10. – С. 101–105.
203. *Матчанова, З.Ш.* Вопросы уголовной юрисдикции государств в международных конвенциях, направленных против актов воздушного терроризма [Текст] / З.Ш. Матчанова // Современные проблемы публичного права: международные и внутригосударственные аспекты. – СПб., 2010. – С. 81–84.
204. Международное воздушное право [Текст] / отв. ред. А.П. Мовчан: в 2 кн. – Кн. 1. – М.: Наука, 1980. – 351 с.
205. *Мелентьева, М.Г.* Суверенитет и юрисдикция государства: развитие содержания понятий в условиях интернационализации [Текст] / М.Г. Мелентьева // Российское и европейское право: традиции и стратегия развития в условиях глобализации: материалы науч.-практ. конф., посвящ. 15-летию юрид. ф-та Помор. ун-та (Архангельск, 30–31 окт. 2007 г.). – Архангельск: Изд-во Помор. ун-та, 2008. – С. 159–165.

206. *Моисеев, А.А.* Суверенитет государства в международном праве [Текст] / А.А. Моисеев. – М.: Восток-Запад, 2009. – 384 с.
207. *Перетерский, И.С.* Воздушное право [Текст] / И.С. Перетерский. – М.: Изд. жур. «Вестник воздушного флота», 1922. – 107 с.
208. *Ромашев, Ю.С.* О коллизии юрисдикций государств в отношении преступлений [Текст] / Ю.С. Ромашев, С.Н. Михеев // Вестник Дипломатической академии МИД России. Международное право. – М.: Дипломат. акад. МИД России, 2010. – С. 50–57.
209. *Ромашев, Ю.С.* Юрисдикция государств в правоохранительной сфере [Текст] / Ю.С. Ромашев, Д.В. Фетищев. – М.: Науч. кн., 2009. – 48 с.
210. *Рыжий, В.И.* Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации – квазимеждународные правонарушения [Текст] / В.И. Рыжий // Вестник Киевского университета. Международные отношения и международное право. – 1978. – № 15. – С. 60-64.
211. *Рыжий, В.И.* Превентивные меры по борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации [Текст] / В.И. Рыжий // Проблемы правоведения: респ. межведомственный науч. сб. – 1986. – Вып. 47. – С. 114–121.
212. *Рыжий, В.И.* Проблемы кодификации и прогрессивного развития международного воздушного права в области борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации [Текст] / В.И. Рыжий // Советский ежегодник международного права, 1986 / под ред. С.В. Черниченко. – М.: Наука, 1987. – С. 160–172.
213. *Сафаров, Н.А.* Экстрадиция в международном уголовном праве: проблемы теории и практики [Текст] / Н.А. Сафаров. – М.: Волтерс Клувер, 2005. – 416 с.
214. Советское уголовное право. Особенная часть [Текст] / под ред. Г.А. Кригер, Б.А. Куринова, Ю.М. Ткачевского. – М.: Изд-во МГУ, 1982. – 472 с.
215. Советское уголовное право. Часть особенная [Текст] / отв. ред. Н.И. Загородников. – М.: Юрид. лит., 1973. – 576 с.

216. *Травников, А.И.* Юрисдикция государств в области аэронавигации в международном воздушном пространстве [Текст] / А.И. Травников // Закон и право. – 2014. – № 3. – С. 107–108.
217. *Ушаков, Н.А.* Международное право [Текст] / Н.А. Ушаков. – М.: Юрист, 2000. – 304 с.
218. *Черниченко, С.В.* Теория международного права [Текст] / С.В. Черниченко: в 2 т. – Т. 2. – М.: НИМП, 1999. – 336 с.
219. *Черниченко, С.В.* Контуры международного права. Общие вопросы [Текст] / С.В. Черниченко. – М.: Науч. кн., 2014. – 592 с.
220. *Чучаев, А.И.* Ответственность за угон воздушного судна [Текст] // Вопросы совершенствования уголовно-правовых норм на современном этапе: межвуз. сб. науч. тр. / Свердлов. юрид. ин-т. им. Р.А. Руденко. – Свердловск, 1986. – С. 120–134.
221. *Шиф, Л.И.* Воздухоплавание и право [Текст] / Л.И. Шиф. – СПб: Воздухоплавание, 1912. – 99 с.
222. *Юрьев, С.С.* На защите интересов авиапассажиров: обзор круглого стола по общественной безопасности на воздушном транспорте [Текст] / С.С. Юрьев, А.С. Конюхова // Евразийская адвокатура. – 2016. – № 6 (25). – С. 19–24.
223. *Юрьев, С.С.* Правовое регулирование пресечения полета воздушного судна, используемого как орудие преступления [Текст] / С.С. Юрьев // Евразийская адвокатура. – 2016. – № 6 (25). – С. 104–108.

### **VIII. Диссертации, авторефераты диссертаций**

224. *Верещагин, А.Н.* Основные проблемы международного воздушного права [Текст]: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.10 / Верещагин Андрей Николаевич: в 2 т. – Т. 2. – М., 1970. – С. 441–816.

225. *Данельян, А.А.* Международно-правовой режим иностранных инвестиций [Текст]: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.10 / Данельян Андрей Андреевич. М., 2016. – 367 с.

226. *Каюмова, А.Р.* Уголовная юрисдикция в международном праве: вопросы теории и практики [Текст]: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.10 / Каюмова Альфия Револевна. – Казань, 2016. – 39 с.

227. *Королев, Г.А.* Универсальная юрисдикция государств в отношении серьезных нарушений норм международного права: основания применения и порядок осуществления [Текст]: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Королев Георгий Александрович. – М., 2010. – 163 с.

228. *Лукьянович, В.И.* Права и обязанности командира и членов экипажа воздушного судна при незаконном вмешательстве в деятельность гражданской авиации [Текст]: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Лукьянович Вадим Иванович. – М., 1983. – 17 с.

229. *Лули, Р.* Противодействие актам ненадлежащего использования гражданской авиации: международно-правовые аспекты [Текст]: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Лули Редион. – М., 2015. – 200 с.

230. *Ляхов, А.Г.* Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации [Текст]: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Ляхов Андрей Геннадьевич. – М., 1986. – 19 с.

231. *Малеев, Ю.Н.* Международно-правовые аспекты борьбы с незаконным захватом воздушных судов [Текст]: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Малеев Юрий Николаевич. – М., 1973. – 19 с.

232. *Петченко, М.А.* Международно-правовые проблемы функционирования оффшорных финансовых центров [Текст]: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Петченко Максим Александрович. – М., 2008. – 22 с.

233. *Рыжый, В.И.* Международно-правовые последствия актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации [Текст]: дис.



... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Рыжий Владимир Иванович. – Киев, 1983. – 213 с.

234. *Черниченко, О.С.* Международно-правовые аспекты юрисдикции государств [Текст]: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Черниченко Ольга Станиславовна. – М., 2003. – 168 с.

## IX. Книги и статьи иностранных авторов

235. *Abeyratne, R.I.R.* A Protocol to Amend the Tokyo Convention of 1963: Some Unanswered Questions [Text] / R. Abeyratne // *Air and Space Law*. – 2014. – Vol. 39 (1). – P. 47–58.

236. *Abeyratne, R.I.R.* Aviation Security Law [Text] / Ruwantissa Abeyratne. – Heidelberg; New York: Springer, 2010. – 287 p.

237. *Abeyratne, R.I.R.* The Beijing Convention of 2010 on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation – an Interpretative Study [Text] / R. Abeyratne // *Journal of Transportation Security*. – 2011. – Vol. 4. – P. 131–143.

238. *Abeyratne, R.I.R.* The Effects of Unlawful Interference with Civil Aviation on World Peace and the Social Order [Text] / R. Abeyratne // *Transportation Law Journal*. – 1995. – Vol. 22 (3). – P. 449–494.

239. *Balfour, J.* Disruptive Passengers: The Civil Aviation (Amendment) Act 1996 Strikes Back [Text] / J. Balfour, O. Highley // *Air and Space Law*. – 1997. – Vol. 22 (4/5). – P. 194–200.

240. *Boczek, B.A.* Flags of Convenience: An International Legal Study [Text] / B.A. Boczek. – Harvard University Press, 1962. – 323 p.

241. *Boyle, R.P.* International Action to Combat Aircraft Hijacking [Text] / R.P. Boyle // *Lawyer of the Americas*. – 1972. – Vol. 4. – P. 460–473.

242. *Cheng, B.* Crimes on Board Aircraft [Text] / B. Cheng // *Current Legal Problems*. – 1959. – Vol. 12 (1). – P. 177–207.

243. *Cheng, B.* The Extra-Terrestrial Application of International Law [Text] / B. Cheng // Current Legal Problems. – 1965. – Vol. 18. – P. 132–152.
244. *Cheng, B.* The Law of International Air Transport [Text] / B. Cheng. – London: Stevens, 1962. – 231 p.
245. *Chung, D.Y.* Some Legal Aspects of Aircraft Hijacking in International Law [Text] / D.Y. Chung: Ph.D. dissertation / University of Tennessee. – 1976. – 292 p.
246. *Cooper, J.C.* The National Status of Aircraft [Text] / J.C. Cooper // Journal of Air Law and Commerce. – 1950. – Vol. 17. – P. 292–316.
247. *Dempsey, P.S.* Aviation Security: the Role of Law in the War against Terrorism [Text] / P.S. Dempsey // Columbia Journal of Transnational Law. – 2003. – Vol. 41. – P. 649–733.
248. *Dempsey, P.S.* Public International Air Law [Text] / P.S. Dempsey. – Montreal: McGill University Press, 2008. – 861 p.
249. *Diederiks-Verschoor, I.H.Ph.* An Introduction to Air Law [Text] / I.H.Ph. Diederiks-Verschoor. – 9<sup>th</sup> rev. ed. – Alphen aan den Rijn, the Netherlands: Kluwer Law International, 2012. – 456 p.
250. Draft Convention on Jurisdiction with Respect to Crime adopted by Harvard Law School [Text] // American Journal of International Law. – 1935. – Vol. 29, Supplement. – P. 439–442.
251. Draft Convention on the Law of Nationality adopted by Harvard Law School [Text] // American Journal of International Law. – 1929. – Vol. 23, Special Supplement. – P. 13–16.
252. *Evans, A.E.* A Proposed Method of Air Control [Text] / A. Evans // Journal of Air Law and Commerce. – 1971. – Vol. 37 (2). – P. 171–181.
253. *Evans, A.E.* Hijacking: Its Cause and Cure [Text] / A. Evans // The American Journal of International Law. – 1969. – Vol. 63. – P. 695–710.
254. *Feller, S.Z.* Comment on Criminal Jurisdiction Over Aircraft Hijacking [Text] / S.Z. Feller // Israel Law Review. – 1972. – Vol. 7. – P. 207–213.

255. *Fingerman, M.E.* Skyjacking and the Bonn Declaration of 1978: Sanctions Applicable to Recalcitrant Nations [Text] / M.E. Fingerman // California Western International Law Journal. – 1980. – Vol. 10 (1). – P. 123–152.

256. *Fitzgerald, G.F.* Development of International Legal Rules for the Repression of the Unlawful Seizure of Aircraft [Text] / G.F. Fitzgerald // Canadian Yearbook of International Law. – 1969. – Vol. 7. – P. 269–387.

257. *Fitzgerald, G.F.* Toward Legal Suppression of Acts Against Civil Aviation [Text] / G.F. Fitzgerald // International Conciliation. – 1971. – Vol. 585. – P. 42–78.

258. *Frank, J.A.* A Return to Lockerbie and the Montreal Convention in the Wake of the September 11<sup>th</sup> Terrorist Attacks: Ramifications of Past Security Council and International Court of Justice Action [Text] / J.A. Frank // Denver Journal of International Law and Policy. – 2002. – Vol. 30 (4). – P. 532–546.

259. *Francois, J.P.A.* Supplementary Report on the Right of International Organizations to Sail Vessels Under their Flags [Text] / J.P.A. Francois // Yearbook of International Law Commission. – 1956. – Vol. 2. – P. 102–103.

260. *Galicki, Z.* Unlawful Seizure of Aircraft [Text] / Z. Galicki // Polish Yearbook of International Law. – 1970. – Vol. 3. – P. 171–198.

261. *Giesecke, C.* Unruly passengers: the Existing Legal System and Proposed Improvements [Text] / C. Giesecke // Annals of Air and Space Law. – 2001. – Vol. 26. – P. 45–75.

262. *Honig, J.P.* The Legal Status of Aircraft [Text] / J.P. Honig. – The Hague: Martinus Nijhoff, 1956. – 214 p.

263. *Horlick, G.N.* The Developing Law of Air Hijacking [Text] / G.N. Horlick // Harvard International Law Journal. – 1971. – Vol. 12 (33). – P. 33–70.

264. *Huang, J.* Aviation Safety Through the Rule of Law. ICAO's Mechanisms and Practices [Text] / J. Huang. – Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2009. – 256 p.

265. *Jennings, R.Y.* Extra-territorial Jurisdiction and the United States Antitrust Laws [Text] / R.Y. Jennings // *British Yearbook of International Law*. – 1957. – Vol. 33. – P. 146–175.
266. *Jennings, R.Y.* The Limits of State Jurisdiction [Text] / R.Y. Jennings // *Nordisk Tidsskrift for International Ret*. – 1962. – Vol. 32 (1). – P. 209–229.
267. *Joyner, C.C.* International Law of the 21st Century: Rules for Global Governance [Text] / C.C. Joyner. – Lanham: Rowman and Littlefield, 2005. – 400 p.
268. *Joyner, N.D.* Aerial Hijacking as an International Crime [Text] / N.D. Joyner. – Leiden: Sijthoff, 1974. – 331 p.
269. *Knauth, A.W.* Crime in the High Air: a Footnote to History [Text] / A.W. Knauth // *Tulane Law Review*. – 1950–1951. – Vol. 25. – P. 446–461.
270. *Mankiewicz, R.H.* The 1970 Hague Convention [Text] / R.H. Mankiewicz // *Journal of Air Law and Commerce*. – 1971. – Vol. 37 (2). – P. 195–210.
271. *Mann, F.A.* Studies in International Law [Text] / F.A. Mann. – Oxford University Press, 1973. – 750 p.
272. *Mann, F.A.* The Doctrine of Jurisdiction in International Law [Text] / F.A. Mann // *Collected Courses of the Hague Academy of International Law*. – 1964. – Vol. 111. – P. 1-162.
273. *McDougal, M.S.* The Maintenance of Public Order and the Nationality of Ships [Text] / M.S. McDougal, W.T. Burke, I.A. Vlasic // *The American Journal of International Law*. – 1960. – Vol. 54. – P. 25–116.
274. *McPherson, I.E.* Recent Developments in Aerial Hijacking: an Overview [Text] / I.E. McPherson // *Akron Law Review*. – 1973. – Vol. 6. – P. 145–151.
275. *McWhinney, E.* Aerial Piracy and International Terrorism. The Illegal Diversion of Aircraft and International Law [Text] / E. McWhinney / edited by Y. Alexander. – Dordrecht; Boston: Martinus Nijhoff; Hingham, MA: Distributors for the United States and Canada, Kluwer Academic Publisher, 1987. – 341 p. – (International Studies on Terrorism).

276. *McWhinney, E.* International and National Law, and Community Problem-Solving on Aerial Piracy [Text] / E. McWhinney // International Studies on Terrorism. – 1990. – Vol. 5. – P. 77–93.
277. *McWhinney, E.* Hijacking of Aircraft [Text] / E. McWhinney. – Geneva: Imprimerie de “La Tribune de Geneve”, 1970. – 151 p.
278. *Milde, M.* International Air Law and ICAO [Text] / M. Milde. – 2<sup>nd</sup> ed. – The Hague: Eleven International Publishing, 2012. – 351 p.
279. *O’Connel, D.P.* International Law [Text] / D.P. O’Connel: 2 v. – Vol. 1. – London: Stevens, 1970. – 595 p.
280. *Oduntan, G.* Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space. Legal Criteria for Spatial Delimitation [Text] / G. Oduntan. – London: Routledge, 2012. – 369 p.
281. *Poulantzas, N.M.* The Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft [Text] / N.M. Poulantzas // Netherlands International Law Review. – 1970. – Vol. 18 (1). – P. 25–75.
282. Restatement (Second) of the Law [Text] // Foreign Relations Law of the United States. – American Law Institute Publishers, 1965. – 679 p.
283. *Sharp, J.M.* Canada and the Hijacking of Aircraft [Text] / J.M. Sharp // Manitoba Law Journal. – 1972. – Vol. 5. – P. 451–464.
284. *Sheppard, P.* Setting International Aviation Security Standards [Text] / P. Sheppard, E. Sochor // International Studies on Terrorism / edited by Y. Alexander. – Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1990. – Vol. 5. – P. 3–19.
285. *Shubber, S.* Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 – a New Regime? [Text] / Sami Shubber // International and Comparative Law Quarterly. – 1973. – Vol. 22 (4). – P. 687–726.
286. *Shubber, S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft [Text] / S. Shubber. – The Hague: Martinus Nijhoff, 1973. – 369 p.
287. *Stewart, J.T.* Lease, Charter and Interchange of Aircraft: a Governmental Perspective [Text] / J.T. Stewart // Akron Law Review. – 1980. – 14 (2). – P. 187–213.

288. *Wallis, R.* Combating Air Terrorism [Text] / R. Wallis. – Washington, DC: Brassey's, 1993. – 171 p.

289. *White, G.M.E.* The Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft [Text] / G.M.E. White // The Review, International Commission of Jurists. – 1971. – Vol. 6. – P. 38–45.

## **Х. Электронные ресурсы**

290. Информационное агентство «РИА Новости»: официальный сайт. URL: <http://ria.ru/world/20150328/1055083201.html> (дата обращения: 01.02.2016).

291. Коммерсант. – 2016. – 26 нояб. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3154942> (дата обращения: 01.12.2016).

292. Московский областной суд: официальный сайт. URL: [http://www.mosoblsud.ru/ss\\_detale.php?region=&id=146409&w\[\]=%EA%E0%E1%E0%EB%EE%E2](http://www.mosoblsud.ru/ss_detale.php?region=&id=146409&w[]=%EA%E0%E1%E0%EB%EE%E2) (дата обращения: 22.01.2017).

293. Первый канал: официальный сайт. URL: <http://www.1tv.ru/news/world/252454> (дата обращения: 22.01.2017).

294. Российская газета. – 2014. – 15 апр. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rg.ru/2014/04/15/kabalov-anons.html> (дата обращения: 22.01.2017).

295. Федеральное агентство воздушного транспорта: официальный сайт. URL: <http://www.favt.ru/novosti-novosti/?id=3102> (дата обращения: 01.12.2016).

## ПРИЛОЖЕНИЯ

### Приложение 1

**Текст поправок  
к Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных  
судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.) и Конвенции о борьбе с незаконными  
актами, направленными против безопасности гражданской авиации  
(Монреаль, 23 сентября 1971 г.)**

1. Статью 2 Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.) («Гаагская конвенция 1970 г.») и статью 3 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.) («Монреальская конвенция 1970 г.») изложить в следующей редакции:

«Каждое Договаривающееся Государство обязуется применять в отношении такого преступления суровые меры наказания, аналогичные мерам наказания, применяемым Договаривающимся Государством в отношении захвата заложников, умышленного убийства и террористического акта в соответствии с законодательством этого Государства».

2. Дополнить Гаагскую конвенцию 1970 г. и Монреальскую конвенцию 1971 г. статьей 7 *bis* и изложить ее в следующей редакции:

«1. По требованию любого Договаривающегося Государства, полагающего, что преступлением или ходом его расследования могут быть затронуты его законные интересы, все заинтересованные Договаривающиеся Государства обязуются провести между собой консультации с целью создания международной следственной группы для осуществления процессуального расследования преступления и установления лиц, причастных к его совершению, и других обстоятельств, имеющих значение для дела. О требовании проведения консультаций уведомляется Международная

организация гражданской авиации, представители которой участвуют в консультациях. Международная следственная группа должна включать представителей правоохранительных органов Договаривающихся Государств, имеющих право на установление юрисдикции в отношении преступления в соответствии с пунктами 1–2 статьи 4 (пунктами 1–2 статьи 5) настоящей Конвенции, а также представителей Международной организации гражданской авиации.

2. Договаривающиеся Государства, представители которых включены в состав международной следственной группы, по взаимной договоренности с учетом мнения представителей Международной организации гражданской авиации назначают руководителя следственной группы и определяют применимое при расследовании процессуальное законодательство. Решение о создании международной следственной группы и правила ее функционирования подлежат опубликованию. Сроки создания международной следственной группы с момента заявления соответствующего требования до момента публикации Решения не должны превышать 3 месяцев. Общий срок расследования не должен превышать 12 месяцев со дня создания международной следственной группы. По итогам расследования должен быть опубликован отчет.

3. Договаривающиеся Государства, законные интересы которых затронуты преступлением и (или) ходом его расследования, но представители которых не могут быть включены в состав международной следственной группы в соответствии с настоящей Конвенцией, имеют право знакомиться с материалами расследования, представлять доказательства и вносить предложения о ходе расследования преступления. Представленным доказательствам должна быть дана правовая оценка в отчете по итогам расследования.

4. После завершения процессуального расследования преступления и опубликования отчета международной следственной группы Договаривающиеся Государства по взаимной договоренности с учетом мнения



всех заинтересованных Договаривающихся Государств определяют из числа Государств, представители которых включены в состав международной следственной группы, Государство, которое осуществит привлечение виновных лиц к ответственности по основаниям и в порядке, предусмотренном его национальным законодательством».

**Текст поправок  
к Протоколу, изменяющему Конвенцию о преступлениях  
и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов  
(Монреаль, 4 апреля 2014 г.)**

1. В статье IV Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреаль, 4 апреля 2014 г.) («Протокол 2014 г.»):

1) Пункт 1 статьи 3 изложить в следующей редакции: «Государство регистрации воздушного судна, а также государство эксплуатанта, если преступление совершено или акт совершен на борту воздушного судна, арендованного без экипажа арендатором, чье основное место деятельности или, если арендатор не имеет такого места деятельности, чье постоянное место пребывания находится в этом государстве, осуществляет юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту»;

2) В пункте 1 *bis* подпункт «b» исключить;

3) В пункте 2 статьи 3 слова: «которые могут оказаться необходимыми для установления своей юрисдикции в качестве государства регистрации в отношении преступлений» исключить и заменить их словами: «которые могут оказаться необходимыми для установления и осуществления своей юрисдикции в качестве государства регистрации в отношении преступлений и актов»;

4) В пункте 2 *bis* статьи 3 слова: «которые могут оказаться необходимыми для установления своей юрисдикции в отношении преступлений» исключить и заменить их словами: «которые могут оказаться необходимыми для установления и осуществления своей юрисдикции в отношении преступлений и актов».

2. В статье VII Протокола 2014 г.:

1) Пункт 1 статьи 6 изложить в следующей редакции: «Командир воздушного судна является лицом, осуществляющим в пределах предоставленных полномочий юрисдикцию государства регистрации (эксплуатанта) на борту воздушного судна в полете. Командир воздушного судна, если он имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или готовится совершить на борту воздушного судна преступление или акты, предусмотренные в пункте 1 Статьи 1, обязуется применить к такому лицу разумные меры, включая ограничительные меры, предусмотренные национальным законодательством государства регистрации (эксплуатанта) воздушного судна, которые необходимы для:

(а) обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества; или

(b) поддержания должного порядка и дисциплины на борту; или

(с) предоставления ему возможности передать такое лицо компетентным органам, или высадить его в соответствии с положениями настоящей Главы, или задержать такое лицо на борту воздушного судна в целях принудительной отправки в государство регистрации (эксплуатанта)»;

2) В пункте 3 слова «для обеспечения защиты воздушного судна либо находящихся на нем лиц от акта незаконного вмешательства и, если соглашение или договоренность допускает это, от совершения тяжких преступлений» заменить словами: «пресечения совершения преступлений и актов на борту воздушного судна, если соглашением или договоренностью не предусмотрено иное».

3. В статье VIII пункт 1 статьи 9 перед словами: «Командир воздушного судна может передать компетентным органам любого Договаривающегося государства, на территории которого воздушное судно выполняет посадку, любое лицо, в отношении которого он имеет достаточные основания полагать, что оно совершило на борту воздушного судна акт, который, по его мнению, является тяжким преступлением», дополнить словами: «Правоохранительные органы государства посадки оказывает необходимое содействие командиру

воздушного судна в целях задержания лица, совершившего преступление или акт на борту воздушного судна, и передаче его правоохранительным органам государства регистрации (эксплуатанта)».

Международные стандарты и рекомендуемая практика

**Правила поведения на борту воздушного судна**

**Приложение 20 к Конвенции о международной гражданской авиации**

**(Чикаго, 7 декабря 1944 г.)**

1. Пассажиры, находящиеся на борту воздушного судна, имеют право:
  - а) на своевременное получение всех услуг, предусмотренных условиями договора воздушной перевозки и на уважение достоинства личности со стороны экипажа и остальных пассажиров и иных лиц, находящихся на борту воздушного судна;
  - б) на своевременное получение необходимой и достоверной информации о воздушном судне, правилах поведения на его борту, в том числе, об ограничениях и запретах, связанных с нахождением на борту воздушного судна;
  - в) на защиту жизни, здоровья, чести и достоинства личности со стороны командира воздушного судна и остальных членов экипажа воздушного судна, включая инспекторов сопровождения воздушного судна;
  - г) на оказание необходимой неотложной медицинской помощи в случаях и в порядке, которые установлены законодательством государства эксплуатанта воздушного судна;
  - д) на использование портативных электронных устройств в порядке, установленном перевозчиком и в соответствии с указаниями членов экипажа воздушного судна;
  - е) на занятие индивидуального пассажирского места, указанного в посадочном талоне, которое поддерживается в состоянии чистоты и порядка;

ж) на пронос на борт воздушного судна личных вещей и ручной клади, разрешенных к провозу на борту воздушного судна перевозчиком;

з) на сохранность личных вещей и ручной клади, пронесенных на борт воздушного судна;

и) на употребление только тех алкогольных напитков, которые предлагаются на борту воздушного судна;

к) на предложение своих услуг при оказании медицинской помощи пассажирам (если приемлемо) и (или) как помощника при подготовке к аварийной посадке.

## 2. Пассажиры обязаны:

а) при входе на борт воздушного судна предъявить бортпроводникам посадочный талон;

б) занять место, указанное в посадочном талоне, а в случае необходимости, в целях обеспечения безопасности полета, в соответствии с указанием членов экипажа воздушного судна. Пересадка на другое место осуществляется только после согласования с бортпроводником и получения разрешения командира воздушного судна;

в) размещать в салоне воздушного судна личные вещи и ручную кладь на специально отведенных для этого местах и в соответствии с правилами перевозчика и указаниями членов экипажа воздушного судна;

г) держать привязные ремни застегнутыми при включении табло «Застегните ремни»;

д) соблюдать на борту воздушного судна общественный порядок и требования, установленные настоящими Правилами;

е) вести себя уважительно по отношению к другим пассажирам и членам экипажа;

ж) выключать или переключать в автономный режим работы (авиарежим) электронные устройства по требованию членов экипажа на любом этапе полета;

з) воздерживаться от курения, в том числе электронных сигарет, на борту, если курение на борту воздушного судна запрещено;

и) незамедлительно сообщать членам экипажа о случаях обнаружения подозрительных предметов, нарушения общественного порядка, возникновения задымления или пожара, необходимости оказания медицинской помощи лицам, находящимся на борту воздушного судна;

к) не причинять имущественный вред другим пассажирам и иным лицам, находящимся на борту воздушного судна, бережно относиться к имуществу, находящемуся на борту воздушного судна, а также соблюдать чистоту;

л) выполнять законные требования командира воздушного судна;

м) при получении информации об эвакуации с борта воздушного судна действовать согласно инструкциям (указаниям) членов экипажа, сохраняя спокойствие и не создавая паники.

3. Пассажирам запрещается:

а) отстегивать ремни безопасности при включенном табло «Застегните ремни», вставать с места и передвигаться по салону воздушного судна во время руления воздушного судна по земле, наборе высоты и снижении при включенном табло «Застегните ремни»;

б) повреждать устройства обнаружения дыма или других устройств обеспечения безопасности, установленных на борту воздушного судна;

в) использовать портативное электронное устройство, если такое использование запрещено;

г) вынимать из контейнера (клетки) животное, перевозимое в салоне воздушного судна;

д) производить фото и видеосъемку членов экипажа воздушного судна и пассажиров без их согласия;

е) вскрывать до окончания полета опломбированные пакеты магазинов беспошлинной торговли;

ж) курить, в том числе электронные сигареты, в туалете или в других местах на борту, если курение на борту воздушного судна запрещено;

з) умышленно повреждать или уничтожать имущество перевозчика и иных лиц, находящееся на борту воздушного судна;

и) использовать аварийно-спасательное оборудование без соответствующих указаний членов экипажа воздушного судна;

к) употреблять спиртные напитки, помимо предлагаемых на борту воздушного судна, или наркотические и (или) психотропные вещества, ведущие к интоксикации;

л) высказывать оскорбления в адрес других лиц;

м) совершать нападение, запугивание или угрожать, в физической или словесной форме, в отношении члена экипажа, если в результате этих действий создаются препятствия для выполнения членом экипажа своих обязанностей или уменьшается способность члена экипажа выполнять эти обязанности;

н) совершать нападение, запугивание или угрожать, в физической или словесной форме, в отношении другого лица, находящегося на борту воздушного судна;

о) совершать акты физического насилия в отношении какого-либо лица, находящегося на борту воздушного судна;

п) находиться на борту воздушного судна в состоянии опьянения, оскорбляющем человеческое достоинство и общественную нравственность;

р) осуществлять действия, создающие угрозу собственной безопасности, жизни, здоровью, а также безопасности, жизни, здоровью иных лиц, находящихся на борту воздушного судна;

с) создавать ситуации, угрожающие безопасности полета, жизни, здоровью, чести и достоинству других пассажиров и членов экипажа.



**Текст изменений в Кодекс Российской Федерации  
об административных правонарушениях**

1. Дополнить часть 1 статьи 4.5 «Давность привлечения к административной ответственности» после слов: «о безопасности дорожного движения (в части административных правонарушений, предусмотренных статьями 12.8, 12.24, 12.26, частью 3 ст. 12.27, частью 2 статьи 12.30 настоящего Кодекса)» – словами: «, о безопасности на воздушном транспорте (в части административных правонарушений, предусмотренных частями 6–6.1 статьи 11.17 настоящего Кодекса),».

2. Дополнить статью 11.17 «Нарушение правил поведения граждан на железнодорожном, воздушном или водном транспорте» частью 6.1 следующего содержания:

«1. Нарушение лицом, находящимся на борту воздушного судна, утвержденных законодательством Правил поведения на борту воздушного судна, если деяние не содержит признаков преступления, –

влечет наложение административного штрафа в размере от [...] до [...] рублей, либо административный арест на срок до пятнадцати суток.

2. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного пунктом 1 части 6.1 настоящей статьи, –

влечет наложение административного штрафа в размере от [...] до [...] рублей, либо административный арест на срок до пятнадцати суток, либо обязательные работы на срок от [...] до [...] часов».

3. В части 1 статьи 23.1 «Судьи» слова: «частью 4 статьи 11.17» – заменить словами «частями 4 и 6.1 статьи 11.17».

4. В пункте 1 части 2 статьи 28.3 «Должностные лица, уполномоченные составлять протоколы об административных

правонарушениях» слова: «частями 4–6 статьи 11.17» – заменить словами: «частями 4–6.1 статьи 11.17».

5. Дополнить часть 5 статьи 28.3 «Должностные лица, уполномоченные составлять протоколы об административных правонарушениях» пунктом 13.1 и изложить его в следующей редакции:

«13.1) командиры воздушных судов – об административных правонарушениях, предусмотренных частями 6–6.1 статьи 11.17 настоящего Кодекса;».

**Текст изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации**

1. Дополнить часть 2 статьи 105 пунктом «о» следующего содержания:

«о) совершенное на борту воздушного судна в полете».

2. Дополнить часть 2 статьи 105 следующим примечанием:

«Примечание. Для целей настоящего Кодекса воздушное судно считается находящимся в полете в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки. В случае вынужденной посадки считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные органы власти не примут на себя ответственность за воздушное судно и за лиц и имущество, находящихся на борту».

3. Часть 3 статьи 109 после слов: «двум или более лицам» – дополнить словами «или совершенное на борту воздушного судна в полете».

4. Часть 2 статьи 111 дополнить пунктом «и» следующего содержания:

«и) на борту воздушного судна в полете».

5. Часть 2 статьи 112 дополнить пунктом «и» следующего содержания:

«и) на борту воздушного судна в полете».

6. Часть 2 статьи 115 дополнить пунктом «г» следующего содержания:

«г) на борту воздушного судна в полете».

7. Статью 116 после слов: «в отношении какой-либо социальной группы» – дополнить словами: «либо на борту воздушного судна в полете».

8. Часть 2 статьи 118 после слов: «своих профессиональных обязанностей» – дополнить словами: «либо на борту воздушного судна в полете».

9. Часть 2 статьи 119 после слов: «в отношении какой-либо социальной группы» – дополнить словами: «либо на борту воздушного судна в полете».

10. Часть 2 статьи 158 дополнить пунктом «д» следующего содержания:

«д) на борту воздушного судна в полете».

11. Статью 158.1 дополнить частью 2 следующего содержания:

«Деяние, указанное в части 1 настоящей статьи, совершенное на борту воздушного судна в полете, –

Наказывается штрафом в размере до [...] или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до [...] месяцев, либо обязательными работами на срок до [...], либо исправительными работами на срок до [...], либо ограничением свободы на срок до [...], либо принудительными работами на срок до [...], либо арестом на срок до [...], либо лишением свободы на срок до [...]».

12. Часть 2 статьи 161 дополнить пунктом «е» следующего содержания:

«е) на борту воздушного судна в полете».

13. Часть 2 статьи 163 дополнить пунктом «д» следующего содержания:

«д) на борту воздушного судна в полете».

14. Часть 1 статьи 213 дополнить пунктом «в» следующего содержания:

«в) на борту воздушного судна в полете»

15. Дополнить статью 213 частью четвертой следующего содержания:

«4. Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, совершенные на борту воздушного судна в полете, с применением взрывчатых веществ или взрывных устройств, –

Наказываются лишением свободы на срок от [...] до [...] лет с ограничением свободы на срок от [...] до [...] лет или пожизненным лишением свободы».

### **Текст изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации**

1. Дополнить статью 56 пунктом 6 следующего содержания:

«6. В состав кабинного экипажа гражданского воздушного судна с целью обеспечения общественной безопасности и общественного порядка на борту воздушного судна в полете по решению перевозчика могут входить сотрудники службы авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий). Во время нахождения воздушного судна в полете сотрудники службы авиационной безопасности подчиняются командиру воздушного судна.

Примечание. Для целей настоящего Кодекса воздушное судно считается находящимся в полете в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки. В случае вынужденной посадки считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные органы власти не примут на себя ответственность за воздушное судно и за лиц и имущество, находящихся на борту».

2. В пункте 2 статьи 57 слова: «отвечает за дисциплину и порядок на борту» – дополнить словами: «а также за соблюдение лицами, находящимися на борту, утвержденных законодательством Правил поведения на борту воздушного судна».

3. Подпункт 2 пункта 1 статьи 58 изложить в следующей редакции:

«2) в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна и соблюдения утвержденных законодательством Правил поведения на борту воздушного судна отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения. Командир воздушного судна имеет право применять, а также разрешать или требовать от членов экипажа, в том числе сотрудников службы авиационной безопасности, применение всех необходимых мер, в том числе мер принуждения, предусмотренных утвержденной законодательством Инструкцией для членов

экипажа воздушного судна и служб безопасности аэропортов для противодействия недисциплинированному поведению на борту воздушных судов, в отношении лиц, которые своими действиями (бездействием) нарушают утвержденные законодательством Правила поведения на борту воздушного судна и (или) создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром командир воздушного судна имеет право удалить таких лиц с воздушного судна и передать их правоохрнительным органам. В случае, если аэродром посадки воздушного судна находится за пределами территории Российской Федерации и имеются затруднения в передаче лиц правоохрнительным органам государства посадки воздушного судна и (или) отказ в совершении в отношении переданных лиц процессуальных действий, командир воздушного судна имеет право принять решение о задержании указанных лиц на борту воздушного судна и отправке их обратным рейсом в пункт вылета совместно с экипажем для передачи правоохрнительным органам Российской Федерации.

Правила поведения на борту воздушного судна утверждаются Правительством Российской Федерации.

Инструкции для членов экипажа воздушного судна и служб безопасности аэропортов для противодействия недисциплинированному поведению на борту воздушных судов утверждается федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта».

4. Подпункт 6 пункта 1 статьи 107 изложить в следующей редакции:

«6) нарушение пассажиром воздушного судна разделов [...] утвержденных законодательством Правил поведения на борту воздушного судна, а также невыполнение пассажиром воздушного судна распоряжений командира воздушного судна, предъявленных в соответствии со статьей 58 настоящего Кодекса».

5. Пункт 3 статьи 118 после слов «карантинных» дополнить словами «правил поведения на борту воздушного судна».