НАЦИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРАВА

А. С. Конюхова, С. С. Юрьев

ЮРИСДИКЦИЯ ГОСУДАРСТВ В БОРЬБЕ С ПОСЯГАТЕЛЬСТВАМИ НА БЕЗОПАСНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНОЙ АЭРОНАВИГАЦИИ

Москва
Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°»
2016

УДК 341
ББК 39.57+67
К65

Рецензенты:

Б. П. Елисеев — доктор юридических наук, доктор технических наук, заслуженный юрист Российской Федерации, ректор Московского государственного технического университета гражданской авиации;

С. В. Глотова — кандидат юридических наук, доцент кафедры международного права юридического факультета Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова.

Конюхова А. С.

К65 Юрисдикция государств в борьбе с посягательствами на безопасность международной аэронавигации: Монография / А. С. Конюхова, С. С. Юрьев; под общ. ред. докт. юрид. наук С. С. Юрьева и канд. юрид. наук, доц. А. А. Баталова; Национальная ассоциация воздушного права. — М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2016. — 296 с.

ISBN 978-5-394-02689-8

Монография посвящена современным правовым проблемам обеспечения авиационной безопасности путем установления и осуществления юрисдикции государств в борьбе с актами незаконного вмешательства и иными посягательствами на безопасность международной аэронавигации.

Для руководителей и специалистов авиационной отрасли, правоохранительных органов, ученых и практиков, интересующихся актуальными вопросами международного права.

© Конюхова А. С. (главы 1–4, заключение, библиография), 2016
© Юрьев С. С. (введение, общая редакция), 2016
© Баталов А. А. (общая редакция), 2016
© ООО «ИТК «Дашков и К°», 2016

ISBN 978-5-394-02689-8

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ: БЕЗОПАСНОСТЬ КАК "SUMMUM BONUM" АЭРОНАВИГАЦИИ 5

Глава 1. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ЮРИСДИКЦИИ ГОСУДАРСТВ В ОТНОШЕНИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ 37

§ 1. Юрисдикция государств в отношении правонарушений на воздушном транспорте: общие вопросы 37

§ 2. Основные юрисдикционные проблемы в связи с правонарушениями на воздушном транспорте 62

§ 3. Система международных договоров, регулирующих вопросы юрисдикции государств в связи с отдельными видами правонарушений против безопасности международной аэронавигации 85

§ 4. Выводы 94

Глава 2. ЮРИСДИКЦИЯ ГОСУДАРСТВ В ОТНОШЕНИИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ПРАВОНАРУШЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ: СОВРЕМЕННОЕ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ПРАКТИКА 96

§ 1. Преступления и иные правонарушения, совершаемые на борту воздушных судов 96

§ 2. Пиратство 112

§ 3. Незаконный захват воздушного судна 117

3.1. Понятие и юрисдикция в отношении незаконного захвата воздушного судна согласно Токийской конвенции 1963 г. 117

3.2. Понятие и юрисдикция в отношении незаконного захвата воздушного судна согласно Гаагской конвенции 1970 г. 120

§ 4. "Акты саботажа" 141

§ 5. Проблемы практической эффективности Гаагской и Монреальской конвенций 146

5.1 Принцип "выдай или суди" в Гаагской и Монреальской конвенциях 146

5.2. Боннская декларация 1978 г. 152

5.3. Политические интересы государств и проблемы юрисдикции в делах об уничтожении воздушных судов 155

§ 6. Выводы 163

Глава 3. ЮРИСДИКЦИЯ ГОСУДАРСТВ В БОРЬБЕ С ПРАВОНАРУШЕНИЯМИ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА: НАЦИОНАЛЬНЫЙ И РЕГИОНАЛЬНЫЙ УРОВНИ 166
§ 1. Отечественное законодательство 166
§ 2. Законодательство зарубежных стран 182
2.1. Австралийский союз 182
2.2. Канада 186
2.3. Соединенные Штаты Америки 188
2.4. Федеративная Республика Германия 191
2.5. Объединенные Арабские Эмираты 194
2.6. Южно-Африканская Республика 196
2.7. Китайская Народная Республика 200
2.8. Республика Корея 201
2.9. Федеративная Республика Бразилия 204
2.10. Сравнительно-правовой анализ юрисдикционных положений 205
§ 3. Региональное сотрудничество государств 211
§ 4. Выводы 215
Глава 4. ТЕНДЕНЦИИ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЮРИСДИКЦИИ ГОСУДАРСТВ В ОТНОШЕНИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ 217
§ 1. Юрисдикция государств в контексте новых и возникающих угроз гражданской авиации 217
§ 2. Реформирование юрисдикционных положений в аспекте проблемы недисциплинированных пассажиров 236
§ 3. Выводы 264
ЗАКЛЮЧЕНИЕ 266
БИБЛИОГРАФИЯ 269
I. Научная литература 269
II. Международные договоры 278
III. Документы Международной организации гражданской авиации 281
IV. Другие международные документы 285
V. Практика международных судебных и арбитражных органов 286
VI. Отечественное законодательство 288
VII. Практика судов Российской Федерации 291
VIII. Законодательство зарубежных стран 291
IX. Зарубежная судебная практика 294
X. Средства массовой информации и электронные ресурсы 295

ВВЕДЕНИЕ: БЕЗОПАСНОСТЬ КАК "SUMMUM BONUM" АЭРОНАВИГАЦИИ[1]

Безопасность — какое бы содержание не вкладывали в данное понятие — имманентно присуща аэронавигации как общественно значимому явлению, охватывающему всю гамму отношений, касающихся использования воздушного пространства, управляемых полетов и функционирования воздушного транспорта.

Представляется важным отметить, что понятие "аэронавигация" применяется нами в широком смысле, придаваемом Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.), часть I которой озаглавлена "Аэронавигация" и включает совокупность норм, касающихся регулирования и осуществления полетов и иной авиационной деятельности (при таком подходе это понятие близко к формулировкам "авиация" и "воздушный транспорт"). В литературе данный термин употребляется и в узком смысле; в частности, российский ученый А. И. Травников пишет, что аэронавигация — это "общий термин, означающий комплекс мер по организации воздушного пространства (установление структуры воздушного пространства), осуществлению разрешительного и уведомительного порядка, планирования и координации воздушного пространства при осуществлении в нем любых видов деятельности, а также обслуживание воздушного движения управляемых летательных аппаратов"[2].

Говоря о безопасности аэронавигации, нельзя не отметить целый спектр вопросов, так или иначе затрагивающих данную проблематику.

---

[1] Summum bonum (лат.) — высшее благо.

[2] *Травников А. И.* Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность: Монография. — М.: Проспект, 2014. — С. 89.

1. Безопасность аэронавигации, как представляется, — более широкая категория, нежели безопасность полетов или авиационная безопасность. В нормативных актах, доктрине и практике безопасность полетов связывают с соблюдением порядка эксплуатации авиационной техники и обычными производственными процессами субъектов авиационной деятельности, тогда как авиационную безопасность — с мерами защиты от внешних неправомерных воздействий (актов незаконного вмешательства).

Безопасность полетов воздушных судов определяется как "состояние авиационной транспортной системы, при котором риск причинения вреда лицам или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска"[1]. Отметим, что если из этой дефиниции исключить слова "авиационной транспортной системы", то ее можно применить для характеристики категории "безопасность" любых иных сфер общественных отношений. Следует указать, что в настоящее время особое значение придается изучению проблемы "редких событий" (катастроф), которые происходят с вероятностью "почти ноль", но влекут существенный негативный результат для авиационной системы; данная проблема объявлена ИКАО одной из важнейших в сфере обеспечения безопасности[2].

Авиационная безопасность, согласно ст. 83 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее ВК РФ), — это состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации, т. е. противоправных действий (бездействия), угрожающих безопасной деятельности в области авиации, повлекших за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна либо создавших угро-

---

[1] Государственная программа обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 мая 2008 г. № 641-р // Собрание законодательства Российской Федерации (СЗ РФ). — 2008. — № 20. — Ст. 2373.

[2] См.: Риски и безопасность авиационных систем: Монография / Г. Н. Гипич и др. — М.: ФГУП ГосНИИ ГА, 2013. — С. 13.

зу наступления таких последствий[1]. Термин "защита" может рассматриваться и в узком, и в широком значении слова. С одной стороны, под защитой понимается процесс реализации права на обращение в компетентные государственные органы (прежде всего в суд), а также осуществление иных правомерных действий для пресечения наличествующего нарушения охраняемых законом прав и интересов, т. е. для защиты "в узком смысле" необходим некий деликт. С другой стороны, в широком смысле слова защитой являются любые меры общей и частной превенций, направленные на предупреждение противоправных деяний и устранение причин, их порождающих. С этой точки зрения нормативное урегулирование желательных для законодателя правил поведения в соответствующей области общественных отношений также является защитой (на институциональном уровне), равно как и принятие организационно-правовых мер, в том числе по охране защищаемых объектов (например, специальная проверка допускаемых в зону взлета — посадки воздушных судов, фиксация перемещения лиц, имущества и транспортных средств, осуществление профайлинга, проведение активной оперативной работы на объектах транспортной инфраструктуры и т. д.).

Разграничивая категории "авиационная безопасность" и "безопасность полетов", отечественный правовед О. О. Черная указывает, что толкование термина "авиационная безопасность" в ст. 83 ВК РФ совпадает с его определением в Приложении 17 к Конвенции о международной гражданской авиации ("Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства") и не охватывает понятия "безопасность полетов", так как исключаются технологические неполадки, природные риски, человеческий фактор и другие риски, связанные с авиационной деятельностью[2].

---

[1] См.: Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ // СЗ РФ. — 1997. — № 12. — Ст. 1383.

[2] См.: *Черная О. О.* Авиаметеообеспечение и право: проблемы формирования и функционирования организационно-правового механизма защиты субъектов авиаметеообеспечения в условиях глобализации, рисков и неопределенности общественного развития / Под ред. докт. юрид. наук С. С. Юрьева. — М.: ИТК "Дашков и К°", 2015. — С. 77.

Касаясь деликтов в данной сфере, необходимо подчеркнуть, что, различаясь по субъективной стороне правонарушений, посягательства на авиационную безопасность и безопасность полетов по своим общественно опасным последствиям могут быть сопоставимы, а преступная неосторожность подчас губительнее, чем злой умысел. Так, 23 июня 1985 г. у берегов Ирландии потерпел катастрофу самолет "Боинг-747" авиакомпании "Эйр Индиа", погибли все находившиеся на борту 329 пассажиров и членов экипажа[1]. Следствием установлено, что имела место диверсия, а взрывное устройство заложили сикхские террористы. Таких актов, к сожалению, — сотни. Однако самая крупная катастрофа в истории авиации связана с легкомыслием и небрежностью, в результате которых 27 марта 1977 г. в аэропорту Лос-Родеос на Тенерифе столкнулись два "Боинга-747" авиакомпаний "Пан Американ" и "КЛМ", что повлекло гибель 583 человек. Помимо прочего, эта трагедия демонстрирует тесное взаимовлияние двух вышеназванных видов безопасности, ибо воздушные суда были перенаправлены в сложный по метеоусловиям аэропорт Лос-Родеос из аэропорта Лас-Пальмаса, закрытого из-за учиненного там террористами-сепаратистами взрыва[2]. Видимо, не случайно римский юрист Павел говорил, что "грубая небрежность является виной, грубая вина является умыслом..."[3].

На аэронавигацию, в том числе в аспекте безопасности, оказывают также влияние природные условия и социальные факторы: качество нормативного правового регулирования, государственного и корпоративного управления; уровень взаимодействия видов авиации (особенно гражданской и государственной); использование воздушного пространства в иных целях, кроме транспортировки пассажиров и грузов; наличие зон военной активности; менталитет и психофизиологические способности лиц, участвующих в авиационной деятельности, и др.

---

[1] См.: Сто великих авиакатастроф / Авт.-сост. И. А. Муромов. — М.: Вече, 2004. — С. 265–271.

[2] См. там же. С. 265–271, 319–325.

[3] Дигесты Юстиниана: Пер. с лат. / Отв. ред. Л. Л. Кофанов. — Т. VII. — Полутом 2. — М.: Статут, 2005. — С. 515 (Книга пятидесятая. Титул XVI. "О значении слов", п. 226).

2. Отметим, что в приведенных выше легальных определениях двух видов безопасности они раскрываются через термин "*состояние*", т. е. положение, в котором находится что-либо (в данном случае — авиация). В юриспруденции термин "положение" нередко имеет значение "статус" с присущими ему правовыми характеристиками. Применительно к аэронавигации состояние безопасности будет означать важную характеристику правового статуса субъекта авиационной деятельности, предполагающую возможность (при наличии иных необходимых условий) эффективного исполнения его функций.

Касаясь правового статуса, следует указать, что использование данной категории вне связи с субъектами правоотношений (например, "статус воздушного судна", "статус воздушного пространства") представляется некорректным с теоретической и историко-правовой точек зрения.

Например, авторитетный Black`s Law Dictionary, содержащий дефиниции американской и английской юриспруденции, определяет статус через право— и дееспособность, правоотношения субъекта с третьими лицами или государством, которые по своей природе не являются временными и не могут быть прекращены по воле их участников, хотя содержание статуса не сводится только к правоотношениям[1].

Если исходить из историко-правовых корней понятия, то в римском праве термин "статус" (status) означал "положение, состояние"; базовым был статус "человека относительно права" (выражающийся терминами "status hominis" или "status personae"), определяющий общее положение римского гражданина, совокупность всех его прав и обязанностей. В правовом смысле, как отмечал отечественный романист-правовед И. А. Покровский, человек пребывал в трояком состоянии — status libertatis, status civitatis и status familie. Римский юрист Юлий Павел (рубеж II–III вв.) писал: "Есть три статуса, которыми мы обладаем: свобода, гражданство, семейное положение". Различные юридические факты влекли изменение правового состояния (capitis deminutio). Таким образом, римские юристы учитывали

[1] See.: Black`s Law Dictionary. — St. Paul, Minnesota, 1990. — P. 1410.

процесс изменений правового положения индивида, что отражалось в соответствующих понятиях[1].

В современной правовой действительности субъект правоотношений также не находится в статике. Правовое состояние характеризует прежде всего субъекта отношений (а не сами правоотношения), поэтому "делить статус" (в частности, по отраслям права) можно только в сугубо научных целях: субъект права неделим, он существует, проявляя себя в разных ипостасях и, соответственно, обладая сложным, многоэлементным правовым статусом.

Думается, что правовой статус — это юридически значимое состояние субъекта правоотношений в конкретно-определенный период правовой действительности, обусловленное совокупностью действующих нормативных правовых актов, правовой идеологией, судебной и правоприменительной практикой, а также иными обстоятельствами, имеющими юридическое значение. Исходя из этого, основными факторами, влияющими на правовой статус, являются материально-правовые нормы (отражают "статику" субъекта правоотношений, установленную законодательством совокупность прав и обязанностей); процессуально-правовые и процедурные нормы (определяют "динамику" субъекта правоотношений, т. е. порядок реализации материально-правовых предписаний); правовая идеология (характеризует правосознание субъекта правоотношений, политико-правовые установки правящего режима и возможность фактической реализации субъектом права позитивно-правовых норм в данных политических условиях); юридически значимые для данного субъекта правоотношений деяния (действия или бездействие) третьих лиц; судебная и правоприменительная практика в части, имеющей отношение к правовому состоянию определенного субъекта (показывает, адекватны ли действия и решения судебных и правоприменительных органов, а также их должностных лиц воле законодателя, выраженной в нормативных правовых актах, и какова степень вероятности, что охраняемые законом права и интересы субъекта правоотношений будут защищены).

---

[1] См.: *Бартошек М.* Римское право. Понятия, термины, определения: Пер. с чешск. — М., 1989. — С. 60–61, 300–301, 341; *Покровский И. А.* История римского права. — СПб., 1998. — С. 280, 307–316.

Говоря о безопасности как характеристике юридически значимого состояния субъекта авиационной деятельности, отметим, что безопасность аэронавигации можно определить и через категории цели, принципа, ценности, субъективных прав и обязанностей.

Например, в ч. 1 ст. 2 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ "О транспортной безопасности" определено, что целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства. Безопасность аэронавигации можно определить как цель субъектов авиационной деятельности, направленную на обеспечение состояния защищенности этих субъектов и лиц, пользующихся услугами воздушного транспорта, от "внешних" (акты незаконного вмешательства) и "внутренних" (нарушения правил безопасности полетов) угроз.

В аксиологическом аспекте обеспечение безопасности аэронавигации является неоспоримой ценностью не только для непосредственных участников авиатранспортной системы, но и для других акторов общественной жизни. Не вызывает сомнения и подход к безопасности аэронавигации как отраслевому принципу воздушного права (т. е. основному положению, на котором базируется нормативное регулирование и функционирование авиации как сложной социотехнической системы), имеющему императивный характер[1].

Рассматривая безопасность через призму прав и обязанностей, отметим, что в правовой литературе безопасность полета определяется как субъективное право пользователя воздушного пространства, которое "коррелируется с обязанностью пользователя и иных участников авиационной деятельности соблюдать нормы, касающиеся безопасности полета (в части, их касающейся). Иначе говоря, реализация данного права пользователем обусловлена исполнением им встречных обязанностей, содержание

[1] Об этом принципе применительно к международной аэронавигации см.: *Травников А. И.* Международное аэронавигационное право. — М.: РУДН, 2013. — С. 26–29.

которых зависит от типа воздушного судна, вида полета (коммерческий/некоммерческий), класса используемого воздушного пространства и иных факторов. (...) Юридической обязанностью государства является создание системы нормативных правовых актов и надлежащим образом функционирующих контролирующих органов, которые исключали бы производство и эксплуатацию авиационной техники, а равно деятельность юридических и (или) физических лиц, не соответствующую требованиям безопасности полетов"[1]. Экстраполируя данный подход на всю сферу аэронавигации, можно сформулировать соответствующие права и обязанности участников данных правоотношений. Подчеркнем, что в области авиации реализация любых прав и осуществление обязанностей участниками правоотношений взаимосвязаны и взаимообусловлены (тут можно провести аналогию со ст. 328 Гражданского кодекса Российской Федерации ГК РФ), регулирующей встречное исполнение обязательств), что объясняется сложностью авиатранспортной системы и невозможностью обособленного функционирования отдельных ее звеньев без ущерба для эффективности, регулярности и безопасности деятельности ее субъектов.

3. Обратим внимание, что если определение "безопасность полетов" раскрывается в аспекте "приемлемого уровня риска", то "авиационная безопасность" — через понятие "защиты" (защищенности). Очевидно, что и в области авиационной безопасности общество вынуждено ориентироваться на приемлемый риск, при этом мера этой "приемлемости" в значительной степени является оценочной, зависящей от психологических и социальных особенностей субъекта оценки.

Отметим также, что безопасность полетов обусловлена, в числе прочего, безопасностью эксплуатируемой авиационной техники, т. е. определенными технико-экономическими качествами промышленной продукции, позволяющей использовать ее без риска ущерба для здоровья. На стадии проектирования технических объектов должен происходить вероятностный анализ безопасности, однако даже в ядерной энергетике причинами аварий на атомных электростанциях в 30,7 % случаев Междуна-

[1] *Черная О. О.* Указ. соч. — С. 80.

родное агенство по атомной энергии называет ошибку в проекте. В научно-технической литературе подвергнуты критике попытки "назначения" вероятности негативных событий, ибо вероятность как неслучайное четкое число можно только *вычислить* при наличии определенных данных: "Назначить можно только приемлемый уровень вероятности или риска, если есть к тому основания. Но потом *истинные* вероятности должны быть четко определены, а не угаданы"[1]. В качестве парадокса можно привести пример из практики создания и эксплуатации автоматизированных систем управления воздушным движением, когда были назначены приемлемые уровни вероятности возникновения события с порядком от 10^{-7} до 10^{-9}, но при величине вероятности 10^{-7} "событие считается невероятным и доказать истинность такого значения практически невозможно"[2].

Таким образом, безопасность аэронавигации охватывает понятия "безопасность авиационной техники", "безопасность полетов" и "авиационная безопасность", а в правовом смысле может быть определена как состояние, при котором риск нарушения прав и законных интересов личности, общества и государства, присущий деятельности в области аэронавигации, рассматривается соответствующим субъектом правоотношений как приемлемый.

4. Отечественные ученые указывают, что, оценивая категорию "безопасность" через категорию "риски", возможны "три типовых варианта стратегии действий: *"Попытка избежать риска"*, что не всегда удается, так как факторы опасности действуют непрерывно; "*Пренебрежение риском*", что неоптимально, так как ущерб от аварий может быть значительным; "*Обеспечение управления риском с идентификацией факторов (прогнозируемых угроз)*" в условиях неопределенности информации о рисковых ситуациях"[3].

Признание того факта, что риск — это неотъемлемая часть жизни социума, позволяет прогнозировать риски и проводить

---

[1] Риски и безопасность авиационных систем: Монография / Г. Н. Гипич и др. — С. 37–38.

[2] Там же. — С. 38.

[3] Там же. — С. 22.

работу по их нейтрализации, уменьшению степени опасности. В авиации это выражается, в частности, в создании и применении систем управления безопасностью полетов и обеспечения авиационной безопасности.

Авиационная безопасность обеспечивается в Российской Федерации в соответствии с ВК РФ, Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ "О транспортной безопасности" и иными нормативными правовыми актами, основанными на стандартах и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации.

С 14 ноября 2013 г. вступило в силу Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации("Управление безопасностью полетов")[1]. Воздушный кодекс Российской Федерации был дополнен ст. 24.1 "Обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов", установившей, что реализация государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов обеспечивается в Российской Федерации в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации (ИКАО). В развитие данной нормы постановлением Правительства РФ от 18 ноября 2014 г. № 1215 утверждены Правила разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими[2].

Необходимость внедрения систем управления безопасности полетов отражена и в Федеральных авиационных правилах "Организация воздушного движения в Российской Федерации", утвержденных приказом Минтранса России от 25 ноября

---

[1] Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации ("Управление безопасностью полетов"). — 1-е издание. — Монреаль: ИКАО, 2013.

[2] Постановление Правительства Российской Федерации от 18 ноября 2014 г. № 1215 "О порядке разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими" // СЗ РФ. — 2014. — № 47. — Ст. 6571.

2011 г. № 293. В частности, п. 12.1. названных ФАП гласит, что для обеспечения безопасности полетов при обслуживании воздушного движения поставщик аэронавигационного обслуживания утверждает системы управления безопасностью полетов для органов обслуживания воздушного движения, "находящихся в ее юрисдикции"[1]. Вместе с тем очевидна неуместность применения в данном документе такого понятия, как "юрисдикция" (не говоря о неясности изложения, ибо непонятно, в чьей юрисдикции должны находиться эти органы).

На современном этапе термин "юрисдикция" применяется прежде всего во взаимосвязи с прерогативами судебной власти. Например, во вступившем в силу с 1 января 2016 г. Федеральном законе от 3 ноября 2015 г. № 297-ФЗ "О юрисдикционных иммунитетах иностранного государства и имущества иностранного государства в Российской Федерации" под юрисдикционными иммунитетами понимаются "судебный иммунитет, иммунитет в отношении мер по обеспечению иска и иммунитет в отношении исполнения решения суда" (п. 3 ст. 2)[2].

Категория "юрисдикция" (от лат. "*iurisdictio*") означает власть уполномоченных на то должностных лиц в области правосудия. Уже древнеримскими юристами были разработаны предмет, порядок и пределы осуществления юрисдикции[3]. Существенно, что право на юрисдикцию основывалось на воле вер-

---

[1] См.: Приказ Минтранса России от 25 ноября 2011 г. № 293 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Организация воздушного движения в Российской Федерации" (зарегистрирован в Минюсте России 30 декабря 2011 г. Регистрационный номер 22874) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. — 2012. — № 7.

[2] Федеральный закон от 3 ноября 2015 г. № 297-ФЗ "О юрисдикционных иммунитетах иностранного государства и имущества иностранного государства в Российской Федерации" // СЗ РФ. — 2015. — № 45. — Ст. 6198.

[3] См.: *Бартошек М.* Указ. соч. — С. 175, 403; D 1.3.12; 1.16.2 pr.; 1.21. tit.; 1.21.1.1.; 1.21.5.1; 2.1. tit.; 2.2.1.2; 2.3.1. pr.; 3.1.1.2; 4.4.16.5; 4.8.3.1; 5.1.1; 5.1.2. pr.; 5.1.5; 39.2.7 pr.; 42.1.5 pr.; 43.4.1 pr.; 46.5.1.10; 50/1/29; 50.13.2. (Список по: Дигесты Юстиниана / Отв. ред. Л. Л. Кофанов. — Т. VIII: Статьи и указатели. — М.: Статут, 2006. — С. 676).

ховной власти, и в этом смысле юрисдикция является неотъемлемым атрибутом государства и такого его признака, как суверенитет, о чем подробно говорится в данном исследовании.

5. Принцип суверенитета государств над своим воздушным пространством сформировался в международном праве практически сразу же после того, как воздухоплавание перестало быть делом одиночек-любителей.

Известный отечественный ученый Владимир Эммануилович Грабарь, касаясь имевшихся в начале прошлого века споров между сторонниками и противниками "свободы воздуха", отмечал: "Спор между сторонниками свободы и сторонниками власти был, однако, спором чисто теоретическим. Сами государства всегда считали воздух подвластным себе и при установлении норм воздушного права действовали совершенно самостоятельно. С тех пор, как международное воздушное передвижение подверглось законодательному регулированию, на принципиальный вопрос о свободе воздуха или о власти над ним все законодательства ответили единодушно и вполне определенно, присваивая себе власть над ним и исключительное право распоряжения. Первой страной, издавшей закон, нормировавшей международное воздушное передвижение, была Франция, где в 1909 году издано было административное распоряжение о спускающихся на французскую территорию иностранных воздушных шарах. За Францией следовала Германия. Законодательство о воздушном передвижении не входило в компетенцию имперских властей, а было делом отдельных государств. Сперва в Пруссии (22 октября 1910 г.), а затем в Баварии (11 октября 1911 г.) изданы были министрами внутренних дел распоряжения о воспрещении иностранным воздушным судам совершать полеты над определенными частями территории ("запретные зоны"); в то же время были изданы также распоряжения, касающиеся регистрации, испытаний на звание летчиков и др. (напр., декрет президента Французской республики о воздушном передвижении — 21 ноября 1911 г.). Первый английский закон издан был 2 июня 1911 г. под названием "Aerial Navigation Act" — акт о воздушной навигации. Он предоставлял военному ведомству право объявлять некоторые зоны запретными для иностранных воздуш-

ных судов и устанавливал наказания за нарушение издаваемых им распоряжений. Закон этот был 14 февраля 1913 г. изменен в смысле еще более ограничительном для иностранцев. На основании его министерством внутренних дел изданы были 1 марта 1913 г. "правила воздушного передвижения": о запретных зонах, о режиме иностранных воздушных судов; а 22 сентября 1913 г. издано было распоряжение о запрещении полетов над Лондоном. В России 5 июля 1912 г. издан был закон об изменении действующих законов о государственной измене путем шпионства, предоставлявший министрам военному и морскому устанавливать запретные воздушные зоны. <...> Довоенная практика знает лишь один случай международно-правового регулирования вопросов воздушного передвижения. Это — соглашение между Францией и Германией, заключенное путем обмена нот 26 июня 1913 г. В 1913 г. атмосфера была уже предвоенной. Германские воздушные суда нередко садились на территорию соседних государств. После двух подобных инцидентов, имевших место во Франции в апреле 1913 г., французское правительство сделало серьезные представления Германии, и в результате переговоров заключено было соглашение 26 июня 1913 г. Соглашение это всецело покоится на признании за государством права распоряжаться воздушным пространством, находящимся над его территорией. Соглашение устанавливало, что военные воздушные суда другого государства могут являться не иначе, как по приглашению. Невоенные суда допускались к полетам над чужой территорией, если они были у себя зарегистрированы и имели опознавательный знак и если у летчика имелось свидетельство на право совершать полеты, но при непременном условии, чтобы от консула или дипломатического представителя другой страны было получено свидетельство о праве полета в другое государство. Все вышеприведенные законодательные акты, а равно и франко-германское соглашение 1913 г. столь недвусмысленно высказываются в пользу права государства самостоятельно, по своему усмотрению, регулировать передвижение по воздуху, допуская даже полное запрещение полетов через свои границы, что совершенно непонятно, почему в свое время потрачено было столько сил на теоретическое решение практически

уже давно решенного вопроса о юридическом положении воздушного пространства"[1].

Первый многосторонний международный договор о воздушном передвижении от 13 октября 1919 г. (Парижская конвенция, или Конвенция Лиги Наций) в ст. 1 закрепил норму о том, что "каждое государство имеет полный и исключительный суверенитет в отношении воздушного пространства, расположенного над его территорией".

Статья 3 Парижской конвенции устанавливала: "Каждое Договаривающееся государство имеет право воспретить, по соображениям военным или в интересах общественной безопасности, воздушным судам, принадлежащим к другим Договаривающимся государствам, полеты над определенными зонами своей территории под страхом ответственности, установленной его законодательством, и при условии, что в этом отношении не будет делаться никакого различия между частными воздушными судами этого государства и таковыми же воздушными судами, принадлежащими к другим Договаривающимся государствам. В этом случае местонахождения и пространство запретных зон должны быть предварительно опубликованы и сообщены другим Договаривающимся Государствам".

По ст. 15 Парижской конвенции 1919 г., "всякое воздушное судно, принадлежащее к одному из Договаривающихся Государств, имеет право пересекать воздушное пространство другого государства без спуска. В этом случае оно обязано лететь по маршруту, установленному государством, над которым производится полет. Во всяком случае, по причинам государственной и общественной безопасности и порядка, оно обязано произвести посадку, если оно получит соответственное приказание посредством сигналов, предусмотренных в приложении "Д". Всякое воздушное судно, производящее полет из одного государства в другое, должно, если правила этого последнего государства содержат соответственное требование, произвести посадку на один из аэродромов, указанных этим государством. Сведения

[1] *Грабарь В. Э.* История воздушного права // Вопросы воздушного права: Сб. трудов секции воздушного права Союза Авиахим СССР и Авиахима РСФСР. — Вып. I. — М.: Авиахим, 1927. — С. 50–52.

об этих аэродромах будут сообщены Договаривающимися Государствами в Международную Комиссию по воздушному Передвижению, которая передает эти сведения всем Договаривающимся Государствам. Установление международных воздушных путей производится с согласия государств, над которыми пролегают эти пути". Ст. 25 Парижской конвенции 1919 г. предписывала: "Каждое из Договаривающихся государств обязано принять меры, обеспечивающие выполнение всеми воздушными судами, совершающими полеты над его территорией, а равно воздушными судами, носящими знак его национальности, где бы последние ни находились, правил Приложения "Д". Каждое из Договаривающихся государств обязуется обеспечить преследование и наказание лиц, нарушивших указанные правила"[1].

Конвенция о международной гражданской авиации (открыта для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 г.), учредившая Международную организацию гражданской авиации (ИКАО), воспроизвела норму Парижской конвенции о суверенитете государств над своим воздушным пространством.

Вместе с тем, говоря о суверенитете государств над своим воздушным пространством, необходимо задаться вопросом, является ли миссией ИКАО и других международных авиационных организаций обеспечение суверенитета государств и решение иных политических целей.

Так, анализируя в данной работе Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.), А. С. Конюхова цитирует авторитетного зарубежного ученого М. Милде, отмечавшего, что во время принятия текста названной Конвенции ряд государств считал захваты воздушных судов актами политического характера и в силу этого не относящимися к компетенции ИКАО[2].

Вместе с тем практика действий международных авиационных организаций и авиационных властей ряда стран показы-

---

[1] Нормы Парижской конвенции цит. по тексту, опубликованному в кн.: *Перетерский И. С.* Международные соглашения о воздушном передвижении (Воздушные конвенции). — М.: Журнал "Вестник Воздушного Флота", 1923. — С. 31–32, 36.

[2] См. подпараграф 3.1 § 3 главы 2 настоящей работы.

вает, что политизированные подходы перевешивают принцип безопасности. Это наглядно проявилось во введении запрета на авиасообщение в районе полетной информации (далее — РПИ) Симферополь после вхождения Республики Крым и города Севастополя в состав Российской Федерации, а также в так называемом расследовании крушения авиалайнера рейса MH17.

Если обратиться к отчету о семинаре "Зоны конфликтов в международной гражданской авиации", проведенном 26 марта 2015 г. Международным фондом гражданской авиации в штабквартире "Схипхол Груп" (Нидерланды), то можно увидеть, что запрет на полеты в РПИ Симферополь подается со ссылкой на ст. 9 "Запретные зоны" Чикагской конвенции как мера по обеспечению безопасности полетов, тогда как фактически никаких угроз воздушному движению в указанном районе не было. В частности, в упомянутом отчете написано: "Украина приняла меры, предусмотренные статьей 9 Чикагской конвенции, запретив полеты гражданской авиации в некоторых зонах своего воздушного пространства; она выпустила ряд извещений НОТАМ, запрещающих или ограничивающих полеты гражданской авиации в нескольких районах диспетчерской службы над территорией Украины. Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) и Европейская организация по безопасности аэронавигации (Евроконтроль — англ. EVROCONTROL) как диспетчер категорически рекомендовали пользователям воздушного пространства избегать воздушное пространство Симферополя (UKFV), облетать его, используя имеющиеся альтернативные маршруты. (...) Федеральная авиационная администрация (далее — ФАА) США выпустила экстренное федеральное авиационное правило, запрещающее полеты в части районов украинской полетной информации: "*Всем авиаперевозчикам США; коммерческим операторам США; лицам, имеющим летные сертификаты США, за исключением лиц, управляющих зарегистрированным в США воздушным судном в интересах иностранного авиаперевозчика; и операторам зарегистрированных в США воздушных судов, за исключением операторов иностранных перевозчиков*". По законам США ФАА несет ответственность за безопасность полетов на территории США и за

безопасность гражданских операторов США, зарегистрированных в США гражданских воздушных судов и лиц, имеющих летные сертификаты США, по всему миру. Конечно, ФАА не могло применить ст. 9 Чикагской конвенции и закрыть воздушное пространство Украины, но оно действовало в соответствии с нормами ответственности государства регистрации, как прописано в Чикагской конвенции. 3 апреля 2014 г. ФАА выпустило извещение НОТАМ (Notice to AirMen), запрещающее полеты над территорией Крыма и прилегающих районов; после крушения МН17 этот запрет был расширен и на территорию Восточной Украины. (...) Для Соединенных Штатов, федеративного государства с интенсивной сетью коммерческого воздушного транспорта, такие действия фактически соответствуют суверенным обязательствам государства в воздушном пространстве перед своими гражданами и авиакомпаниями. Оживленно обсуждался вопрос, имеются ли, в принципе, какие-либо сдерживающие факторы для любого другого государства, входящего в состав ИКАО, не прибегать к подобным шагам. Также было отмечено, что как уже обсуждалось ранее и было подтверждено секретариатом ИКАО, согласно положениям Чикагской Конвенции государство может ограничить или запретить своим операторам полеты за пределами своего суверенного или делегированного воздушного пространства"[1]. При этом участники дискуссии "не заметили", что полет по "альтернативным маршрутам" не только влечет дополнительные расходы для авиакомпаний, но и создает угрозу безопасности воздушного движения из-за его интенсификации на этих маршрутах и перегрузке служб управления воздушным движением. Никак не комментировалось и то, что ограничения были введены весной 2014 г., но и через год (когда все заинтересованные лица обладали точной информацией, что полеты в РПИ Симферополь безопасны) не были отменены, что однозначно показывает их политическую направленность, далекую от "суверенных обязательств" перед гражданами и авиакомпаниями.

[1] Зоны конфликтов в международной гражданской авиации. Семинар, проведенный 26 марта 2015 г. Международным фондом гражданской авиации в штаб-квартире "Схипхол Груп" (Нидерланды). Интернет-сайт www.publicaviation.org (пер. с англ. М. Ю. Колесниковой). — С. 13–14.

В этой связи заслуживают поддержки предложения О. О. Черной о необходимости защитных механизмов, "позволяющих обеспечить интересы Российской Федерации в случае искажения политики международных организаций, отхода от принципов объективности и профессионализма в угоду отдельным державам или группам стран", а также определения пределов "международного управления в сфере авиации и его ограничения "отношениями, касающимися безопасности полетов"[1].

С вопросами суверенитета тесно связана и проблема военной активности.

6. Конвенция о международной гражданской авиации применяется (в силу ст. 3) только к гражданским воздушным судам. Воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда, при установлении правил для которых Договаривающиеся государства обязаны "обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов".

Согласно ст. 3bis Чикагской конвенции, введенной Протоколом Ассамблеи ИКАО от 10 мая 1984 г., каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, и что в случае перехвата не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна. На международном уровне принят ряд норм, сведенных в Руководство по перехвату гражданских воздушных судов (документ ИКАО 9433-AN/926), соблюдение которых обязательно для Российской Федерации. Перехват гражданских воздушных судов силами противовоздушной обороны (далее — ПВО) рассматривается в международном праве как крайняя мера и должен ограничиваться опознанием воздушного судна, установлением с ним радиосвязи, посадкой на аэродроме или выводом за пределы воздушного пространства государства[2].

В более широком плане данная проблема может быть сформулирована как обеспечение безопасности полетов гражданских

---

[1] *Черная О. О.* Указ. соч. — С. 139–140, 150.

[2] См.: Руководство по перехвату гражданских воздушных судов. Документ ИКАО № 9433-AN/926. — Монреаль: ИКАО, 1990.

воздушных судов в аспекте функционирования государственной авиации и военной активности.

Уже упоминавшееся выше крушение самолета рейса MH17 произошло, в том числе, и потому, что компетентные авиационные власти не закрыли воздушное пространство Украины для полетов гражданских воздушных судов.

Подчеркнем, что данная проблема не является новой. Еще в ноябре 1926 г. советский ученый В. В. Егорьев писал, что "для того, чтобы не стать объектом военного нападения (...) гражданские воздушные суда не должны приближаться к району военных действий, к войскам противника, включая морские и воздушные суда, и к его территории, а также подчиняться его распоряжению о проследовании по определенному направлению и снижению"[1].

Несколько примеров из истории: 14 июня 1940 г. в нейтральном воздушном пространстве сбит финский самолет Ю-52 "Калева" с 9 пассажирами на борту, не подчинившийся приказам советского истребителя вернуться на аэродром вылета; 27 июня 1980 г. в окрестностях Устики (Италия) "случайно сбит ракетой" самолет DC-9, выполнявший рейс из Болоньи в Палермо, погиб 81 человек; 1 сентября 1983 г. над Сахалином сбит "Боинг-747", углубившийся в воздушное пространство СССР, 269 человек погибли; 3 июля 1988 г. огнем с крейсера "Висконсин" военно-морских сил США над Персидским заливом сбит иранский "Аэробус-300", погибли 298 пассажиров и членов экипажа; 4 октября 2001 г. выпущенной в ходе учений украинской зенитной ракетой над Черным морем уничтожен Ту-154М авиакомпании "Сибирь", следовавший из Тель-Авива (Израиль) в Новосибирск, погибли 78 человек[2].

Зафиксирован также случай, когда 4 июля 1989 г. из-за неисправности двигателя летчик катапультировался с истребителя МиГ-21 во время учебного полета в воздушном пространстве

---

[1] *Егорьев В. В.* Право воздушной войны // Вопросы воздушного права: Сб. трудов секции воздушного права Союза Авиахим СССР и Авиахима РСФСР. — Вып. 1. — М.: Авиахим, 1927. — С. 119.

[2] См.: Сто великих авиакатастроф. — С. 105–110, 281–285, 300–313, 354–361; Терроризм и безопасность на транспорте в России (1991–2002 гг.): Белая книга (аналитический доклад) / Под ред. докт. юрид. наук В. Н. Лопатина. — СПб.: Юридический центр Пресс, 2004. — С. 30.

Польши; после этого самолет прекратил снижение, набрал высоту 12 тыс. м и, преодолев расстояние 900 км и несколько государственных границ, после выработки топлива рухнул на жилой дом в Бельгии, что повлекло разрушение строения и гибель находившегося в нем человека[1].

Отметим, что в период афганской войны 1979–1989 гг. предпринимались специфические способы обеспечения безопасности гражданской авиации. Для этого выделялось звено вертолетов Ми-24, причем одна пара контролировала местность вокруг аэродрома для обнаружения засад, а вторая непосредственно прикрывала самолет гражданской авиации особым тактическим приемом[2].

Учитывая возросшую военную активность в настоящее время, необходимо ставить вопрос о возложении на государства международно-правовой обязанности принимать все меры для предотвращения конфликта интересов, связанных с использованием воздушного пространства различными субъектами, особенно в зонах военных учений и боевых действий.

7. Нельзя обойти вниманием и такое явление, как незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации с последующим использованием воздушных судов в качестве орудия преступления.

Так, 11 сентября 2001 г. террористы захватили четыре гражданских самолета в США, направив их на различные объекты в Вашингтоне и других городах, что вызвало гибель около трех тысяч человек и крупный материальный ущерб.

Отметим, что один из первых исследователей юридических проблем воздухоплавания, Л. И. Шиф, еще в 1912 г. писал: "С развитием воздухоплавания создастся новая обширная область для проявления преступной воли человека. Следует различать три категории преступлений, связанных с воздухоплаванием: во-первых, преступления, совершаемые *в пределах* судов; во-вторых, преступления, исходящие из судов и направленные

---

[1] См.: Сто великих авиакатастроф. — С. 376–379.

[2] См.: *Жирохов М. А.* Опасное небо Афганистана. Опыт боевого применения советской авиации в локальной войне. 1979–1989. — М.: Центрполиграф, 2012. — С. 53–54.

против объектов, находящихся *вне данных судов*; в-третьих, преступления, направленные *против судов извне*. Помимо того уголовное право должно будет ведаться с нарушениями специальных правил передвижения в воздухе"[1].

Подчеркнем, что нет какой-либо взаимосвязи объективной стороны деяния, связанной с использованием воздушного судна в качестве орудия преступления, с субъективной стороной. Мотивы, цели и отношение к содеянному могут быть самыми разными. В частности, имеются факты, когда пилоты гражданских самолетов преднамеренно их уничтожают. Таковыми были, например, катастрофы в Марокко (1994 г.) и Сингапуре (1997 г.); в результате действий пилота "Боинга-767-300" египетской авиакомпании, умышленно направившего самолет в Атлантический океан 21 октября 1999 г., погибло 202 пассажира и 15 членов экипажа[2].

Подобные инциденты вызвали необходимость правового регулирования действий органов государственной власти, касающихся пресечения полета воздушного судна, захваченного преступниками.

В Российской Федерации эту проблему разрешил (с формально-юридической стороны) Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ "О противодействии терроризму", ст. 7 "Пресечение террористических актов в воздушной среде" которого установлено:

"1. Вооруженные Силы Российской Федерации применяют оружие и боевую технику в порядке, установленном нормативными правовыми актами Российской Федерации, в целях устранения угрозы террористического акта в воздушной среде или в целях пресечения такого террористического акта.

2. В случае, если воздушное судно не реагирует на радиокоманды наземных пунктов управления прекратить нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации и (или) на радиокоманды и визуальные сигналы поднятых на его перехват летательных аппаратов Вооруженных Сил

---

[1] *Шиф Л. И.* Воздухоплавание и право. — СПб.: Воздухоплавание, 1912. — С. 87.

[2] См.: Сто великих авиакатастроф. — С. 376–379, 457–462.

Российской Федерации либо отказывается подчиниться радиокомандам и визуальным сигналам без объяснения причин, Вооруженные Силы Российской Федерации применяют оружие и боевую технику для пресечения полета указанного воздушного судна путем принуждения его к посадке. Если воздушное судно не подчиняется требованиям о посадке и существует реальная опасность гибели людей либо наступления экологической катастрофы, оружие и боевая техника применяются для пресечения полета указанного воздушного судна путем его уничтожения.

3. В случае, если имеется достоверная информация о возможном использовании воздушного судна для совершения террористического акта или о захвате воздушного судна и при этом были исчерпаны все обусловленные сложившимися обстоятельствами меры, необходимые для его посадки, и существует реальная опасность гибели людей либо наступления экологической катастрофы, Вооруженные Силы Российской Федерации применяют оружие и боевую технику для пресечения полета указанного воздушного судна путем его уничтожения".

Статья 7 Федерального закона от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ "О противодействии терроризму" устанавливает юридические основы для уничтожения воздушных судов при наличии указанных в статье обстоятельств. Закон вводит словосочетание "воздушная среда", обычно применяемое в экологическом праве[1]. Акты российского воздушного законодательства закрепляют термин "воздушное пространство". Понятие воздушного пространства как составной части государственной территории, на которую распространяется суверенитет государства, применяется в ст. 67 Конституции Российской Федерации и ст. 1 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.).

Положение о применении оружия и боевой техники Вооруженными Силами Российской Федерации для устранения угрозы террористического акта в воздушной среде или пресечения такого террористического акта утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 6 июня 2007 г. № 352 "О мерах по реализации Федерального закона "О противодей-

[1] См.: *Ерофеев Б. В.* Экологическое право России. — М.: Юристъ, 1996. — С. 459.

ствии терроризму"[1]. Согласно п. 2 названного Положения оружие и боевая техника Вооруженных Сил Российской Федерации применяются:

а) в случае нарушения правил использования воздушного пространства Российской Федерации:

— если воздушное судно не реагирует на радиокоманды наземных пунктов управления прекратить нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации и (или) на радиокоманды и визуальные сигналы поднятых на его перехват летательных аппаратов Вооруженных Сил Российской Федерации либо отказывается подчиниться радиокомандам и визуальным сигналам без объяснения причин — для пресечения полета воздушного судна путем принуждения к посадке;

— если воздушное судно не подчиняется требованиям о посадке и существует реальная опасность гибели людей либо наступления экологической катастрофы — для пресечения полета воздушного судна путем уничтожения;

б) в случае наличия достоверной информации о возможном использовании воздушного судна для совершения террористического акта или о захвате воздушного судна и возникновения реальной опасности гибели людей либо наступления экологической катастрофы (при условии, что были исчерпаны все обусловленные сложившимися обстоятельствами меры, необходимые для его посадки) — для пресечения полета воздушного судна путем его уничтожения.

По п. 6 Положения при применении в отношении воздушного судна оружия и боевой техники на поражение:

а) экипаж летательного аппарата Вооруженных Сил Российской Федерации перед применением оружия на поражение предупреждает об этом экипаж воздушного судна путем подачи радиокоманд и визуальных сигналов, а имеющий стрелково-пушечное вооружение (при наличии условий) — путем ведения предупредительного огня. Решение об открытии предупредительного огня принимает командир экипажа летательного аппарата Вооруженных Сил Российской Федерации, о чем немедленно докладывает на командный пункт;

---

[1] СЗ РФ. — 2007. — № 24. — Ст. 2921.

б) при отсутствии возможности применения летательных аппаратов Вооруженных Сил Российской Федерации применяется оружие наземных (корабельных) средств противовоздушной обороны. Предупреждение о применении оружия в отношении воздушного судна осуществляется с использованием средств радиосвязи;

в) применение оружия и боевой техники прекращается при выполнении экипажем воздушного судна подаваемых ему радиокоманд, визуальных сигналов и (или) команд, подаваемых путем ведения летательными аппаратами Вооруженных Сил Российской Федерации предупредительного огня;

г) оружие и боевая техника могут применяться в отношении воздушного судна на поражение без предупреждения, если имеется достоверная информация о возможном использовании воздушного судна для совершения террористического акта или о захвате воздушного судна и существует реальная опасность гибели людей либо наступления экологической катастрофы (при условии, что были исчерпаны все обусловленные сложившимися обстоятельствами меры, необходимые для его посадки).

Согласно п. 8 Положения при применении оружия и боевой техники в отношении воздушного судна принимаются необходимые меры:

— по обеспечению безопасности полетов при перехвате воздушного судна, по недопущению нарушения летательными аппаратами Вооруженных Сил Российской Федерации воздушного пространства сопредельных государств и попадания средств поражения (ракет, снарядов и т. д.) на территории сопредельных государств;

— по исключению поражения других воздушных судов, недопущению гибели людей, находящихся в этом районе, и (или) наступления экологической катастрофы в результате применения оружия и боевой техники.

Существенно, что в силу п. 7 и 9 Положения достоверность информации о возможном использовании воздушного судна для совершения террористического акта или о захвате воздушного судна определяется должностными лицами в порядке, устанавливаемом Министерством обороны Российской Федерации совместно с Федеральной службой безопасности Российской Фе-

дерации, а порядок принятия решения о применении оружия и боевой техники для целей, предусмотренных названным Положением, и должностные лица, принимающие такое решение, определяются Министром обороны Российской Федерации.

На наш взгляд, такие акты должны публиковаться (по меньшей мере в части, касающейся пользователей воздушного пространства) для всеобщего сведения в силу п. 3 ст. 15 Конституции Российской Федерации, устанавливающего, что любые нормативные правовые акты, затрагивающие права, свободы и обязанности человека и гражданина, не могут применяться, если они не опубликованы официально для всеобщего сведения.

В истории нашей страны случаи уничтожения воздушных судов — не редкость, однако все они относятся к периоду "холодной войны". Так, за 1953–1956 годы зафиксированы 113 случаев нарушения воздушной границы СССР[1]. Некоторые конкретные факты нарушений воздушного пространства СССР американскими военными самолетами в период 1950–1970 гг. приводит японский публицист Акио Такахаси. Например, 8 апреля 1950 г. самолет ВМС США Б-29 вторгся в воздушное пространство СССР со стороны Балтийского моря и был сбит; 29 июля 1953 г., 4 сентября и 7 ноября 1954 г. американские самолеты нарушали воздушное пространство СССР на Дальнем Востоке и во всех случаях были уничтожены. Всего А. Такахаси приводит 18 таких фактов, упоминая в их числе и известный случай с разведывательным самолетом У-2, сбитым над территорией СССР 1 мая 1960 г., нанесший серьезный вред советско-американским отношениям[2]. Об обстановке времен "холодной войны" исследователь истории авиации И. Г. Дроговоз пишет, что части ПВО "получили категорический приказ: сбивать все самолеты, нарушающие границу Советского Союза. ... В азарте борьбы с мировым империализмом советские летчики сбивали все, что имело неосторожность приблизиться к границе"[3].

---

[1] См.: Часовые советских границ: Краткий очерк истории пограничных войск СССР. — 2-е изд., доп. — М.: Политиздат, 1983. — С. 219.

[2] См.: *Такахаси А.* Преступление президента: Пер. с японского. — М.: АПН, 1984. — С. 80–84.

[3] *Дроговоз И. Г.* Воздушный щит Страны Советов. — Мн.: Харвест, 2004. — С. 134–135.

Касаясь гражданских воздушных судов, в иностранной печати приводились такие факты: 23 декабря 1979 г. иранский гражданский самолет нарушил воздушное пространство СССР; подчинившись командам истребителей ПВО, он совершил посадку на советском аэродроме, после чего и самолет, и экипаж были возвращены в Иран. Другой случай: в ночь на 20 апреля 1978 г. южнокорейский самолет "Боинг-707" совершил влет в воздушное пространство СССР в районе Мурманска, был признан нарушителем и силой принужден к посадке на территории СССР[1]. Существенное уточнение в эти истории вносит И. Г. Дроговоз: упомянутый "Боинг-707" был перехвачен и обстрелян истребителями Су-15, после полученных повреждений совершил посадку на льду озера, при этом погибли два пассажира; "повезло" вышеназванному иранскому самолету, но в 70-е–80-е гг. прошлого века силы ПВО СССР уничтожили несколько самолетов и вертолетов на советско-иранской границе. Отметим, что уклонившийся от международной трассы R-20 более чем на 500 км и сбитый 1 сентября 1983 г. самолет принадлежал той же южнокорейской компании, воздушное судно которой принудили к посадке 20 апреля 1978 г.[2]

Следует указать, что применение оружия и боевой техники против воздушных судов регулируется также Законом РФ от 1 апреля 1993 г. № 4730-1 "О Государственной границе Российской Федерации"[3]. Статья 35 названного Закона определяет, в частности, что пограничные органы и Вооруженные Силы Российской Федерации, осуществляя защиту Государственной границы в пределах приграничной территории, применяют оружие и боевую технику для отражения вооруженного вторжения на территорию Российской Федерации и предотвращения попыток

---

[1] См.: *Такахаси А.* Указ. соч. — С. 106–107.

[2] См.: *Дроговоз И. Г.* Указ. соч. — С. 426–436. Подробное исследование трагической истории с "Боингом-747", сбитым 1 сентября 1983 г., содержится в указанной книге А. Такахаси. На большой документальной основе о данном происшествии изложено в кн.: *Губарев О. И.* Тайны воздушного терроризма. — М.: Вече, 2002. — С. 192–231.

[3] Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации (СНД РФ и ВС РФ). — 1993. — № 17. — Ст. 594.

угона за границу воздушных, морских, речных судов и других транспортных средств без пассажиров. При этом в абзаце 6 ст. 35 названного Закона устанавливает прямой запрет на применение оружия и боевой техники по воздушным судам с пассажирами.

Эти нормы ст. 35 указанного Закона противоречат нормам ст. 7 Федерального закона от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ "О противодействии терроризму", что создает правовую неопределенность. В результате этого на практике возможны самые разные ситуации. Об этом свидетельствует и американский опыт. Как отметила национальная комиссия США при анализе событий 11 сентября 2001 г., военные пребывали "в большом смущении" от приказа сбивать самолеты, и летчики должны были действовать, исходя из обстановки[1].

Отметим, что правовая неопределенность создает юридические риски для лиц, применяющих соответствующие нормы, в том числе в сфере использования воздушного пространства. Например, длительное время в отношении четырех авиадиспетчеров расследовалось уголовное дело, возбужденное по информации о будто бы нарушении правил международных полетов при выполнении 12 июля 2005 г. авиакомпанией "Вьетнамские авиалинии" рейса ХЖН-525 по маршруту Ханой — Домодедово: обвиняемые не выполнили указание военного сектора единой системы организации воздушного движения о пресечении полета. Однако суд установил, что в адрес обвиняемых поступали противоречивые, несвоевременные, не соответствующие требованиям фразеологии и практически неисполнимые команды, и оправдал авиадиспетчеров за отсутствием в их действиях состава преступления[2].

Принятие норм, касающихся уничтожения воздушных судов с пассажирами на борту, можно оценить как акт крайней необходимости, направленный на борьбу с терроризмом. Совершенство-

---

[1] См.: Доклад национальной комиссии по расследованию террористических атак на США 11 сентября 2001 года: Пер. с англ. — М., 2004. — С. 74–76.

[2] См.: *Юрьев С. С., Черная О. О.* Деятельность адвоката в условиях юридических рисков // Ученые труды Российской академии адвокатуры и нотариата. — 2014. — № 2. — С. 13–15.

вание правовых инструментов в противодействии этому злу — общая задача мирового сообщества. Так, бывший в то время президентом Совета Международной организации гражданской авиации (ИКАО) доктор А. Котайт на прошедшей в январе 2006 г. конференции по безопасности международного транспорта указывал: "Требует дальнейшего изучения потенциальная угроза сокрушительных атак с применением бактериологических, химических и даже ядерных веществ, а также электронных или компьютерных атак на сети управления воздушным движением или воздушные суда. Юридические конвенции против нападений на гражданскую авиацию террористов-смертников не будут эффективными в отношении самих преступников-самоубийц. Поэтому суровое наказание должно постигать тех, кто организует, подстрекает, спонсирует или финансирует такие террористические акты и дает пристанище террористам"[1].

По данным проведенного опроса, 92,5 % респондентов из числа государств — членов ИКАО высказались тогда в поддержку создания нового документа международного воздушного права — либо в форме дополнения, либо в виде отдельной конвенции, касающейся новых и возникающих угроз авиационной безопасности[2]. Сотрудники ООН Ж. Лабордэ и А. Тресо отмечали: "Прочные юридические рамки позволяют гарантировать, что террористы никогда не будут иметь безопасного неба или ресурсов и средств для совершения террористических актов. Такие законодательные решения, наряду с усилиями по приданию государствам способности предотвращать и противостоять актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, представляют собой важные элементы любой усовершенствованной антитеррористической стратегии"[3].

8. Вместе с тем в борьбе с терроризмом большое значение имеет как реальный контроль "государства флага" над зареги-

---

[1] Министерская конференция по транспортной безопасности // Журнал ИКАО. — 2006. — № 1. — С. 39.

[2] Там же. — С. 39–40.

[3] *Лабордэ Ж. П., Тресо А.* Сотрудничество — важный аспект эффективной борьбы с терроризмом // Журнал ИКАО. — 2006. — № 1. — С. 24–25.

стрированным воздушным судном (тут следует признать, что право регистрации воздушного судна может принадлежать только государствам, обладающим возможностями такого контроля и осуществления своей юрисдикции), так и обеспечение неотвратимости ответственности за акты незаконного вмешательства.

В международном воздушном праве в отношении правонарушителей действует правило "выдай или суди", применение которого, как показывает практика, часто зависит от политической обстановки и не дает гарантий наказания преступника, что не соответствует требованиям справедливости и снижает потенциал общей превенции международно-правовых норм, направленных на борьбу с посягательствами на безопасность аэронавигации.

Одним из "камней преткновения" является существующий в законодательстве многих стран запрет на экстрадицию так называемых политических преступников. Заметим, что регулирование отношений в сфере выдачи имеет тысячелетнюю историю, уходя своими корнями в древние государства Египта, Ближнего Востока, Индии, Китая, Греции и Рима, причем отказ в выдаче мог являться поводом для начала войны[1].

Обращаясь к проблеме так называемых политических преступлений, русский юрист Д. П. Никольский в труде "О выдаче преступников по началам международного права", увидевшем свет в 1884 г., справедливо писал, что "в учении о выдаче вопрос о политических преступлениях принадлежит к наиболее трудным, щекотливым и запутанным вопросам. Это происходит от полнейшего разногласия писателей в определениях политического преступления и такой же неопределенности конвенций"; по Д. П. Никольскому, политическими преступлениями называются противозаконные деяния, не имеющие характера тяжких уголовных преступлений (убийств, поджогов и т. п.) и "имеющие целью изменить форму правления, не разрушая государства, или доставить господство в государстве той или другой политической партии"[2].

---

[1] См.: *Буткевич О. В.* У истоков международного права. — СПб.: Изд-во Р. Асланова "Юридический центр "Пресс", 2008. — С. 341, 349–351, 357, 382, 399, 400, 403, 507.

[2] *Никольский Д.* О выдаче преступников по началам международного права. — СПб.: Типография М. М. Стасюлевича, 1884. — С. 160, 164–165.

Современный правовед А. И. Бойцов подчеркивает, что отказ в выдаче является отражением принципа суверенитета, однако "то, что властью одного государства расценивается как реакционное и даже преступное, властью другого интерпретируется как весьма прогрессивное"; при этом право на убежище "может предоставляться любым лицам, за исключением лишь тех, кто совершил международные (против мира и безопасности человечества) или обычные (общеуголовные) преступления"[1].

Применительно к защите международной аэронавигации заслуживает поддержки мысль А. И. Бойцова о том, что наиболее высокий уровень организации правового пространства "обеспечивает универсальная юрисдикция", являющаяся не только инструментом реализации конвенций о борьбе с преступлениями транснационального характера, но и "ответом на деяния, представляющие общечеловеческую опасность"[2].

В этой связи очевидна необходимость уточнения и расширения перечня деликтов, которые наносят вред международному воздушному транспорту — будь то акты незаконного вмешательства, посягающие на безопасность полета, или деяния, нарушающие общественный порядок на борту воздушного судна.

9. Размышляя о международно-правовых проблемах обеспечения безопасности аэронавигации, нельзя не затронуть и общетеоретический вопрос, особенно остро вставший после 11 сентября 2001 г., о правовых, моральных и организационных пределах мер, направленных на защиту личности, общества и государства.

В данной деятельности, как и в других ситуациях, необходима "золотая середина", учет финансовых и трудовых ресурсов, т. е. реальных возможностей общества, с тем чтобы обеспечение безопасности не превратилось в самоцель без какого-либо смысла и содержания (так, нередко приходится наблюдать, как сотрудники частных охранных предприятий пытаются неправомерно досматривать вещи входящих на тот или иной объект, однако никакой спецтехники, позволяющей обнаруживать взрывные устройства, не имеют).

---

[1] *Бойцов А. И.* Выдача преступников. — СПб.: Изд-во Р. Асланова "Юридический центр "Пресс", 2004. — С. 515, 517, 518.

[2] Там же. — С. 414.

Кроме того, важно не противопоставлять "свободу" и "безопасность", чем грешат некоторые публицисты и политики.

Например, в статье с характерным названием "Золотой антитеррор" автор (указанный как "директор Центра изучения новых вызовов и угроз национальной безопасности, г. Владивосток") пишет, что "борьба с терроризмом является важнейшей задачей, в решении которой заинтересовано все общество. Однако отсутствие в этом вопросе предельной ясности и плюрализма мнений используется определенными кругами для достижения своей собственной цели. Правящей элитой — для укрепления собственного положения и борьбы с оппозицией, а лоббистами — для перераспределения финансовых потоков"[1]. Публицист не указывает, о каких "ясности" и "плюрализме" идет речь, но фальшивость заботы об обществе сразу проявляется при его оценке потерь от террористических актов.

Так, автор отмечает, что "из более чем 72 тыс. терактов, совершенных на планете за 2000–2014 годы, на долю нашей страны приходится 1753 (или 2,4% от общего числа). Что касается *количества жертв* терактов, то и по этому показателю *ситуация некритичная* (выделено нами — С. Ю.), в отличие от многих стран. За рассматриваемый период от рук террористов погибли 3308 россиян, а еще 6116 были ранены"[2]. Далее автор критикует "баснословные", по его мнению, расходы на борьбу с терроризмом, некачественную работу спецслужб и наделение их дополнительными правами; восхищается западным опытом: "...За рубежом после теракта также увеличиваются полномочия силовиков, но затем после протестов их все-таки урезают. Компромисс между свободой личности и безопасностью достигается в результате борьбы политиков, СМИ и общественности"[3]. Указывая, что более 65 % россиян боятся стать жертвами терактов, этот "исследователь новых угроз" утверждает, что налицо "плоды обработки общественного сознания"[4]. Читаешь такую статью — и

---

[1] *Сухаренко А. Н.* "Золотой" антитеррор // Независимая газета. — 2016. — № 20 (6634). — С. 5. — URL: http://www.ng.ru/ideas/2016-02-03/5_antiterror.html (дата обращения: 13.04.2016).

[2] Там же.

[3] Там же.

[4] Там же.

понимаешь: бессмысленно говорить о ценности каждого человека или количестве предотвращенных терактов, о невозможности реализовывать какие-либо права, если не обеспечено право на жизнь... Ибо по логике таких писателей, ничего страшного и не происходит — это все только "обработка" сознания, а не реальность, ну а если и будет некое "количество жертв" (видимо, не допускается, что в их числе может оказаться и этот публицист) — так все равно "ситуация некритическая".

Между тем соотношение свободы личности с иными ценностями — "вечный" вопрос, отразившийся в трудах многих мыслителей. Рассуждения на эту тему займут, пожалуй, не один том. Весьма верно выдающийся философ XX в., президент Британской академии наук И. Берлин в эссе "Два понимания свободы" писал: "Почти каждый моралист в человеческой истории воспел свободу. Подобно счастью и добродетели, природе и реальности, это слово настолько рыхло, что подлежит любой интерпретации"[1]. Тем не менее И. Берлин дал ответ на интересующий нас вопрос, заметив: "Пределы свобод человека или народа выбирать жизнь в соответствии со своими устремлениями нужно соизмерять со многими другими ценностями, среди которых, возможно, самыми очевидными будут равенство, справедливость, счастье, безопасность, общественный порядок"[2].

Очевидно, что в современном мире безопасность является не антиподом, а условием свободы, и усилия всех государств, в том числе в области аэронавигации, являются залогом эффективности борьбы с посягательствами на охраняемые международным сообществом ценности, а следовательно, гарантией развития демократии и свободы.

---

[1] *Берлин И.* Два понимания свободы // Философия свободы. Европа / Предисл. А. Эткинда — М.: Новое литературное обозрение, 2001. — С. 125.

[2] Там же. — С. 182.

Глава 1. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ЮРИСДИКЦИИ ГОСУДАРСТВ В ОТНОШЕНИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

§ 1. Юрисдикция государств в отношении правонарушений на воздушном транспорте: общие вопросы

Понятие "юрисдикция государств" (далее также — "юрисдикция") является одним из проблемных в доктрине международного права. Как верно отметила О. С. Черниченко, ни в литературе, ни в нормативных международно-правовых актах нет определения юрисдикции государств, которое могло бы считаться общепризнанным[1]. Следовательно, любые дефиниции, предлагаемые исследователями, можно рассматривать лишь в качестве ориентиров, не претендующих на обязательность.

Представители отечественной и зарубежной доктрины предлагают различные варианты определений понятия "юрисдикция государств".

И. И. Лукашук указал, что юрисдикция государства "вытекает из суверенитета государства и означает его законодательную, судебную и административную власть, ее объем и сферу действия"[2].

Взаимосвязь юрисдикции и государственного суверенитета отмечают и другие правоведы. Так, Ю. С. Ромашев и С. Н. Ми-

---

[1] См.: *Черниченко О. С.* Международно-правовые аспекты юрисдикции государств: Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. — М., 2003. — С. 16–19.

[2] *Лукашук И. И.* Международное право. Общая часть. — М.: Волтерс Клувер, 2005. — С. 251.

хеев пишут, что юрисдикция государств является "проявлением государственного суверенитета"[1]. Н. А. Ушаков замечает, что юрисдикция государств является "одним из аспектов государственного суверенитета — осуществление государством совокупности его властных полномочий — законодательных, исполнительных и судебных"[2]. М. Г. Мелентьева определяет юрисдикцию государств как "один из аспектов суверенитета", "судебную, законодательную и административную компетенцию"[3].

Обусловленность юрисдикции государственным суверенитетом отражена и в работах иностранных авторов. В частности, Р. Дженнингс определяет юрисдикцию государств как "проявление государственного суверенитета", при этом "классическая функция традиционного международного права заключается в установлении границ осуществления государствами их полномочий..."[4]. Ф. А. Манн предлагает определение юрисдикции государств как "аспекта государственного суверенитета", "права государств регулировать вопросы не только внутреннего значения"[5]. С. Шуббер считает юрисдикцией государств "один из аспектов осуществления государственного суверенитета, пределы которого установлены международным правом,

---

[1] *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. 50.

[2] *Ушаков Н. А.* Международное право. — М.: Юристъ, 2000. — С. 49–50.

[3] *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.-практич. конференции, посвященной 15-летию юридического факультета Поморского университета (Архангельск, 30–31 октября 2007 г.). — Архангельск: Изд-во Помор. ун-та, 2008. — С. 162.

[4] *Jennings R. Y.* The Limits of State Jurisdiction // Nordisk Tidsskrift for International Ret. — 1962. — Vol. 32 (1). — P. 209.

[5] *Mann F. A.* The Doctrine of Jurisdiction in International Law // Collected Courses of the Hague Academy of International Law. — 1964. — Vol. 111. — P. 209.

и любое нарушение этих пределов является нарушением международного права"[1].

О. С. Черниченко определяет юрисдикцию государств как "возможность, которой обладают государства, с учетом их международно-правовых обязательств, обеспечивать реализацию своих прав путем угрозы применения или применения правового принуждения"[2].

А. А. Моисеев пишет, что "юрисдикция государств — это совокупность государственных прав и полномочий, позволяющих осуществлять правомерные действия государству, его государственной власти"[3].

А. И. Травников называет юрисдикцией государств их "права, обязанности и ответственность"[4].

По мнению А. Р. Каюмовой, "юрисдикция государства выражается в возможности государственных органов осуществлять правовое регулирование общественных отношений и обеспечивать его соблюдение посредством применения механизма государственного принуждения"[5].

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"[6].

Можно привести и другие примеры трактовки понятия "юрисдикция государств". Однако представляется, что все определения,

---

[1] *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — The Hague: Martinus Nijhoff, 1973. — P. 50.

[2] *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 27.

[3] *Моисеев А. А.* Суверенитет государства в международном праве. — М.: Восток — Запад, 2009. — С. 32.

[4] *Травников А. И.* Юрисдикция государств в области аэронавигации в международном воздушном пространстве // Закон и право. — 2014. — № 3. — С. 107.

[5] *Каюмова А. Р.* Уголовная юрисдикция государств в международном праве // Российский юридический журнал. — 2004. — № 1. — С. 59.

[6] *Черниченко С. В.* Теория международного права: В 2 т. — Т. 2. — М.: НИМП, 1999. — С. 114.

несмотря на их различия, в любом случае имеют нечто общее: понятие "юрисдикция государств" всегда употребляется совместно с понятием "государственный суверенитет" и означает некие исключительные, производные от суверенитета, полномочия государств 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 доктрине международного права существует несколько классификаций юрисдикции государств. В рамках настоящего исследования, с учетом его темы, представляется необходимым рассмотреть некоторые из таких классификаций.

Многие исследователи различают законодательную, или предписательную (*legislative*), и исполнительную (*executive*) государственные юрисдикции[1]. Юрист Б. Ченг предложил также свои термины — "*jurisfaction*" и "*jurisaction*" соответственно[2].

Под законодательной (предписательной) юрисдикцией юристы понимают возможность государств устанавливать в своем внутреннем законодательстве с учетом их международно-правовых обязательств определенные обязательные правила, ожидать осуществления таких правил и требовать их осуществления под угрозой применения правового принуждения[3].

Общеупотребимым является термин "законодательная" юрисдикция, далее в настоящей работе будет использоваться именно данный термин. При этом необходимо отметить, что, по мнению С. В. Черниченко, более удачным является термин "предписательная" юрисдикция, который "передает неразрывную связь юрисдикции с правовыми велениями", в то время как термин "законодательная юрисдикция" "акцентирует внимание на формальной стороне вопроса"[4].

---

[1] См., напр.: *Черниченко С. В.* Указ. соч. — С. 114; *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 33; *Mann F. A.* Studies in International Law. — Oxford University Press, 1973. — P. 9.

[2] See: *Cheng B.* Crimes on Board Aircraft // Current Legal Problems. — 1959. — Vol. 12 (1). — P. 181–182.

[3] See ibid., *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 33–34; *Черниченко С. В.* Указ. соч. — С. 114.

[4] *Черниченко С. В.* Указ. соч. — С. 114.

Применительно к правонарушениям на воздушном транспорте наличие у государства законодательной юрисдикции означает, что оно имеет право принимать нормативные правовые акты в отношении таких правонарушений, в частности: формулировать составы правонарушений, криминализировать их, устанавливать ответственность и процессуальные правила преследования за их совершение.

Под исполнительной юрисдикцией понимается возможность государств обеспечивать исполнение своих правовых велений посредством применения мер принуждения[1].

Применительно к правонарушениям на воздушном транспорте это означает осуществление государством действий, предусмотренных его внутренним законодательством и не противоречащих его международно-правовым обязательствам, в целях преследования лиц, подозреваемых в совершении данных правонарушений, привлечения их к ответственности и исполнения наказания.

Следует отметить, что некоторые юристы помимо законодательной и исполнительной выделяют также судебную *("curial"*, или *"judicial")* юрисдикцию[2]. Представляется, однако, что понятие "судебная юрисдикция" не имеет самостоятельного значения и является частью понятия "исполнительная юрисдикция". Далее в настоящем исследовании термин "судебная юрисдикция" в качестве самостоятельного вида юрисдикции употребляться не будет, поскольку наиболее распространенным в международно-правовой литературе является подразделение юрисдикции на два вида — законодательную и исполнительную.

В связи с указанными видами государственной юрисдикции следует рассмотреть также термины "установление" и "осуществление" юрисдикции.

Термин "установление юрисдикции" в доктрине обычно связывают с законодательной юрисдикцией, понимая под ним "определение пространства, в пределах которого государство считает

---

[1] *Черниченко С. В.* Указ. соч. — С. 114.

[2] See, for example: *Mann F. A.* The Doctrine of Jurisdiction in International Law. — P. 209; *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 50.

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"[1].

"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[2].

Государственную юрисдикцию можно разделить также на территориальную, т. е. юрисдикцию государства в пределах его территории, и экстратерриториальную, т. е. юрисдикцию государства за пределами его территории[3].

Необходимо отметить, что отечественные авторы иногда употребляют термины "экстратерриториальная" и "экстерриториальная" юрисдикция в качестве синонимов. Так, Г. А. Королев в диссертационном исследовании, посвященном проблемам универсальной юрисдикции государств, использовал термин "экстерриториальная юрисдикция"[4]. В то же время другие авторы в работах по проблемам государственной юрисдикции в меж-

---

[1] *Черниченко С. В.* Указ. соч. — С. 114.

[2] См. там же. — С. 116.

[3] См.: *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 9; *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. 255; *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 50.

[4] См.: *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.

дународном праве (например, О. С. Черниченко[1], А. Р. Каюмова[2]) применяют 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", т. е. "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"[3].

Применительно к правонарушениям на воздушном транспорте наличие у государства территориальной и экстратерриториальной юрисдикции означает, что государство обладает (или может обладать) юрисдикцией в отношении любого такого правонарушения, 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.

Очевидно, что объем полномочий государства в этих двух случаях не может быть одинаковым.

В отношении территориальной государственной юрисдикции фундаментальным правилом общего международного права является положение о ее полноте[4], которая заключается в наличии у государства полномочий осуществлять и законодательную, и исполнительную юрисдикцию, в том числе в отношении любых правонарушений на воздушном транспорте[5]. Так, в отношении правонарушения, совершенного на борту воздуш-

---

[1] См.: *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 78.

[2] См.: *Каюмова А. Р.* Уголовная юрисдикция государств в международном праве. — С. 62; *Каюмова А. Р.* Понятие и виды юрисдикции в международном праве. — С. 255.

[3] *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 78.

[4] См.: *Черниченко С. В.* Указ. соч. 54–55, 16, 24; *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 50.

[5] См.: *Черниченко С. В.* Указ. соч. — С. 20.

ного судна, находящегося в воздушном пространстве государства А, оно полномочно осуществлять свою юрисдикцию, вне зависимости от того, в каком государстве это воздушное судно зарегистрировано и граждане какого государства находятся на его борту.

Исследователи[1] говорят также об исключительном характере территориальной государственной юрисдикции, который проявляется в том, что никакое государство не может осуществлять свою исполнительную юрисдикцию на территории другого государства без согласия последнего[2]. Например, если на борту воздушного судна, зарегистрированного в государстве А, во время его нахождения в воздушном пространстве государства А совершено правонарушение, но воздушное судно совершило посадку на территории государства Б, государство А не вправе при отсутствии согласия государства Б направить сотрудников своих правоохранительных органов на территорию государства Б для задержания предполагаемого преступника и доставления его на территорию государства А.

Что касается экстратерриториальной юрисдикции, то она, в отличие от территориальной, имеет строго определенные пределы, представляя собой в основном лишь законодательную юрисдикцию[3], и проявляется в том, что государство имеет право принимать нормативные правовые акты в отношении своих граждан, находящихся за границей. При определенных условиях го-

---

[1] См.: *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 38, 79; *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 51.

[2] 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.

[3] См.: *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 78–79.

сударство может законодательствовать также в отношении находящихся за его пределами иностранных граждан[1].

Исполнительная экстратерриториальная юрисдикция может осуществляться на территории иностранных государств только при наличии их соответствующего согласия[2].

Кроме того, отличительной особенностью экстратерриториальной юрисдикции является то, что она, в отличие от территориальной, 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 или нет, и если распространять — то в каком объеме[3].

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[4].

В контексте правонарушений на воздушном транспорте это означает наличие возможности по установлению юрисдикции у государства национальности воздушного судна в отношении любых актов, совершенных на его борту[5].

Наличие данного правила было подтверждено в доктрине. Так, в подготовленном в 1935 г. специалистами Гарвардской шко-

---

[1] See: *S. S. Lotus case (France v. Turkey).* Judgment No. 9 dated September 7, 1927 // Publications of the Permanent Court of International Justice. — 1927. — Ser. A. — No. 10. — P. 20.

[2] См.: *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 38, 79.

[3] См. там же. — С. 42; *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 54.

[4] See: *Cheng B.* The Extra-Terrestrial Application of International Law // Current Legal Problems. — 1965. — Vol. 18. — P. 135.

[5] See: *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 112. См. также: *Юрьев С. С.* Использование норм международного воздушного права в судах Российской Федерации // Росс. ежегод. междунар. права-2009. — СПб.: Социально-коммерческая фирма "Россия — Нева", 2010. — С. 215–219.

лы права *проекте Конвенции о юрисдикции в отношении преступлений* (далее — Гарвардский проект 1935 г.) указано, что "государство обладает юрисдикцией в отношении a) любого преступления, совершенного за пределами его территории полностью или частично... на частном корабле или летательном аппарате, имеющем национальность этого государства, и b) любой попытки совершения за пределами его территории преступления полностью или частично... на частном корабле или летательном аппарате" (ст. 4)[1]. Р. Дженнингс также отмечал, что в случае, когда затронуты законные интересы государства, оно может устанавливать юрисдикцию в отношении лиц, имеющих национальность этого государства, без территориальных ограничений[2].

Считается, что квазитерриториальная юрисдикция является разновидностью экстратерриториальной юрисдикции[3].

В частности, Г. А. Королев указывает, что юрисдикция государства флага воздушного судна является экстратерриториальной[4]. 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"[5].

---

[1] Draft Convention on Jurisdiction with Respect to Crime, adopted by Harvard Law School // American Journal of International Law. — 1935. — Vol. 29. — P. 439–442.

[2] See: *Jennings R. Y.* Extra-territorial Jurisdiction and the United States Antitrust Laws // British Yearbook of International Law, 1957. — Vol. 33. — P. 153.

[3] Следует отметить, что в прошлом квазитерриториальную юрисдикцию в отношении морских судов рассматривали, скорее, как территориальную, прибегая к правовой фикции о том, что судно — это "плавучая территория" государства. Однако в настоящее время от этой фикции отказались. — См.: *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 40.

[4] 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 правильным является термин "экстратерриториальная юрисдикция".

[5] *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 11.

Следует при этом отметить, что квазитерриториальная юрисдикция как разновидность экстратерриториальной юрисдикции в контексте воздушного транспорта имеет особенности.

Так, действия командира воздушного судна и экипажа по пресечению нарушений на борту воздушного судна являются, по сути, осуществлением исполнительной юрисдикции, причем без согласия государства, на территории (в воздушном пространстве) которого находится воздушное судно. Следует также отметить, что данные действия осуществляются не обязательно государством регистрации воздушного судна. В случае, например, если воздушное судно находится в аренде без экипажа, пресечение правонарушения на его борту фактически будет являться осуществлением исполнительной юрисдикции государства арендатора воздушного судна.

Одним из наиболее распространенных является разделение юрисдикции государств на гражданскую (в сфере частноправовых отношений), административную (в сфере публичноправовых отношений) и уголовную (в отношении публичных правонарушений)[1].

При этом необходимо обратить внимание, что термин "уголовная юрисдикция" в некоторой степени условный. Российское право, как известно, в зависимости от степени общественной опасности различает преступления и административные правонарушения. Однако далеко не во всех правопорядках существует подобное разграничение публичных правонарушений, многие государства ограничиваются классификацией публичных правонарушений в зависимости от тяжести (степени общественной опасности), причем такая классификация включает как преступления, так и деяния, в нашем понимании относящиеся к административным правонарушениям (проступкам). В любом случае такая градация индивидуальна в различных государствах, поэтому правила уголовной юрисдикции не ограничены лишь преступлениями (в смысле российской правовой традиции) и могут применяться государствами и в отношении любых других деяний, являющихся публичными правонарушениями. Например, ряд правил о юрисдикции России в отноше-

[1] *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 41, 50.

нии преступлений может применяться и к административным правонарушениям.

В контексте темы настоящего исследования следует подробно рассмотреть понятие и принципы уголовной юрисдикции государств (юрисдикции в отношении публичных правонарушений).

На основе указанных выше определений понятия "юрисдикция государств", а также с учетом положений Гарвардского проекта 1935 г., где юрисдикция государств определена как их "полномочие в соответствии с международным правом преследовать и наказывать за совершенное преступление"[1], можно определить уголовную юрисдикцию государств (юрисдикцию в отношении публичных правонарушений) как один из аспектов государственного суверенитета, возможность, которой обладает государство в соответствии с его внутренним законодательством, а также его международно-правовыми обязательствами, в рамках, предусмотренных международным правом, устанавливать противоправность (преступность) тех или иных деяний, а также преследовать и наказывать за совершенное деяние.

Очевидно, что в силу принципа полноты территориальной юрисдикции в пределах своей территории государство обладает уголовной юрисдикцией в полном объеме.

Что касается юрисдикционных полномочий государства за пределами его территории, то они, как говорилось выше, существенно ограничены.

В международном праве сложилось несколько принципов, на основании которых может быть установлена (и при определенных условиях осуществлена) экстратерриториальная юрисдикция государств в отношении правонарушений[2]. Данные принципы применимы в том числе и к правонарушениям на воздушном транспорте.

---

[1] Draft Convention on Jurisdiction with Respect to Crime, adopted by Harvard Law School. — P. 439.

[2] See, for example: *Joyner C. C.* International Law of the 21st 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.

Наиболее часто в доктрине выделяют следующие принципы экстратерриториальной уголовной юрисдикции государств (юрисдикции в отношении публичных правонарушений):

1) персональный;

2) реальный;

3) универсальный.

Следует отметить, что в российской 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 своей юрисдикции при наличии у него соответствующих законных (т. е. не противоречащих сложившейся практике государств[1]) интересов в отношении лиц, имеющих его гражданство, без территориальных ограничений.

В литературе данный принцип называют также "личным"[2], "принципом гражданства"[3] и "принципом национальности" ("*nationality principle*")[4].

Наличие персонального принципа было подтверждено в доктрине[5], а также в международной судебной практике.

Так, указанный принцип был упомянут еще в рамках дела *Лотус (Франция v. Турции)* в Особом мнении судьи Дж. Б. Мура, отметившего наличие у любого государства права при необходимости распространять действие своего уголовного законодательства на своих граждан, находящихся за границей[6].

---

[1] See: *Jennings R. Y.* Extra-territorial Jurisdiction and the United States Antitrust Laws. — P. 153.

[2] См., напр.: *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 45.

[3] См., напр.: *Королев Г. А.* Указ. соч. — С. 29.

[4] See, for example: *Oduntan G.* Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space. Legal Criteria for Spatial Delimitation. — London: Routkedge, 2012. — P. 41.

[5] See ibid. — P. 37.

[6] See: *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.

Применительно к правонарушениям на воздушном транспорте персональный принцип означает, что государство имеет право установить (и при определенных условиях осуществить) свою юрисдикцию в отношении своих граждан, каким-либо образом причастных к правонарушениям, совершенным на борту иностранных воздушных судов, находящихся за пределами территории данного государства.

Следует при этом иметь в виду, что 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)* как "реальное и эффективное гражданство", основанное на фактических (а не формально-юридических) связях лица с государством[1]. Соответственно, под гражданством для целей международного права 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"[2].

Таким образом, под действие данного принципа могут подпасть не только лица, юридически имеющие гражданство государства, но при определенных условиях и лица без гражданства, а также иностранцы.

Следует отметить, что указанное понимание гражданства подвергалось критике как сразу после вынесения Международным судом ООН указанного решения, так и в настоящее время.

---

[1] See: *Nottebohm case (second phase) (Liechtenstein v. Guatemala)*. Judgment dated April 6, 1955 // International Court of Justice Reports. — 1955. — P. 4–27.

[2] Ibid. — P. 23.

В частности, еще в 1958 г. Итальяно-американская согласительная комиссия при рассмотрении дела *Флегенхеймера (США v. Итальянской Республики)* указала, что, в случае если теория "реальной связи" получит широкое применение, "тысячи людей, пользующихся возможностью перемещаться в современном мире, юридически имеющих гражданство одного государства, но проживающих в других государствах, где они имеют домицилий, и где проживают их семьи, и где они занимаются предпринимательской деятельностью, могут столкнуться с непризнанием на международном уровне гражданства, которое они имеют в соответствии с законодательством своего государства"[1]. Очевидно, что данная позиция в настоящее время в связи со значительным техническим прогрессом и тенденцией к глобализации приобрела еще большую актуальность.

Кроме того, в доктрине отмечали необоснованно "романтические формулировки" данной концепции[2].

Персональный принцип подразделяется на два вида — активный и пассивный.

В соответствии с активным персональным принципом государство может установить свою юрисдикцию в отношении своих граждан, совершивших правонарушение на территории иностранного государства.

Данный принцип был подтвержден, в частности, в Гарвардском проекте 1935 г.: "Государство имеет юрисдикцию в отношении любого преступления, совершенного за пределами его территории лицом, имеющим гражданство этого государства в момент совершения преступления или в момент осуществления уголовного преследования или наказания" (п. "а" ст. 5).

Применительно к правонарушениям на воздушном транспорте данный принцип означает, что государство может установить свою юрисдикцию в отношении актов, совершенных граж-

---

[1] *Flegenheimer case (USA v. the Italian Respublic).* Decision No. 182 dated September 20, 1958 // UN Reports of International Arbitral Awards. — 1958. — Vol. 14. — P. 327, 377.

[2] See: *Sloane R. D.* Breaking the Genuine Link: The Contemporary International Legal Regulation of Nationality // Harvard International Law Journal. — 2009. — Vol. 30 (1). — P. 4, 31.

данином данного государства на борту иностранного воздушного судна, находящегося за пределами территории данного государства.

В ряде государств, в частности в РФ, КНР, ЮАР, существует внутреннее законодательство, предусматривающее соответствующее правило.

В соответствии с пассивным персональным принципом государство может установить свою юрисдикцию в отношении иностранных граждан, совершивших правонарушение против граждан данного государства или лиц, постоянно проживающих на его территории[1].

Применительно к правонарушениям на воздушном транспорте данный принцип может быть проиллюстрирован следующим примером: на борту воздушного судна, зарегистрированного в государстве А и находящегося в воздушном пространстве государства Б, совершено правонарушение 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 правонарушение гражданина государства В.

Указанный принцип предусмотрен в законодательстве ряда государств[2], однако он подвергался критике как в судебной практике, так и в доктрине.

В частности, судья Дж. Б. Мур в своем Особом мнении по делу *Лотус* указал, что распространение действия национальных законов на территорию другого государства противоречит принципу исключительной территориальной юрисдикции этого государства, а также принципу, согласно которому любое лицо, оказавшееся на территории иностранного государства, подпадает под действие национального права данного государства и по общему правилу должно находиться под защитой именно этого права[3].

---

[1] See: *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 154.

[2] See ibid. — P. 79.

[3] See: S. S. Lotus case (France v. Turkey). Dissenting opinion by Mr. Moore // Ibid. — P. 92.

В текст Гарвардского проекта 1935 г. указанный принцип вообще не был включен.

Р. Дженнингс назвал данный принцип "наиболее сомнительным из всех оснований экстратерриториальной юрисдикции"[1] и отметил, что вероятность злоупотребления данным принципом очень высока. Аналогичных точек зрения придерживались Ф. А. Манн[2] и С. Шуббер[3]. А. Р. Каюмова указала, что данный принцип не является общепризнанным[4].

Следующий принцип — реальный (в английском варианте — "*security principle*") — в доктрине называют также "охранительным" [5], "защитным"[6] и "принципом безопасности"[7]. Он заключается в возможности государства установить экстратерриториальную юрисдикцию в отношении правонарушений, совершенных иностранными гражданами и направленных против интересов, безопасности, экономической и политической независимости или территориальной целостности этого государства.

Названный принцип был включен в текст Гарвардского проекта 1935 г., в ст. 7 которого указано, что "государство обладает юрисдикцией в отношении любого преступления, совершенного за пределами его территории иностранным гражданином против его безопасности, территориальной целостности или политической независимости, при условии что право совершения такого действия или бездействия не было предоставлено иностранному гражданину законом места совершения деяния".

Данный принцип можно проиллюстрировать на следующем примере: если гражданин государства А, находясь на борту воз-

---

[1] See: *Jennings R. Y.* Extra-territorial Jurisdiction and the United States Antitrust Laws. — P. 155.

[2] See: *Mann F. A.* The Doctrine of Jurisdiction in International Law. — P. 92.

[3] See: *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 80.

[4] См.: *Каюмова А. Р.* Уголовная юрисдикция государств в международном праве. — С. 65.

[5] См., напр.: *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 41.

[6] См., напр.: *Королев Г. А.* Указ. соч. — С. 34; *Каюмова А. Р.* Уголовная юрисдикция государств в международном праве. — С. 61.

[7] См., напр.: *Королев Г. А.* Указ. соч. — С. 34.

душного судна, зарегистрированного в государстве Б и осуществляющего полет в воздушном пространстве государства В, совершает соответствующее правонарушение в отношении государства Г (например, подготавливает террористический акт против государства Г), государство Г имеет право установить юрисдикцию в отношении данного гражданина.

Указанный принцип содержится в национальном законодательстве многих государств[1]. Б. Ченг отметил, что применение этого принципа на практике должно осуществляться исключительно в пределах, необходимых для защиты национальной безопасности государства[2]. Очевидно, однако, что государства могут злоупотреблять его применением[3].

Универсальный принцип (в английском варианте — "*universality principle*") подразумевает, что любое государство может установить и осуществить свою юрисдикцию в отношении определенных правонарушений 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.

Указанный принцип был включен в ст. 9 Гарвардского проекта 1935 г.: "Государство обладает юрисдикцией в отношении любого преступления, совершенного за пределами его территории иностранным гражданином, которое является пиратством в соответствии с международным правом".

Важно, что такая юрисдикция в основном является полной, т. е. государства могут осуществлять не только законодательную, но также исполнительную юрисдикцию в отношении таких преступлений[4].

---

[1] See: Restatement (Second) of the Law // Foreign Relations Law of the United States. — P. 92.

[2] See: *Cheng B.* Crimes on Board Aircraft. — P. 186.

[3] See: *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 82.

[4] See: Restatement (Second) of the Law // Foreign Relations Law of the United States. — P. 92.

Применительно к правонарушениям на воздушном транспорте это означает, что любое государство может установить и осуществить свою юрисдикцию в отношении правонарушителя, независимо от наличия какой-либо связи между правонарушением, личностью нарушителя или потерпевшего и данным государством.

При этом юристы отмечали, 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[1].

Следует отметить, что применительно к правонарушениям на воздушном транспорте принято выделять в качестве самостоятельных и другие принципы экстратерриториальной юрисдикции государств, в частности:

1) принцип флага[2];

2) смешанный принцип;

3) принцип юрисдикции государства вылета и государства посадки воздушного судна.

Под принципом флага понимается право государства применять уголовное законодательство в отношении правонарушений, произошедших на борту воздушного судна, которое зарегистрировано в государстве, устанавливающем этот вид юрисдикции (государстве флага)[3]. Фактически речь идет о квазитерриториальной юрисдикции.

В литературе иногда указывают, что юрисдикция государства флага основана на территориальном принципе, хотя и распространяется экстратерриториально[4].

---

[1] См.: *Каюмова А. Р.* Современные проблемы универсальной юрисдикции государств в международном праве // Современные тенденции развития международного гуманитарного права: Сб. науч. докладов Международной научно-практической конференции. — Казань: Центр инновационных технологий, 2011. — С. 136–137.

[2] См., напр.: *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.

[3] См.: *Королев Г. А.* Указ. соч. — С. 32.

[4] См.: *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 43, 50.

Представляется, 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"[1].

Концепция регистрации как принадлежности какому-либо государству первоначально использовалась для решения юрисдикционных вопросов в связи с морскими судами и сложилась в качестве обычной нормы морского права, после чего была перенесена в воздушное право. Юрист Дж. Купер 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[2].

Следует отметить, что в начале XX в., 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.)[3]. Итоговое решение на указанной конференции, однако, было принято в пользу распространения правил о национальности морских судов на воздушные суда.

---

[1] See: 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.

[2] See: *Cooper J. C.* The National Status of Aircraft // Journal of Air Law and Commerce. — 1950. — Vol. 17. — P. 293.

[3] See: *Honig J. P.* Op. cit. — P. 44.

Это правило было позже подтверждено в *Конвенции о воздушном передвижении (Париж, 13 октября 1919 г.)*[1] (далее — 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.)*[2] (ст. 6) и *Панамериканской Конвенции о коммерческой авиации (Гавана, 20 февраля 1928 г.)*[3] (далее — Гаванская конвенция 1928 г.) (ст. 7).

Действующей в настоящее время *Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.)*[4] (далее — Чикагская конвенция 1944 г.) также установлены правила о национальности воздушного судна.

Согласно ст. 17 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.

Следует отметить, что в зарубежной литературе высказывались точки зрения о возможности присвоения воздушному судну национальности не только государства, но также между-

---

[1] See: Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation // International Legislation: A Collection of the Texts of Multipartite International Instruments of General Interest / Ed. by M. O. Hudson. — Washington, 1931–1950. — Vol. I. — P. 359.

[2] See: Ibero-American Convention on Air Navigation // Ibid. — Vol. III. — P. 2019.

[3] See: Pan-American Convention on Commercial Aviation // Ibid. — Vol. IV. — P. 2354.

[4] See: International Air Services Transit Agreement (Соглашение о транзите в международных воздушных сообщениях) (Chicago, 7 december 1944) // Doc. 7500. — Monreal: ICAO, 1954.

народных организаций, организаций совместной эксплуатации[1] и международных эксплуатационных агентств[2].

Так, общепризнанно, что международные организации (по крайней мере универсальные), обладая международной правосубъектностью, могут приобретать в собственность и эксплуатировать воздушные суда. По замечанию юристов, "ООН определенно имеет право [иметь в собственности суда], поскольку иначе она, согласно терминологии Международного суда [ООН], будет не в состоянии "эффективно выполнять свои функции"... И аналогичное заключение применяется ко всем международным организациям, имеющим аналогичный круг полномочий"[3].

В связи с этим Б. Ченг не отрицал возможности наделения воздушных судов национальностью международной организации, отмечая, что "право международной организации наделять своей национальностью морские и воздушные суда (не только посредством регистрации, но и также посредством владения на праве собственности или даже операционного контроля) полностью зависит от объема правосубъектности этой организации, который, в свою очередь, зависит прежде всего от ее устава, созданного ее членами, и в конечном счете от его признания другими субъектами международного права"[4].

---

[1] Под организациями совместной эксплуатации обычно понимают организации, созданные государствами через их правительства или государственные или частные авиакомпании для целей осуществления воздушных перевозок или объединения ресурсов. В качестве примера можно назвать такую организацию, как Скандинавская система авиалиний (Scandinavian Airlines System — SAS).

[2] Под международными эксплуатационными агентствами обычно понимают соответствующие международные организации, созданные государствами на основании международных договоров и, соответственно, являющиеся субъектами международного права. Такие агентства создаются, в частности, в рамках ИКАО.

[3] *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. II. — P. 103.

[4] Report of the Fifty-second Conference [of the International Law Association] Held at Helsinki (August 15th to August 20th, 1966). — London: International Law Association, 1967. — P. 279–280.

Высказывалась даже точка зрения о необходимости наделения международных организаций правом осуществлять элементы государственной юрисдикции в отношении воздушных судов. 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[1].

Что касается организаций совместной эксплуатации и международных эксплуатационных агентств, то государствами рассматривалась возможность создания альтернативы национальной регистрации воздушных судов для данных случаев.

В начале 1960-х гг. Юридический комитет ИКАО создал специальный подкомитет по проблемам национальности и регистрации воздушных судов, эксплуатируемых международными агентствами. Подкомитет в течение нескольких лет исследовал данную проблему и пришел к выводу, что государствам необходимо признать возможность совместной международной регистрации, которая должна быть приравнена к национальной регистрации[2].

В доктрине идея совместной международной регистрации воспринималась в целом положительно.

В частности, Р. Х. Манкиевич указал, что такая регистрация является "желаемой альтернативой национальной регистрации"[3].

Г. Ф. Фитцджеральд отметил, что в Чикагской конвенции 1944 г. прямо не отрицается возможность установления данными организациями и агентствами особого режима регистрации воздушных судов[4]. В частности, ст. 77 данной Конвенции содер-

---

[1] See: *O'Connel D. P.* International Law: 2 v. — Vol. 1. — London: Stevens, 1970. — P. 100.

[2] ICAO Legal Committee. Subcommittee. Report on Article 77 of the Chicago Convention. Документ LC/SC Article 77 / Report (24 July 1965). — Монреаль: ИКАО, 1965.

[3] *Mankiewicz R. H.* Aircraft Operated by International Operating Agencies // Journal of Air Law and Commerce. — 1965. — Vol. 31. — P. 307.

[4] See: *Fitzgerald G. F.* Nationality and Registration of Aircraft Operated by International Operating Agencies and Article 77 of the Convention on International Civil Aviation, 1944 // Canadian Yearbook of International Law, 1967. — Vol. 5. — P. 193.

жит следующее общее положение: "Ничто в настоящей Конвенции не препятствует двум или более Договаривающимся государствам учреждать авиатранспортные организации совместной эксплуатации или международные эксплуатационные агентства... Совет [ИКАО] определяет порядок применения положений настоящей Конвенции, касающихся национальности воздушных судов, к воздушным судам, эксплуатируемым международными эксплуатационными агентствами". Из данной формулировки можно сделать вывод, что установленные Чикагской конвенцией 1944 г. общие правила о национальности, определяемой по государству регистрации воздушных судов, в данном случае не применяются.

Следует, однако, отметить, что идеи о регистрации воздушного судна в рамках международных организаций или организаций совместной эксплуатации и международных эксплуатационных агентств как альтернативе регистрации в государстве не были реализованы во многом как раз из-за возникновения юрисдикционных проблем.

Так, Ж. П. А. Франсуа указал, что "правовая система государства флага применяется к воздушному судну, зарегистрированному под данным флагом, и в этом отношении флаг ООН или другой международной организации не может быть приравнен к флагу государства. Эта проблема отчетливо проявляется в связи с необходимостью применения на борту судна гражданского и уголовного права"[1]. Я. Броунли отметил, что "воздушные суда, эксплуатируемые ООН, должны быть зарегистрированы в каком-либо государстве, при условии что соответствующие положения [Чикагской конвенции 1944 г.] позволяют это"[2].

Таким образом, преобладающей стала идея о том, что воздушные суда, находящиеся в собственности и эксплуатируемые международными организациями, организациями совместной эксплуатации и международными эксплуатационными агентствами, также должны быть зарегистрированы в каком-либо го-

---

[1] *Francois J. P. A.* Op. cit. — P. 103.

[2] *Brownlie I.* Principles of Public International Law. — Oxford University Press, 1966. — P. 352.

сударстве, иметь его национальность[1] и, соответственно, подчиняться юрисдикции этого государства.

Под "смешанным 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 правонарушения, либо юрисдикции государства регистрации. При этом юристы по-разному предлагают решить возникающую конкуренцию юрисдикций.

Так, одни авторы предлагают считать преимущественной территориальную юрисдикцию, а юрисдикцию государства флага применять только в том случае, если правонарушением затронуты интересы безопасности этого государства либо невозможно точно установить, на территории какого государства было совершено правонарушение[2].

Другие авторы 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 правонарушение[3].

Представляется, что выделение данного принципа в качестве самостоятельного ошибочно, поскольку он, по сути, является не юрисдикционным принципом, учитывающим специфику воздушного права, а попыткой устранить возможную конкуренцию между юрисдикционными правами различных государств.

Проблема конкуренции юрисдикций государств в отношении правонарушений на воздушном транспорте будет подробнее рассмотрена ниже. Однако следует отметить, что данная проблема не может быть решена средствами обычного международного права, и, соответственно, любые утверждения о наличии в обычном международном воздушном праве правил для

---

[1] See: *Francois J. P. A.* Op. cit. — P. 103; *Mankiewicz R. H.* Aircraft Operated by International Operating Agencies. — P. 310.

[2] See: *Honig J. P.* Op. cit. — P. 141.

[3] See: *Diederiks-Verschoor I. H. Ph.* An Introduction to Air Law. — Alplen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2012. — P. 392.

решения проблемы конкуренции государственной юрисдикции следует считать ошибочными.

Что касается принципов юрисдикции государства вылета и государства посадки, то они являются по сути частными случаями универсальной юрисдикции государств, поскольку они не предполагают наличия какой-либо связи между правонарушением и государством, устанавливающим свою юрисдикцию[1].

§ 2. Основные юрисдикционные проблемы в связи с правонарушениями на воздушном транспорте

Выше указывалась одна из особенностей экстратерриториальной юрисдикции, а именно, что она не является неотъемлемым свойством любого государства. Государства во многом решают самостоятельно, распространять ли в рамках пределов, установленных международным правом, действие своего внутреннего законодательства за границы своей территории или нет, и если распространять — то в каком объеме.

Применительно к юрисдикции государств в отношении правонарушений это означает, что государства могут самостоятельно определять, какие из их законов будут действовать экстратерриториально. Так, например, в Великобритании некоторые уголовные законы не могут действовать за пределами ее территории[2], экстратерриториальное действие Общегражданского Уголовного кодекса Норвегии 1902 г.[3] (п. 3 § 12) и Уголовного кодекса Республики Сан-Марино 1974 г.[4] (ст. 6) ограничено лишь определенными составами преступлений.

Применительно к рассматриваемым в рамках настоящего исследования правонарушениям в связи с данным правилом неиз-

---

[1] See: *Diederiks-Verschoor I. H. Ph.* Op. cit. — P. 392.

[2] See: *Jennings R. Y.* Extra-territorial Jurisdiction and the United States Antitrust Laws. — P. 149.

[3] См.: Уголовный кодекс Норвегии / Под ред. Ю. В. Голика. — СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. — С. 30–31.

[4] См.: Уголовный кодекс Республики Сан-Марино / Под ред. С. В. Максимова. — СПб.: Юридический центр Пресс, 2002. — С. 32–33.

бежно возникает следующий вопрос: в случае, если государство, имеющее право (при отсутствии обязанности) установить свою экстратерриториальную юрисдикцию в отношении воздушного судна (в частности, государство флага воздушного судна и др.), не сделает это на уровне своего национального законодательства, то какое государство сможет установить свою юрисдикцию в отношении правонарушения, совершенного в момент нахождения воздушного судна вне пределов территориальной юрисдикции какого-либо государства (например, над открытым морем)?

Очевидно, что в таких ситуациях правонарушитель, вполне вероятно, может избежать преследования и наказания, поскольку ни одно государство не сможет установить в его отношении свою юрисдикцию, т. е. возникает **проблема отсутствия юрисдикции**.

Подобные прецеденты имели место на практике.

Одно из самых известных соответствующих дел — *United States v. Cordova and Santano* (1950)[1]. 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 Сантано, употребившие на борту воздушного судна значительное количество спиртных напитков. 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, однако 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 воздушного судна привело к изменению центра его тяжести, что вызвало задирание носа и резкий набор высоты. Пилотам удалось предпринять необходимые меры для выравнивания самолета, после чего члены экипажа усмирили буйных пассажиров, при этом Кордова успел нанести побои командиру воздушного судна и бортпроводнику.

[1] See: U. S. Aviation Reports, 1950. — P. 1.

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 правонарушений, совершенных на борту зарегистрированных в США морских судов в открытом море. Суд указал, что данные юрисдикционные правила не распространяются на воздушные суда.

Таким образом, Суд, признав, что в действиях пассажиров имелись признаки состава преступления, был вынужден отпустить их.

Указанная ситуация вызвала волну критики как в США, так и за их пределами. Юрист А. Кнаут писал: "Стало очевидно... что можно безнаказанно совершать практически любые преступления на американском воздушном судне во время его нахождения над океаном"[1].

В результате США внесли ряд поправок в свое национальное законодательство, распространив действие законов, регулирующих вопросы юрисдикции в отношении преступлений, совершенных на борту морских судов, на воздушные суда. Однако очевидно, что меры, принятые в рамках одного государства, не решили данную проблему на универсальном уровне. Аналогичные прецеденты имели место и в дальнейшем.

Так, в деле *R. v. Martin et al.* (1956)[2] обвиняемым вменялась незаконная перевозка наркотических веществ на борту зарегистрированного в Великобритании воздушного судна, выполнявшего рейс из Бахрейна в Сингапур. Против данных лиц в Великобритании было возбуждено уголовное дело на основании п. 1 ст. 62 Закона Великобритании о гражданской авиации 1949 г.[3],

---

[1] *Knauth A. W.* Crime in the High Air, a Footnote to History // Tulane Law Review. — 1950–1951. — Vol. 25. — P. 447.

[2] See: All England Law Reports, 1956. — Vol. 2. — P. 86.

[3] See: Civil Aviation Act 1949 // 12 & 13 Geo. 6. — Chapter 67. — URL: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1949/67/enacted (дата обращения: 04.06.2014).

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 Великобритании отказался установить в отношении преступников юрисдикцию Великобритании, поскольку, как было указано, экстратерриториальная юрисдикция Великобритании 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 правонарушений, в отношении которых может быть установлена экстратерриториальная уголовная юрисдикция, а лишь предусматривает общее правило о возможности экстратерриториального действия юрисдикции Великобритании в сфере правонарушений на воздушном транспорте. При этом специальный Закон Великобритании об опасных наркотических веществах 1951 г.[1], в котором содержится перечень запрещенных действий, связанных с оборотом наркотических веществ, не имеет экстратерриториального действия. Следовательно, в отношении рассматриваемого правонарушения юрисдикция Великобритании не может быть распространена экстратерриториально. В результате предполагаемые преступники были отпущены на свободу.

Следует отметить, что ситуация отсутствия юрисдикции может возникнуть и в случае, когда правонарушение совершено на борту воздушного судна, совершившего посадку в государстве, не имеющем какого-либо отношения ни к воздушному судну, ни к правонарушению, ни к нарушителю.

Данную ситуацию можно проиллюстрировать следующим примером. Рейс авиакомпании государства А вылетает из аэропорта государства Б и направляется в государство В, полет проходит над открытым морем. Во время полета пассажир — гражданин государства Г — нарушает правила поведения на борту: закуривает в туалете, оскорбляет бортпроводника, напада-

[1] See: Dangerous Drugs Act 1951 // Customs Code. — Vol. 4. — Part 8. — URL: http://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C11013280 (дата обращения: 03.04.2016).

ет на него и причиняет вред здоровью последнего. По прибытии в пункт назначения — государство В — указанного пассажира передают полиции. После оценки фактов полиция государства В приходит к выводу, что она не имеет юрисдикции применять какие-либо меры принуждения, поскольку правонарушения были совершены: 1) на борту воздушного судна, зарегистрированного не в государстве В; 2) за пределами территории государства В (над открытым морем); 3) лицом, которое не является гражданином государства В. Следовательно, поскольку отсутствуют достаточные основания, для того чтобы увязать это дело с государством В, полиция аэропорта государства В освобождает указанного пассажира, несмотря на то, что он поставил под угрозу безопасность рейса.

Подобные ситуации имели место на практике. Так, в феврале 2014 г. Московский областной суд вынес приговор в отношении С. Н. Кабалова, устроившего в январе 2013 г. дебош на пассажирском воздушном судне авиакомпании "Когалымавиа", выполнявшем рейс из Москвы в Хургаду (Египет)[1]. В частности, Кабалов, находясь на борту воздушного судна, отправился в его хвостовую часть, где распил бутылку крепкого алкогольного напитка. На попытку закурить Кабалов получил замечание от одной из пассажирок, после чего вступил с ней в словесную перепалку, употребляя грубую нецензурную брань. Один из бортпроводников заступился за девушку, а Кабалов схватил бортпроводника и нанес удары по лицу и в живот. В результате бортпроводник получил сотрясение головного мозга. При этом Кабалов публично заявлял о прохождении в прошлом специальной подготовки в вооруженных силах, высказывал угрозы применения насилия в отношении членов экипажа, если не будет осуществлена посадка в указанном Кабаловым месте[2].

Полиция Египта в аэропорту Хургады, где самолет совершил посадку, арестовав нарушителя, почти сразу отпустила

---

[1] Российская газета. — 2014. — 15 апреля. — URL: http://www.rg.ru/2014/04/15/kabalov-anons.html (дата обращения: 15.04.2014).

[2] См.: Официальный сайт Московского областного суда. — URL: http://www.mosoblsud.ru/ss_detale.php?region=&id=146409&w[]=%EA%E0%E1%E0%EB%EE%E2 (дата обращения: 05.05.2015).

его без производства каких-либо процессуальных действий, поскольку согласно законодательству Египта в данной ситуации государство не может установить юрисдикцию в отношении нарушителя. В результате 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.

Следует отметить, что все указанные ситуации отсутствия юрисдикции являются следствием пробелов именно национального законодательства государств — отсутствия в них правил о юрисдикции государства регистрации или государства посадки воздушного судна. Однако очевидно, что устранение данных пробелов требует единообразного подхода на универсальном уровне. Особенную важность в решении данной проблемы приобретает именно международный договор как способ установления единообразных обязанностей государств по расширению своей уголовной юрисдикции экстратерриториально.

Подчеркнем также, что установление юрисдикции имеет значение не только для привлечения к ответственности виновного, но и для охраны прав законопослушных граждан от преступных посягательств. Так, отечественный ученый О. О. Черная, рассматривая две крупные организационно-правовые формы защиты (юрисдикционную и неюрисдикционную), справедливо полагает, что "независимо от форм и способов защиты таковая должна осуществляться при любом потенциальном или наличествующем случае нарушения прав и законных интересов субъекта"[1]. На наш взгляд, установление юрисдикции является важнейшим элементом профилактики правонарушений и обеспечения безопасности аэронавигации.

Проблема возможного отсутствия юрисдикции (при наличии посягательств на безопасность международной аэронавигации) указывает на необходимость трансформации *права* на установление государством национальности воздушного судна своей юрисдикции в общепризнанное и исполняемое *обязательство*.

Следует отметить, однако, что осуществление юрисдикции государством флага воздушного судна в ряде случаев может ока-

[1] *Черная О. О.* Указ. соч. — С. 201.

заться затруднительным либо неэффективным, поскольку государство флага может фактически не иметь отношения к воздушному судну. Речь идет, в частности, о таких ситуациях, как регистрация воздушного судна под так называемым удобным флагом и аренда (лизинг) воздушного судна[1].

Регистрация воздушного судна под "удобным флагом", или "открытая регистрация", означает регистрацию судна в каком-либо государстве при отсутствии других факторов, связывающих данное судно с государством регистрации, в целях получения каких-либо преимуществ. 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"[2]. Термин "удобный флаг" использовался применительно к морским судам еще в 1950-х гг. К открытой регистрации прибегают в основном для получения финансовых выгод, например в целях оптимизации налогообложения.

Неэффективность юрисдикции государства формальной регистрации создает условия для совершения правонарушений на воздушном транспорте, ставящих под угрозу его безопасность. Данное утверждение можно проиллюстрировать примером из практики — ситуацией, сложившейся в начале 2000-х гг. в Либерии, которая в силу благоприятного налогового законодательства является популярным государством "удобного флага".

---

[1] О лизинге воздушных судов подробнее см.: *Евстигнеева И. С.*, *Юрьев С. С.* Современное правовое регулирование авиационного лизинга в Российской Федерации: Монография / Национальная ассоциация воздушного права — М.: ИТК "Дашков и К°", 2014.

[2] Report on the Study on the Safety and Security Aspects of Economic Liberalization (May 11, 2005). Документ C-WP/12480. — Appendix. — Монреаль: ИКАО, 2005. — P. 2.

В связи с тем, что в тот период в Либерии была слабо организована система контроля в сфере воздушного транспорта, многие воздушные суда, зарегистрированные в Либерии под "удобным флагом", эксплуатировались при отсутствии государственного контроля, "никогда не инспектировались и не находились в данном государстве"[1]. Это обстоятельство привлекло внимание преступных сообществ, которые стали регистрировать в Либерии воздушные суда, используемые для незаконной трансграничной торговли оружием, и даже создали в Либерии притворную авиакомпанию[2]. Данная ситуация привела к дестабилизации в целом регионе и потребовала вмешательства Совета безопасности ООН, который на основании гл. VII Устава ООН запретил полеты всех зарегистрированных в Либерии воздушных судов до момента предоставления государством информации о каждом воздушном судне, зарегистрированном под его флагом, и приведения регистрационного учета воздушных судов в соответствие с Приложением 7 к Чикагской конвенции 1944 г.[3].

В связи с указанными обстоятельствами в доктрине широко обсуждается проблема возможности осуществления в подобных ситуациях юрисдикции в отношении судов не государством формальной регистрации, а государством, имеющим с такими судами реальную связь, — **проблема реальной связи**.

Ряд видных ученых придерживаются точки зрения о том, что международно-правовая концепция гражданства, сформулированная Международным судом ООН в Решении по делу *Ноттебома*, распространяется и на понятие национальности судна. Соответственно, государство, претендующее на осуществление своей юрисдикции в отношении судна, должно обладать в первую очередь реальной связью с этим судном.

---

[1] Note by the President of the Security Council: Report of the Panel of Experts Established by Resolution 1306 (2000) on the Situation in Sierra Leone (December 20, 2001). Документ ООН S/2000/1195. — P. 10.

[2] See: 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.

[3] См.: Резолюция Совета Безопасности ООН 1343 (2001) от 7 марта 2001 г. Документ ООН S/RES/1343.

В частности, Б. Ченг указывал, что "не существует причин, по которым правило, сформулированное [Международным] Судом [ООН] в отношении физических лиц, не может применяться и к морским, и к воздушным судам для исключения возможности использования "удобных флагов"[1]. Б. Ченг также отмечал, что государства всегда могут признать недействительными "удобные флаги" морских и воздушных судов в соответствии с Решением по делу *Ноттебома*, в котором Международный суд ООН указал, что факт предоставления гражданства лицу, не имеющему "реальной связи" с государством, предоставившим гражданство, может не признаваться другими государствами[2].

В рамках дела "*Барселона Трэкшн*"[3] (1970) судья Ф. К. Джессап 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"[4].

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. С учетом того, что, как указано выше, концепция национальности судна была перенесена в воздушное право из морского, можно сделать вывод, что данное правило распространяется и на воздушные суда.

Так, в п. 1 ст. 5 *Конвенции об открытом море (Женева, 29 апреля 1958 г.)* (далее — 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

---

[1] See: *Cheng B.* The Law of International Air Transport. — London: Stevens, 1962. — P. 131.

[2] See ibid. — P. 207.

[3] See: 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.

[4] See: International Court of Justice Reports, 1970. — P. 188.

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"[1]; п. 1 ст. 91 *Конвенции ООН по морскому праву (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.)* (далее — 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"[2].

Вместе с тем в литературе приводились различные аргументы против концепции "реальной связи" применительно к судам.

Некоторые юристы (М. С. Мак-Дугал, У. Т. Берк и И. А. Власик) указывали, что принцип реальной связи, как он определен Международным судом ООН, применим только к физическим лицам: "Критерии, которые указывает [Международный] Суд [ООН] для обоснования концепции "реальной связи"... относятся только к физическим лицам и абсолютно неприменимы к неодушевленным объектам, таким как суда"; "В своем решении Суд указывает на значение таких категорий, как преданность, побуждения, духовное единение и аналогичные абстрактные понятия — которые очевидно неприменимы к неодушевленным судам"[3]. Аналогичной точки зрения придерживались также Б. А. Божек[4] и С. Шуббер[5].

---

[1] Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. — Вып. 22. — М.: Междунар. отношения, 1967. — С. 222–232.

[2] СЗ РФ. — 1997. — № 48. — Ст. 5493.

[3] *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.

[4] See: *Boczek B. A.* Flags of Convenience: An International Legal Study. — Harvard University Press, 1962. — P. 122.

[5] See: *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 128–129.

Следует отметить, что текст Женевской конвенции 1958 г. был принят всего три года спустя 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"[1]. 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. То есть фактически предусматривалось требование о необходимости наличия "реальной связи". Гаванская и Иберо-американская конвенции данное требование не содержали, а в 1929 г. в ст. 7 Парижской конвенции 1919 г. были внесены изменения, исключившие правило о национальности собственника воздушного судна в качестве фактора, определяющего национальность самого воздушного судна.

---

[1] Proceedings of International Civil Aviation Conference (Chicago, Illinois, November 01 — December 07, 1944). — Vol. I. — Washington: U.S. Government Printing Office, 1948. — P. 451.

На данный аргумент можно возразить, что понятие "реальной связи" для целей национальности судов действительно не следует смешивать с аналогичным понятием для целей национальности (гражданства) физических лиц, однако это само по себе не означает недействительности требования о необходимости наличия "реальной связи" между судном и государством.

Здесь, однако, следует отметить, что далеко не все исследователи едины во мнении относительно практической эффективности требования наличия "реальной связи" для судов.

Так, в обоснование достаточности факта регистрации судна для установления его национальности в литературе[1] часто ссылаются на Консультативное заключение Международного суда ООН от 8 июня 1960 г. *о составе Комитета по безопасности на море Межправительственной морской консультативной организации*[2], 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.)*, 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..."[3]. 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

---

[1] See, for example: *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 130; *Петченко М. А.* Международно-правовые проблемы функционирования оффшорных финансовых центров: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. — М., 2008. — С. 20.

2 See: Constitution of the Maritime Safety Committee of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization. Advisory Opinion dated June 8, 1960 // International Court of Justice Reports, 1960. — P. 150–172.

[3] Convention on the Intergovernmental Maritime Consultative Organization // Документ Экономического и Социального Совета ООН E/CONF. 4/61.

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 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..."[1].

Таким образом, Международный суд ООН подтвердил, что единственным фактом, определяющим национальность судна, является его регистрация в каком-либо государстве.

Следует отметить, что существует также значительное количество решений Суда Европейского союза (Суд ЕС), которые подтверждают точку зрения о достаточности одного факта регистрации судна для установления его национальности и отсутствии у государств права оспаривать национальность судна по причине отсутствия "реальной связи" судна с государством его регистрации.

К такому выводу Суд Европейского союза пришел, в частности, при рассмотрении дела *Anklagemyndigheden v. Poulsen and Diva Navigation case* (1992). В рамках данного дела фигурировало судно, зарегистрированное в Панаме, однако фактически принадлежавшее и эксплуатировавшееся 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 националь-

[1] International Court of Justice Reports, 1960. — P. 171.

ность 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 воздушному судну определяются в первую очередь самим государством и исключительно по его усмотрению"[1].

Аналогичной позиции Суд ЕС придерживался при решении ряда сходных дел, в частности, *Commission v. Hellenic Republic* (1997)[2], *Commission v. France* (1996)[3], *Commission v. Ireland* (1997)[4], *Commission v. United Kingdom* (1991)[5], *R. v. Secretary of State for Transport ex p. Factortame* (1991)[6].

Следует также отметить Решение Международного трибунала по морскому праву по делу *MV Saiga (No. 2). Case (St. Vincent and the Grenadines v. Guinea)* (1999), в котором Трибунал указал, что "целью положений Конвенции [ООН по морскому праву 1982 г.] о необходимости наличия "реальной связи" между суд-

---

[1] Case C-286/90, [1992] ECR I-6019. Judgment dated of November 24, 1992. — URL: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61990CJ0286 (дата обращения: 30.06.2014).

[2] See: Case C-62/96, [1997] ECR I-6725. — URL: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61996CJ0062 (дата обращения: 30.06.2014).

[3] See: Case C-334/94, [1996] ECR I-1307. — URL: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61994CJ0334 (дата обращения: 30.06.2014).

[4] See: Case C-151/96, [1997] ECR I-3327. — URL: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61996CJ0151 (дата обращения: 30.06.2014).

[5] See: Case C-246/89, [1991] ECR I-4585. — URL: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61989CJ0246 (дата обращения: 30.06.2014).

[6] See: Case C-221/89, [1991] ECR I-3905. — URL: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61989CJ0221 (дата обращения: 30.06.2014).

ном 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"[1].

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"[2].

Следует также отметить, что в литературе среди авторов, не признающих применимости концепции "реальной связи", сформулированной в рамках дела *Ноттебома*, к судам, отсутствует единое мнение о том, что следует понимать под термином "реальная связь". В Женевской конвенции 1958 г. и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. каких-либо соответствующих пояснений нет. Закономерно, что в доктрине существует большое количество разнообразных точек зрения относительно его содержания.

Например, некоторые авторы, в частности Ю. С. Ромашев и Д. В. Фетищев[3], Р. Ж. Дюпуи и Д. Винь[4], С. У. Таше[5], сводят по-

---

[1] International Tribunal for the Law of the Sea. Judgment of July 1, 1999. — URL: http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf (дата обращения: 02.06.2014). — P. 26.

[2] Report of the Ad Hoc Consultative Meeting of Senior Representatives of International Organizations on the "Genuine Link" (July 17, 2006). Документ ООН A/61/160. — P. 9.

[3] См.: *Ромашев Ю. С., Фетищев Д. В.* Юрисдикция государств в правоохранительной сфере. — М: Научная книга, 2009. — С. 33.

[4] See: A Handbook of the New Law of the Sea / Ed. by R.-J. Dupuy, D. Vignes. — Vol. 1. — Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1991. — P. 403–405.

[5] See: *Tache S. W.* The Nationality of Ships: The Definitional Controversy and Enforsement of the Genuine Link // International Lawyer. — 1982. — Vol. 16. — P. 301, 305.

нятие "реальная связь" к возможности государства осуществлять эффективную юрисдикцию и контроль в отношении судна. Ряд авторов трактуют понятие "реальная связь" шире, включая в него не только возможность осуществления эффективной юрисдикции, но и гражданство или домицилий собственников, место осуществления ими предпринимательской деятельности, а также гражданство и домицилий должностных лиц и экипажа судов, а в случае, если собственниками являются юридические лица, — также гражданство или домицилий их учредителей. В то же время другие юристы, например Х. Мейерс, полагают, что эффективная юрисдикция и контроль являются следствием наличия у судна национальности какого-либо государства, а не предпосылкой для ее установления[1].

Применительно к воздушным судам и Чикагской конвенции 1944 г. следует отметить точку зрения Дж. Хуанга, который указал, что один только факт принадлежности воздушного судна лицу, которое не является гражданином государства регистрации воздушного судна или имеет основное место осуществления предпринимательской деятельности в государстве, ином, чем государство регистрации воздушного судна, еще не означает отсутствия связи между воздушным судном и государством, главным критерием наличия которой является возможность государства эффективно обеспечивать безопасность воздушного судна[2].

Очевидно, что такая нечеткость сама по себе подрывает возможность практической реализации рассматриваемого принципа. Более того, как отмечали М. С. Мак-Дугал, У. Т. Берк и И. А. Власик, наличие настолько неопределенного обязательства может иметь нежелательные последствия, поскольку это может привести к увеличению количества судов "без гражданства" и постоянным подозрениям относительно наличия "реальной связи" между тем или иным судном и государством его регистрации, что может негативно отразиться на всей мировой индустрии судоходства. Соответственно, в качестве единственного критерия на-

---

[1] See: *Meyers H.* The Nationality of Ships. — The Hague: Martinus Nijhoff, 1967. — P. 196–299.

[2] See: *Huang J.* Aviation Safety Through the Rule of Law. ICAO's Mechanisms and Practices. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2009. — P. 27–29.

циональности должен рассматриваться факт регистрации судна в каком-либо государстве, и государства обязаны признавать национальность зарегистрированного судна[1].

Следует также отметить, что некоторые авторы, в частности Х. Е. Андерсон[2] и Н. П. Рэди[3], утверждают, что наличие "реальной связи" заключается в одном факте регистрации судна в каком-либо государстве, и возможности по осуществлению эффективной юрисдикции и контроля появляются у государства вследствие факта регистрации.

Таким образом, представляется, что принцип юрисдикции государства флага, независимо от фактических обстоятельств, подразумевает лишь юрисдикцию государства регистрации судна. Однако очевидно, что главная проблема в связи с данным правилом — неэффективность юрисдикции государства формальной регистрации судна, которое не заинтересовано в установлении и, главное, осуществлении юрисдикции в отношении преступления, совершенного в отношении данного судна. Данное обстоятельство может, в свою очередь, стать причиной фактического отсутствия юрисдикции в отношении правонарушения.

Кроме факта отсутствия реальной связи между государством и воздушным судном к невозможности или затруднительности осуществления юрисдикции может привести возникновение **конкуренции юрисдикций**.

В доктрине под "конкуренцией юрисдикций государств" обычно понимают "установление одновременно юрисдикции различных государств в отношении одного и того же лица (лиц) или объектов, а также осуществление или попытку осуществления ими своей юрисдикции в отношении соответствующего лица (лиц) или объектов"[4].

---

[1] See: *McDougal M. S., Burke W. T., Vlasic I. A.* Op. cit. — P. 25.

[2] See: *Anderson H. E.* The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics and Alternatives // Tulane Maritime Law Journal. — 1996. — Vol. 21. — P. 139, 149.

[3] See: *Ready N. P.* Ship Registration. — 3rd edition. — London — Hong Kong: Lloyd's of London Press, 1998. — P. 15.

[4] *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 102.

Очевидно, что в силу наличия более одного основания для установления государствами своей юрисдикции возникновение конкуренции их юрисдикций весьма вероятно в случае совершения правонарушения в отношении или на борту воздушного судна.

В первую очередь это конкуренция территориальной и экстратерриториальной, в том числе квазитерриториальной, юрисдикций, например, если правонарушение было совершено на борту воздушного судна, зарегистрированного в государстве А, в момент его нахождения в пределах действия территориальной юрисдикции государства Б. О возможности возникновения такой конкуренции говорили многие исследователи, в том числе и авторы Гарвардского проекта 1935 г.: "В случае совершения преступления в иностранных территориальных водах или воздушном пространстве... юрисдикция [государства национальности судна]... конкурирует с юрисдикцией прибрежного государства или государства, к территории которого относится воздушное пространство"[1]. О. С. Черниченко указывала, что конкуренция юрисдикций "может представлять собой конкуренцию территориальной и квазитерриториальной юрисдикций... Такая конкуренция может быть также названа конкуренцией между полной и ограниченной юрисдикцией"[2].

Возможна конкуренция и экстратерриториальных юрисдикций, например, если на борту воздушного судна, зарегистрированного в государстве А, совершено правонарушение гражданином государства Б в отношении гражданина государства В или против безопасности государства В. Очевидно, что потенциальным правом на установление своей юрисдикции в отношении данного правонарушения обладают все перечисленные государства.

При этом, как было отмечено выше, в международном праве "нет... общепризнанных норм, позволяющих устранить конкуренцию юрисдикций государств"[3]. В то же время ""нормальная"

---

[1] Draft Convention on Jurisdiction with Respect to Crime adopted by Harvard Law School. — P. 509.

[2] *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 108.

[3] Там же. — С. 125.

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"[1]. Следовательно, каждый раз при возникновении конкуренции юрисдикций в межгосударственных отношениях могут возникать проблемы.

В литературе высказывалось мнение, что государства в каждом конкретном случае конкуренции юрисдикций могут добиться фактического приоритета той или иной юрисдикции[2]. Так, преимущество, если не юридическое, то хотя бы фактическое, обычно имеет территориальная юрисдикция[3] или применительно к правонарушениям на воздушном транспорте — юрисдикция государства посадки. При этом, однако, 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)"[4]. Кроме того, на практике 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 экипаж совершить посадку на территории Турции. Болгария направила Турции запрос о выдаче преступников, однако последняя предоставила возможность одно-

---

[1] *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 108.

[2] Там же. — С. 128.

[3] См.: *Верещагин А. Н.* Основные проблемы международного воздушного права: Дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.10: В 2 т. — Т. 2. — М., 1970. — С. 136; *Cheng B.* The Extra-Terrestrial Application of International Law. — P. 138–139.

[4] *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 128–129.

му из них отбыть в другую страну до момента рассмотрения судом указанного запроса[1].

Широкий резонанс получил также захват 15 октября 1970 г. советского 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 вынудили экипаж изменить маршрут и приземлиться на территории Турции. СССР направлял Турции запросы о выдаче преступников, однако в условиях отсутствия между СССР и Турцией 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 сам факт захвата воздушного судна и убийства на его борту, которые остались безнаказанными. Позже Бразинскасы переехали в США, где проживали до своей смерти. Таким образом, Турция воспользовалась фактическим преимуществом своей юрисдикции, что привело к ненаказанию преступников[2].

Следует отметить, что некоторые авторы, в частности С. Шуббер, утверждают, что применительно к правонарушениям на воздушном транспорте территориальная юрисдикция в силу наличия соответствующего правила в обычном международном праве имеет не фактическое, а юридическое преимущество над любыми другими видами юрисдикции, в том числе над квазитерриториальной юрисдикцией государства регистрации воздушного судна[3]. 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 квазитерритори-

---

[1] См.: Международное воздушное право / Отв. ред. А. П. Мовчан: В 2 т. — Т. 1. — М.: Наука, 1980. — С. 180.

[2] См.: *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 129; *Иванов Н., Михайлов М.* Ответственность за угон воздушного судна // Советская юстиция. — 1973. — № 11. — С. 14.

[3] See, for example: *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 53.

альным и персональным суверенитетом, и квазитерриториальный — перед персональным"[1].

Данную точку зрения косвенно подтверждает и Гарвардский проект 1935 г., в котором положения, касающиеся территориальной юрисдикции (ст. 3), расположены на первом месте. Далее следуют статьи, посвященные квазитерриториальной юрисдикции (ст. 5, 6), а затем — статьи, относящиеся к остальным видам экстратерриториальной юрисдикции (ст. 7–10).

Однако такая позиция также не исключает возникновения юрисдикционных проблем.

С одной стороны, получается, что любые действия по предотвращению правонарушения или задержанию нарушителя, предпринимаемые на борту командиром и экипажем воздушного судна, будут нарушением общих правил международного права о юрисдикции, поскольку, по сути, представляют собой осуществление исполнительной юрисдикции без согласия государства, на территории (в воздушном пространстве) которого совершено правонарушение, и, соответственно, обладающего правом установления территориальной юрисдикции[2].

С другой стороны, осуществление территориальной юрисдикции государства, в случае если воздушное судно не совершит посадку на его территории, окажется крайне затруднительно, да и не представляет политико-правового интереса для данного государства, поскольку фактически какая-либо связь между государством и правонарушением в данном случае отсутствует[3].

Отечественные авторы Ю. С. Ромашев и С. Н. Михеев, ссылаясь на указанную выше цитату Б. Ченга, отметили, что, если правонарушение 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[4].

---

[1] *Cheng B.* The Extra-Terrestrial Application of International Law. — P. 138–139.

[2] See: *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 54.

[3] См.: *Верещагин А. Н.* Указ. соч. — С. 136.

[4] См.: *Ромашев Ю. С., Михеев С. Н.* Указ. соч. — С. 56.

Таким образом, конкуренция юрисдикций государств в отношении правонарушений на воздушном транспорте имеет место и вряд ли может быть устранена государствами в одностороннем порядке или на основании норм общего международного права. О. С. Черниченко отметила, что наилучшим средством решения проблем, порождаемых конкуренцией юрисдикций, является заключение международных договоров, предусматривающих разграничение юрисдикций государств либо устанавливающих приоритеты юрисдикций[1].

Таким образом, проблема возможной конкуренции юрисдикций государств в отношении правонарушений на воздушном транспорте также должна быть решена договорным путем.

Причиной невозможности или затруднительности осуществления государством юрисдикции в отношении правонарушений, которые можно отнести к преступлениям, имеющим политический характер, могут стать **ограничения при экстрадиции преступников**.

Как известно, в экстрадиционной практике получила повсеместное признание концепция исключения политических преступлений ("*political offence exception*"), которая заключается в возможности установления национальным законодательством государства ограничения выдачи за политическое преступление с целью защиты фундаментальных прав индивида и недопущения вмешательства запрашиваемого государства во внутриполитические конфликты в других странах[2]. Однако определение того, к какой категории относится совершенное деяние, также относится к сфере регулирования национального уголовного законодательства[3], что может стать причиной злоупотреблений со стороны запрашиваемых государств.

В литературе выделяют общие критерии, позволяющие отнести преступление к политическому. К политическим традиционно относят преступления, направленные против государства — его суверенитета, территориальной целостности, политической неза-

---

[1] См.: *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 125.

[2] См.: *Сафаров Н. А.* Экстрадиция в международном уголовном праве: проблемы теории и практики. — М.: Волтерс Клувер, 2005. — С. 82, 110.

[3] Там же. — С. 89.

висимости и т. п.[1] Кроме этого, применяются различные доктрины, сложившиеся в судебной практике различных государств, в том числе политической мотивации, основанной на установлении идеологической мотивации лица, совершившего преступление, и политической цели, важнейшим элементом которой признается направленность вреда против интересов государства.

В данной связи следует отметить, что значительная часть преступлений, направленных против безопасности на воздушном транспорте, совершаются именно с политическими целями или по политическим мотивам. На данное обстоятельство указала еще в 1970 г. Международная организация уголовной полиции (Интерпол) в Докладе Юридическому комитету ИКАО[2].

Следовательно, в отношении преступлений на воздушном транспорте существует повышенный риск признания их политическими или имеющими политический характер властями государства, на территории которого оказались лица, причастные к их совершению, и отказа в выдаче, лишив тем самым заинтересованное государство возможности осуществить свою юрисдикцию в отношении преступления. 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 гг. часто 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"[3]. Данная проблема осложняет-

---

[1] См.: *Сафаров Н. А.* Указ. соч. — С. 99–100.

[2] See: ICAO Legal Committee. 17th session. Montreal, February 9 — 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 Geneva", 1970. — P. 24; *Dempsey P. S.* Public International Air Law. — Montreal: McGill University Press, 2008. — P. 228.

[3] *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.

ся 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[1].

Таким образом, для решения проблемы обеспечения осуществления юрисдикции заинтересованным государством в отношении лиц, совершивших преступление против безопасности на воздушном транспорте, необходимо закрепление деполитизации данных преступлений, в первую очередь на уровне международного договора.

§ 3. Система международных договоров, регулирующих вопросы юрисдикции государств в связи с отдельными видами правонарушений против безопасности международной аэронавигации

В самом общем виде правонарушения, которые совершаются на воздушном транспорте, можно разделить на две группы.

Первую группу составляют общие правонарушения, как преступления, так и менее значительные проступки, местом совершения которых является воздушный транспорт. Такие акты по мотиву и цели не направлены непосредственно против безопасности аэронавигации, но в силу совершения на воздушном транспорте они тем не менее могут оказывать влияние на безопасность полета, лиц и имущества, находящихся на борту воздушного судна. Безопасность воздушного транспорта является дополнительным объектом этих деяний. К таким правонарушениям относятся, в частности, акты недисциплинированного поведения на борту воздушного судна, а также так называемые общеуголовные преступления (например, нанесение побоев, убийство, грабеж).

Вторую группу образуют правонарушения, которые принято называть "Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации" (далее — акты незаконного вмешатель-

[1] См.: *Сафаров Н. А.* Указ. соч. — С. 110.

ства, АНВ). Безопасность воздушного транспорта является в данном случае основным объектом правонарушения[1].

В Приложении 17 к Конвенции о международной гражданской авиации "Безопасность. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства" акты незаконного вмешательства определены как "акты или попытки совершения актов, создающие угрозу безопасности гражданской авиации", а также приведен открытый перечень примеров 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[2].

Следует отметить, что данное определение подвергалось критике, поскольку оно содержит составы правонарушений, не предусмотренных действующими универсальными международными конвенциями, заключенными под эгидой ИКАО[3].

---

[1] See, for example: *Oduntan G.* Op. cit. — P. 85; *Huang J.* Op. cit. — P. 152.

[2] См.: Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации "Безопасность. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства". — 9-е изд. — Монреаль: ИКАО, 2011.

[3] See: *Huang J.* Op. cit. — P. 151.

В частности, ни одна из таких конвенций не предусматривает помещения 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.

От актов незаконного вмешательства следует отличать правонарушения, 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. Акты незаконного вмешательства совершаются с прямым умыслом, в то время как нарушения правил и регламентов, хотя и могут повлечь тяжкие последствия для безопасности гражданской авиации, 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 предлагали называть "фактами незаконного воздействия"[1]. Такие деяния следует отнести к группе так называемых общих правонарушений.

Как отметила О. С. Черниченко, в целом задачами международного права по отношению к юрисдикции государств является либо ее ограничение, либо "в определенных случаях экстраординарное расширение"[2].

Применительно к правонарушениям на воздушном транспорте задачи международно-правового регулирования аналогичны. При этом вопросы юрисдикции должны быть решены по-разному для общих правонарушений, с одной стороны, и актов незаконного вмешательства — с другой.

Борьба с общими правонарушениями относится в основном к сфере интересов только тех государств, которые имеют какую-либо связь с такими правонарушениями (например, лицо, совер-

---

[1] *Дмитриев С. А.* К вопросу о понятии "акт незаконного вмешательства" в законодательстве о транспортной безопасности // Транспортное право. — 2009. — № 1. — С. 26.

[2] *Черниченко О. С.* Указ. соч. — С. 30.

шившее правонарушение, является гражданином этого государства). Соответственно, в отношении данных правонарушений первичным является регулирование на национальном уровне в рамках внутреннего законодательства, которое формулирует их составы, особенности квалификации и формы ответственности. Международно-правовое регулирование в данном случае необходимо главным образом для решения существующих юрисдикционных проблем, чтобы обеспечить осуществление юрисдикции наиболее заинтересованным государствам.

Что касается актов незаконного вмешательства, то такие деяния зачастую политически мотивированы, обладают повышенной степенью общественной опасности, и в силу трансграничного характера международной гражданской авиации их последствия могут затрагивать стратегические интересы более одного государства. В литературе АНВ иногда называют "актами терроризма", что дает представление о значении, которое придается актам незаконного вмешательства[1].

Борьба с актами незаконного вмешательства требует согласованного взаимодействия многих государств, поэтому в отношении данных деяний первичным является международно-правовое регулирование, в задачи которого входит, во-первых, решение юрисдикционных проблем таким образом, чтобы обеспечить *максимально широкие юрисдикционные права* даже у государств, не имеющих непосредственной связи с правонарушением или воздушным судном, а во-вторых, — четкое ограничение сферы действия таких широких юрисдикционных полномочий путем формулирования составов правонарушений, относящихся к актам незаконного вмешательства.

Следует отметить, что в Чикагской конвенции 1944 г. практически нет положений, касающихся юрисдикции в отношении

---

[1] См., напр.: *Егорушкин И. Н.* Правовые и экономические аспекты противодействия актам незаконного вмешательства // Актуальные проблемы административного законодательства: Сб. научн. статей / Под ред. Ю. Н. Мильшина. — Саратов: СЮИ МВД РФ, 2009. — С. 70; *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.

правонарушений на воздушном транспорте, поскольку в момент принятия конвенции правонарушения на воздушном транспорте совершались редко.

Так, в указанной конвенции содержится лишь общее положение о том, что "злоупотребление гражданской авиацией может создать угрозу всеобщей безопасности" и необходимо обеспечить развитие международной гражданской авиации "безопасным и упорядоченным образом" (преамбула). В ст. 25 Чикагской конвенции 1944 г. также упоминается понятие "воздушное судно, терпящее бедствие", и предусмотрено обязательство каждого государства-участника "принимать такие меры по оказанию помощи воздушным судам, терпящим бедствие на его территории, какие оно сочтет возможными, и при условии осуществления контроля со стороны своих властей разрешать собственникам этих воздушных судов или властям государства, в котором эти воздушные суда зарегистрированы, оказывать такие меры помощи, какие могут диктоваться данными обстоятельствами".

Однако начиная с 1950-х гг. в связи с увеличением объемов пассажирских перевозок воздушным транспортом правонарушения на воздушном транспорте стали совершаться значительно чаще, и рассмотренные выше юрисдикционные проблемы приобрели актуальность.

Одна из первых попыток их решения была предпринята в рамках Женевской конвенции 1958 г., которую впоследствии заменила Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.

В данных договорах, хотя они являются документами морского права, предусмотрены в числе прочего признаки состава одного из видов правонарушений на воздушном транспорте — воздушного пиратства — и установлены юрисдикционные правила в связи с ним.

В 1960–1980-х гг. в рамках ИКАО был заключен ряд международных договоров, посвященных урегулированию юрисдикционных вопросов в связи с противоправными актами на воздушном транспорте.

Общие правонарушения, совершаемые на борту воздушных судов и влияющие на безопасность полета, относятся к сфере действия *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио,*

14 сентября 1963 г.)[1] (далее — Токийская конвенция 1963 г.). Токийская конвенция 1963 г. посвящена решению исключительно юрисдикционных проблем, вопросы формулирования составов правонарушений и их криминализации оставлены на усмотрение государств. В конвенции предусмотрены лишь два условия, ограничивающих сферу ее действия: правонарушения должны быть совершены на борту воздушного судна и должны угрожать безопасности воздушного судна, находящихся на его борту лиц или имуществу либо поддержанию должного порядка и дисциплины на борту (п. 1 ст. 1).

К настоящему моменту Токийская конвенция 1963 г. ратифицирована 185 государствами[2], включая Российскую Федерацию.

Акты незаконного вмешательства являются предметом регулирования нескольких международных договоров.

Во-первых, это указанная выше Токийская конвенция 1963 г., которая, касаясь всех правонарушений на борту воздушного судна, относится и к актам незаконного вмешательства.

Кроме того, отдельная статья в Токийской конвенции 1963 г. посвящена незаконному захвату воздушного судна (ст. 11).

Во-вторых, поскольку подход Токийской конвенции 1963 г. к решению юрисдикционных вопросов не соответствует задачам международно-правового регулирования в отношении актов незаконного вмешательства (предоставление государствам максимально широких юрисдикционных полномочий), а также в свете роста числа таких актов в конце 1960-х гг.[3], в начале 1970-х гг. были приняты две конвенции, устанавливающие практически идентичные юрисдикционные правила в отноше-

---

[1] См.: Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. — Вып. 44. — М.: Междунар. отношения, 1990. — С. 218–225.

[2] Информацию о статусе Токийской конвенции 1963 г. см.: URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Tokyo_EN.pdf (дата обращения: 15.04.2014).

[3] В 1968 г. были зафиксированы 33 таких случая, в 1969 — 91. — See: *Sheppard P., Sochor E.* Setting International Aviation Security Standards // International Studies on Terrorism / Ed. by Y. Alexander. — Vol. 5. — Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1990. — P. 5.

нии АНВ, — *Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.)*[1] (далее — Гаагская конвенция 1970 г.) и *Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.)*[2] (далее — Монреальская конвенция 1971 г.) (в редакции *Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию (Монреаль, 24 февраля 1988 г.)*[3] (далее — Монреальский протокол 1988 г.)). Гаагская конвенция 1970 г., как понятно из названия, действует в отношении актов незаконного захвата воздушных судов, а Монреальская конвенция 1971 г. — в отношении ряда других актов, совершаемых как на борту воздушного судна, так и на земле, которые "направлены против безопасности гражданской авиации" (в литературе[4] их часто называют "акты саботажа"). Следует отметить, что юрисдикционные положения указанных конвенций во многом были заимствованы из Женевской конвенции 1958 г. с учетом специфики воздушного транспорта.

К настоящему моменту Гаагская конвенция 1970 г. насчитывает 185 ратификаций[5], Монреальская конвенция 1971 г. — 188[6], Монреальский протокол 1988 г. — 173[7]. Россия участвует во всех указанных договорах.

---

[1] См.: Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. — Вып. 27. — М.: Междунар. отношения, 1974. — С. 292–296.

[2] См.: Там же. — Вып. 29. — М.: Междунар. отношения, 1975. — С. 90–95.

[3] См.: Действующее международное право: В 2 т. — Т. 2 / Сост. Ю. М. Колосов, Э. С. Кривчикова. — М.: Междунар. отношения, 2007. — С. 431–435.

[4] See, for example: *Dempsey P. S.* Public International Air Law. — P. 243; *Diederiks-Verschoor I. H. Ph.* Op. cit. — P. 409.

[5] Информацию о статусе Гаагской конвенции 1970 г. см.: URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Hague_EN.pdf (дата обращения 02.06.2014).

[6] Информацию о статусе Монреальской конвенции 1971 г. см.: URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl71_EN.pdf (дата обращения 02.06.2014).

[7] Информацию о статусе Монреальского протокола 1988 г. см.: URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/VIA_EN.pdf (дата обращения 02.06.2014).

Перечисленные конвенции — Токийскую, Гаагскую и Монреальскую (в редакции Монреальского протокола 1988 г.) — в литературе называют "базовыми международно-правовыми актами универсального характера" в сфере борьбы с правонарушениями против безопасности на воздушном транспорте[1]. Данные договоры заключались в целях решения ряда юрисдикционных проблем и составляют в настоящее время основу международно-правового регулирования юрисдикции государств в отношении отдельных видов правонарушений на воздушном транспорте.

Необходимо также сказать несколько слов о коллизиях норм Токийской, Гаагской и Монреальской конвенций. Все три документа в настоящий момент являются действующими, и, как было указано выше, предмет Токийской конвенции 1963 г. частично совпадает с предметом Гаагской конвенции 1970 г. (в части регулирования юрисдикционных вопросов в связи с незаконным захватом воздушного судна) и Монреальской конвенции 1971 г. (в части регулирования юрисдикционных вопросов в связи с актами насилия, совершаемыми на борту воздушного судна), в то время как их юрисдикционные положения различаются.

В текстах указанных конвенций не предусмотрено какое-либо решение возможных коллизий норм, например правило о преимущественной юридической силе положений какой-либо из конвенций.

В литературе было отмечено, что вопрос о том, каким образом следует определять применимую в каждом конкретном случае конвенцию, не имеет однозначного ответа и является открытым[2].

Следует отметить, что некоторую ясность в данный вопрос может внести ст. 30 *Венской конвенции о праве международных договоров (Вена, 23 мая 1969 г.)* (далее — Венская конвенция 1969 г.), посвященная применению последовательно заклю-

---

[1] 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.

[2] See: *Abeyratne R. I. R.* Aviation Security Law. — Springer, 2010. — P. 236.

ченных договоров, относящихся к одному и тому же вопросу. В п. 3 и 4 данной статьи закреплено общее правило о преимущественной юридической силе более поздней нормы по сравнению с более ранней:

"3. Если не все участники предыдущего договора являются также участниками последующего договора, но действие предыдущего договора не прекращено или не приостановлено... предыдущий договор применяется только в той мере, в какой его положения совместимы с положениями последующего договора.

4. Если все участники последующего договора являются участниками предыдущего договора:

a) в отношениях между государствами — участниками обоих договоров применяется то же правило, что и в пункте 3;

b) в отношениях между государством — участником обоих договоров и государством — участником только одного договора договор, участниками которого являются оба государства, регулирует их взаимные права и обязательства"[1].

Таким образом, для государств, участвующих во всех трех конвенциях, или хотя бы только в двух из них, одной из которых является Токийская конвенция 1963 г., в случае возникновения коллизий норм Гаагская конвенция 1970 г. и Монреальская конвенция 1971 г. имеют преимущественную юридическую силу. Остальные государства должны руководствоваться положениями тех конвенций, которые регулируют их взаимные права и обязанности.

При этом А. Н. Талалаев, комментируя Венскую конвенцию 1969 г., отметил, что "вопрос о применении последовательно заключаемых договоров по одному и тому же предмету относится к вопросам, которые не нашли своего полного решения не только в [Венской] Конвенции [1969 г.], но и в теории международного права и в договорной практике государств. [...] Необходимо принимать во внимание различия в характере международных договоров (двусторонние, многосторонние — общие или ограниченные), видах договоров по их объекту (политические, эконо-

[1] Ведомости Верховного Совета (ВС) СССР. — 1986. — № 37. — Ст. 772.

мические, по специальным вопросам), субъектам (государства, международные организации и т. д.)"[1].

§ 4. Выводы

По результатам проведенного анализа можно выделить следующее:

1. Понятие "юрисдикция государств" не имеет общепризнанного определения. На основе существующих в доктрине дефиниций с учетом целей настоящего исследования в качестве ориентира можно предложить следующее определение данного термина:

Юрисдикция государств означает некие исключительные, производные от суверенитета, полномочия государств 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.

2. Юрисдикцию государств можно классифицировать по различным основаниям. В доктрине чаще всего выделяют следующие виды государственной юрисдикции:

1) законодательную и исполнительную;

2) территориальную и экстратерриториальную (включая квазитерриториальную);

3) гражданскую, административную и уголовную.

3. Территориальная юрисдикция является полной, т. е. в пределах своей территории государство обладает всеми существующими видами юрисдикции в полном объеме.

Экстратерриториальная юрисдикция обычно ограничивается лишь законодательной юрисдикцией, кроме того, она не является свойством, имманентно присущим государству, которое само вправе решать, будет ли его юрисдикция, в том числе уголовная, действовать экстратерриториально, и если да — в каком объеме.

4. Экстратерриториальная юрисдикция в отношении правонарушений устанавливается государствами на основе следу-

[1] *Талалаев А. Н.* Венская конвенция о праве международных договоров: Комментарий. — М.: Юрид. лит., 1997. — С. 79.

ющих принципов: персонального, реального, универсального. В контексте правонарушений на воздушном транспорте выделяют также специальные принципы экстратерриториальной юрисдикции: принцип флага, смешанный принцип и принцип юрисдикции государства вылета и государства посадки.

5. Доктрина и международная практика выявили проблемы, связанные как с установлением, так и с осуществлением юрисдикции государств в отношении правонарушений на воздушном транспорте. К ним относятся:

1) проблема отсутствия юрисдикции;

2) проблема конкуренции юрисдикций;

3) проблема реальной связи;

4) проблема наличия ограничений при экстрадиции лиц, обвиняемых в совершении политических преступлений.

Данные проблемы не решены на уровне обычного международного права, между тем от их решения зависит эффективность привлечения нарушителей к ответственности.

В целях решения указанных проблем в отношении отдельных видов правонарушений на воздушном транспорте (в частности, преступлений и иных актов, совершаемых на борту воздушных судов, незаконного захвата воздушного судна, актов саботажа) государства заключили ряд международных договоров, содержащих юрисдикционные положения, направленные на пресечение посягательств на безопасность международной аэронавигации.

Глава 2. ЮРИСДИКЦИЯ ГОСУДАРСТВ В ОТНОШЕНИИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ПРАВОНАРУШЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ: СОВРЕМЕННОЕ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ПРАКТИКА

§ 1. Преступления и иные правонарушения, совершаемые на борту воздушных судов

Регулированию юрисдикционных вопросов в отношении преступлений, совершаемых на борту воздушных судов, посвящена Токийская конвенция 1963 г. Согласно 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 действия Токийской конвенции 1963 г. остались акты, которые имеют отношение к безопасности гражданской авиации, но совершаются не на борту воздушного судна, а, например, в аэропорту.

Следует подчеркнуть, что Токийская конвенция 1963 г. не криминализирует какие-либо деяния, оставляя это исключительно на усмотрение государств-участников. Юристы данное обстоятельство отмечают как недостаток, поскольку при этом не учитываются различия между правовыми системами государств[1].

Режим, установленный Токийской конвенцией 1963 г., в литературе характеризуют как "систему параллельной юрисдикции"[2].

Конвенция в действующей редакции 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.

Следует отметить, что определенные дискуссии в отношении указанного режима возникли при обсуждении проекта Токийской конвенции 1963 г. в связи со случаями эксплуатации воздушных судов совместными авиатранспортными эксплуатационными организациями или международными эксплуатационными агентствами.

---

[1] Специальный подкомитет по подготовке одного или нескольких документов, рассматривающих новые и возникающие угрозы. Доклад (Монреаль 3–6 июля 2007 г.). Добавление 3: Доклад докладчика о разработке новых правовых документов о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации. Doc. LC/SC-NET-WP/2. — Монреаль: ИКАО, 2009. — С. А3-6.

[2] См.: Международное воздушное право / Отв. ред. А. П. Мовчан. — Т. 1. — С. 179.; *Joyner N. D.* Aerial Hijacking as an International Crime. — Leiden: Sijthoff, 1974. — P. 137; Специальный подкомитет Юридического комитета по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров. Доклад (Монреаль, 20–25 мая 2012 года). Doc. LC/SC-MOT. — Монреаль: ИКАО, 2013. — С. А4-7.

Так, в ходе Международной конференции по воздушному праву (Токио, 20 августа — 14 сентября 1963 г.) (далее — Токийская конференция 1963 г.) представитель от Сенегала отметил необходимость включения в Конвенцию какого-либо правила, адаптирующего положения о юрисдикции государства регистрации для указанных случаев[1].

Представитель ФРГ, в целом поддержав предложение представителя от Сенегала, высказался за наделение всех государств, участвующих в совместной эксплуатации воздушного судна, правом на установление юрисдикции в его отношении[2]. Представители Нидерландов и Франции поддержали предложение ФРГ.

Однако делегат от Великобритании отметил, что принятие данного предложения может привести к "чрезмерному увеличению количества юрисдикций в отношении воздушного судна. Возможно, воздушное судно будет рассматриваться как зарегистрированное во всех государствах одновременно. Такое правило является *prima facie* неудобным"[3].

Делегат от Бельгии также не поддержал предложение ФРГ и высказал собственное, подразумевавшее не наделение всех государств правом на установление юрисдикции, а установление "общей юрисдикции" этих государств[4].

Позже Нидерланды предложили включить в текст Токийской конвенции 1963 г. статью, предусматривающую назначение участниками совместных эксплуатационных организаций или агентств "одного или нескольких государств, которые будут рассматриваться для целей Конвенции в качестве Государства регистрации"[5]. Данное предложение поддержал представитель Бельгии.

---

[1] See: International Conference on Air Law (Tokyo, August 20 — September 14, 1963). Minutes and Documents. — Vol: I. Minutes. ICAO Doc. 8565/LC.152-1. — Монреаль: ИКАО, 1966. — P. 68–69.

[2] See ibid. — P. 68.

[3] See ibid. — P. 74.

[4] See ibid. — P. 72.

[5] Ibid. — Vol. II: Documents. Doc. 8565/LC.152-2. Doc. No. 49. — Монреаль: ИКАО, 1966. — P. 197.

Следует, однако, отметить, что указанные предложения Бельгии, Нидерландов и ФРГ имели существенный недостаток: они не учитывали, что национальное уголовное законодательство государств, совместно эксплуатирующих воздушное судно, может иметь существенные различия; в частности, одно и то же деяние может быть криминализировано в одном государстве и не криминализировано в другом. В связи с тем, что Токийская конвенция 1963 г. не содержит каких-либо правил о криминализации тех или иных деяний, оставляя этот вопрос на усмотрение самих государств, принятие данного предложения могло привести к правовой неопределенности в юрисдикционных вопросах.

Делегаты от Бельгии и Нидерландов, осознав эту проблему, сделали позже совместное заявление о необходимости наделения по решению государств, участвующих в совместной эксплуатации воздушного судна, юрисдикционными полномочиями одного государства, а не всех или нескольких[1].

Данное совместное предложение Бельгии и Нидерландов было одобрено[2] и включено в окончательный текст Токийской конвенции 1963 г., авторы которой отказались от реализации популярной в то время идеи альтернативной международной или совместной регистрации. В итоговом варианте ст. 18 Конвенции предусмотрено, что в отношении воздушных судов, эксплуатируемых организациями совместной эксплуатации или международными эксплуатационными агентствами, не зарегистрированных ни в одном из государств, создавших такую организацию или агентство, "эти государства, в соответствии с обстоятельствами дела, назначают из их числа государство, которое для целей настоящей Конвенции рассматривается как государство регистрации, и уведомляют об этом Международную организацию гражданской авиации, которая рассылает такое уведомление всем государствам — участникам настоящей Конвенции".

По замыслу авторов Токийской конвенции 1963 г. юрисдикция государства регистрации должна быть обязательной. Дан-

[1] See ibid. Doc. No. 55. — P. 203.

[2] See ibid. — Vol. I: Minutes. ICAO Doc. 8565/LC.152-1. — P. 127.

ное условие было направлено прежде всего на решение проблемы отсутствия юрисдикции, когда лица, совершившие преступления на борту воздушного судна, имели возможность избежать уголовного преследования и наказания, поскольку ни одно государство не было обязано установить в их отношении свою юрисдикцию.

Следует отметить, что в ходе обсуждений проекта Конвенции среди представителей государств сформировались три точки зрения по вопросу степени обязательности юрисдикции государства регистрации.

В соответствии с первой точкой зрения, высказанной делегатом от Испании, *установление* и *осуществление* юрисдикции государства регистрации воздушного судна должно быть обязательным[1]. Согласно другой точке зрения, которой придерживался представитель Франции, установление и осуществление юрисдикции государства флага воздушного судна, наоборот, не должно быть обязательным[2]. Компромиссная позиция после преодоления некоторых разногласий была высказана делегациями от США и Великобритании, которые указали на необходимость обязательного *установления* государством регистрации воздушного судна своей юрисдикции, но при этом виды и характер мер по *осуществлению* такой юрисдикции можно оставить на усмотрение данного государства[3]. Последняя точка зрения была принята в итоге, и ст. 3 Токийской конвенции 1963 г. была сформулирована именно с ее учетом.

В 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 установле-

---

[1] See: International Conference on Air Law (Tokyo, August 20 — September 14, 1963). Minutes and Documents. — Vol. I: Minutes. ICAO Doc. 8565/LC. 152-1. — P. 83.

[2] See ibid. — P. 82.

[3] See ibid. — P. 92.

ния своей юрисдикции в качестве государства регистрации в отношении преступлений, совершенных на борту воздушных судов, зарегистрированных в таком государстве"[1].

В литературе в связи с процитированными положениями Токийской конвенции 1963 г. в качестве дискуссионного был поднят вопрос о том, является ли юрисдикция государства регистрации в данном случае полной, т. е. как законодательной, так и исполнительной, или ограниченной — т. е. только законодательной[2].

С одной стороны, если воспользоваться правилом толкования текстов договоров, установленным Международным судом ООН в Консультативном заключении от 28 мая 1948 г. *по вопросу об условиях приема государства в члены ООН*, а также в Венской конвенции 1969 г., то можно прийти к выводу, что юрисдикция является полной. В этом заключении Суд указал, что при толковании необходимо исходить из естественного и обычного значения слов[3], аналогично в п. 1 ст. 31 Венской конвенции 1969 г. предусмотрено, что "договор должен толковаться добросовестно в соответствии с обычным значением, которое следует придать терминам договора в их контексте, а также в свете объекта и целей договора". Поскольку термин "юрисдикция" обычно подразумевает совокупность законодательной и исполнительной юрисдикций, можно прийти к выводу, что юрисдикция государства регистрации является полной.

С другой стороны, в литературе признается и другое правило толкования, согласно которому текст договора должен интерпретироваться так, чтобы на государство налагались наименьшие ограничения[4]. Соответственно, при таком толковании

---

[1] International Conference on Air Law (Tokyo, August 20 — September 14, 1963). Minutes and Documents. — Vol. I: Minutes. ICAO Doc. 8565/LC.152-1. — P. 97.

[2] See: *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 66.

[3] See: Competence of Assembly Regarding Admission to the United Nations. Advisory Opinion dated March 3, 1950 // International Court of Justice Reports, 1950. — P. 8.

[4] See, for example: *Schwarzenberger G.* International Law: 2 v. — Vol. I. — 3rd edition. — London: Stevens, 1957. — P. 123.

необходимо сделать вывод, что в п. 1 ст. 3 Токийской конвенции подразумевается только законодательная юрисдикция. Данной точки зрения придерживался, в частности, С. Шуббер[1].

Представляется, что следует согласиться с последней точкой зрения.

Во-первых, она подтверждается позициями государств, выраженными ими в ходе обсуждений проекта Токийской конвенции 1963 г.[2].

Во-вторых, она подтверждается самим текстом Конвенции, в п. 2 ст. 3 которой указано, что государства "принимают меры" только для *установления* юрисдикции. В главе 1 настоящего исследования указано, что термин "установление" обычно соответствует именно законодательной юрисдикции. В связи с исполнительной юрисдикцией обычно говорят о ее "осуществлении".

При этом, однако, отдельные аспекты исполнительной юрисдикции государства регистрации воздушного судна все же предусмотрены в Токийской конвенции 1963 г. Речь идет о полномочиях командира воздушного судна (КВС), указанных в гл. III документа, по применению разумных мер, "включая ограничительные меры, которые необходимы для:

a) обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся в нем лиц или имущества; или

b) поддержания должного порядка и дисциплины на борту; или

c) предоставления ему [КВС] возможности передать такое лицо компетентным органам или высадить его..." (п. 1 ст. 6).

Интересно отметить, что сфера действия Токийской конвенции 1963 г. применительно к рассматриваемым элементам исполнительной юрисдикции государства регистрации была несколько изменена: согласно п. 2 ст. 5 под полетом воздушного судна для целей гл. III Конвенции понимается период времени "с момента закрытия всех внешних дверей [воздушного судна] после посад-

---

[1] See: *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 66.

[2] Указанную точку зрения поддержали, в частности, представители Нидерландов, Италии, США. — See: International Conference on Air Law (Tokyo, August 20 — September 14, 1963). Minutes and Documents. — Vol. I: Minutes. ICAO Doc. 8565/LC.152-1. — P. 74, 76, 286.

ки до момента открытия любой из таких дверей для высадки", в случае вынужденной посадки положения Токийской конвенции 1963 г. о полномочиях КВС "продолжают применяться в отношении преступлений и актов, совершенных на борту, до тех пор, пока компетентные органы государства не примут на себя ответственность за воздушное судно, а также за лиц и имущество, находящихся на борту".

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:

a) преступление имеет последствия на территории такого государства;

b) преступление совершено гражданином или в отношении гражданина такого государства либо лицом, постоянно проживающим в таком государстве, или в отношении такого лица;

c) преступление направлено против безопасности такого государства;

d) преступление заключается в нарушении действующих в таком государстве любых правил или регламентов, относящихся к полету или маневрированию воздушных судов;

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

Следует отметить, что из формулировки данной статьи не совсем понятно, какое "договаривающееся государство" имеется в виду — государство ли, в пределах территории которого находится воздушное судно, или любое государство.

Ряд юристов сходятся во мнении, что фактически в данной статье может иметься в виду лишь юрисдикция государства, в пределах территории которого находится воздушное судно. Основной аргумент состоит в том, что ключевая фраза в данном

случае — "чинить препятствия", т. е. осуществлять, по сути, исполнительную юрисдикцию, что, как было указано в главе 1 настоящего исследования, на территории иностранного государства невозможно без его согласия. Зачем тогда нужно предусматривать обязательство государства не осуществлять свою исполнительную юрисдикцию, если оно и так не может ее осуществлять?[1]

В подтверждение данной точки зрения можно также отметить, что п. "a" и "d" рассматриваемой статьи по смыслу относятся именно к государству, на территории которого находится воздушное судно. Это может косвенно свидетельствовать о том, что в статье в целом имеется в виду государство, в пределах территории которого находится воздушное судно.

Данные аргументы, однако, могут быть поставлены под сомнение.

Так, представляется, что толкование фразы "чинить препятствия" как осуществление государством исполнительной юрисдикции является неоправданно широким. Никаких пояснений в тексте ст. 4 Токийской конвенции 1963 г. относительно того, о каких "препятствиях" идет речь, не содержится. Соответственно, можно сделать вывод, что речь идет о любых препятствиях, в том числе и только законодательных. При этом на установление государством законодательной экстратерриториальной юрисдикции не требуется чье-либо согласие.

Можно также отметить, что если бы имелось в виду государство, в пределах территории которого находится воздушное судно, в тексте статьи содержалось бы соответствующее указание. Например, после слов "договаривающееся государство" было бы указано: "в воздушном пространстве которого". Такое уточнение содержалось в нескольких проектах Токийской конвенции 1963 г.[2], однако в окончательный ее текст включено не было.

---

[1] See.: *Boyle R. P., Pulsifer R.* The Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft // Journal of Air Law and Commerce. — 1964. — Vol. 30. — P. 336–337; *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 85–86.

[2] Подобные указания содержались в проектах 1958, 1959 и 1960 гг. Токийской конвенции 1963 г. — See.: *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 85.

Таким образом, представляется, что в ст. 4 Токийской конвенции 1963 г. речь идет о любом государстве, а не только о государстве, в пределах территории которого находится воздушное судно.

Следует также отметить, что положения рассмотренной статьи противоречат общим положениям Чикагской конвенции 1944 г. (ст. 11–13), согласно которым иностранное воздушное судно должно подчиняться законам и юрисдикции государства, на территории которого оно находится. Однако, по мнению ряда авторов, данное противоречие оправданно необходимостью обеспечения безопасности воздушного судна[1].

В англоязычной литературе также обсуждался вопрос, означает ли формулировка "*не может* чинить препятствия" (в английском варианте — "*may not interfere*"), что государство *обязано* не чинить препятствия, т. е. создает ли данная формулировка обязательство государства[2].

В подтверждение точки зрения о том, что данная формулировка имеет лишь рекомендательное значение, можно сослаться на позицию Международного суда ООН, который указал в Консультативном заключении от 11 июля 1950 г. по вопросу *о Международном статусе Юго-Западной Африки* (1950) при толковании ст. 75 и 77 Устава ООН, что содержащаяся в них формулировка "*may be placed thereunder*" не создает обязательство[3].

Вместе с тем в Решении по делу *о Юго-Западной Африке (Эфиопия и Либерия v. ЮАР)* от 21 декабря 1962 г. Международный суд ООН указал, что в случае, если толкование текста в соответствии с обычным значением использованных в нем слов делает содержание текста не соответствующим духу, целям и контексту толкуемого пункта или документа в целом, такое толкование не может считаться достоверным[4]. Поскольку целью

---

[1] See: *Milde M.* International Air Law and ICAO. — Eleven International Publishing, 2012. — P. 147; *Huang J.* Op. cit. — P. 114.

[2] See *Milde M.* Op. cit. — P. 87.

[3] See: International Status of South-West Africa. Advisory Opinion dated July 11, 1950 // International Court of Justice Reports, 1950. — P. 139.

[4] See: South-West Africa Cases (Ethiopia v. South Africa; Liberia v. South Africa). Preliminary Objections. Judgment dated December 21, 1962 // International Court of Justice Reports, 1962. — P. 336.

ст. 4 Токийской конвенции 1963 г. является создание обязательства государства, не являющегося государством регистрации, не чинить препятствия воздушным судам в полете[1], положения данной статьи следует считать юридически обязательными.

Следует согласиться с точкой зрения о необходимости толкования формулировки "не может чинить препятствия" в качестве соответствующего обязательства государства.

Токийская конвенция 1963 г. подверглась критике в связи с тем, что, по мнению юристов, она не решила в достаточной степени ни одну из существовавших юрисдикционных проблем.

Как указано выше, юрисдикционные положения Токийской конвенции 1963 г. были направлены на решение проблемы отсутствия юрисдикции. Однако указанная проблема, по мнению большинства юристов, в Конвенции была решена не полностью.

В частности Н. Д. Джойнер[2] и А. Пьера[3] отметили, что, несмотря на замысел авторов сделать юрисдикцию государства регистрации обязательной, формулировки Токийской конвенции 1963 г. фактически не предусматривают обязательности юрисдикции государства регистрации, а значит, по сути, не решают проблемы отсутствия юрисдикции.

Так, п. 2 ст. 3 Токийской конвенции 1963 г. обязывает государство регистрации лишь "принять меры" для *установления* (но не осуществления) своей юрисдикции[4]. Юристы отмечали, 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

---

[1] See: International Conference on Air Law (Tokyo, August 20 — September 14, 1963). Minutes and Documents. — Vol. I: Minutes. ICAO Doc. 8565/LC.152-1. — P. 101.

[2] See: *Joyner N. D.* Op. cit. — P. 134.

[3] 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.

[4] См.: Документ ИКАО LC/SC-MOT. — 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.

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"[1].

Кроме того, в Токийской конвенции 1963 г. присутствует так называемый юрисдикционный пробел[2], который заключается в следующем.

Как указано выше, государство — участник Токийской конвенции 1963 г., которое не является государством регистрации воздушного судна, имеет право устанавливать свою юрисдикцию только в прямо указанных в ней случаях, причем все эти случаи подразумевают наличие той или иной связи между преступлением и государством. Соответственно, государство посадки, где в итоге и оказывается лицо, совершившее правонарушение на борту воздушного судна, не может установить в отношении этого лица свою юрисдикцию, если при этом отсутствует какая-либо связь между правонарушением или совершившим его лицом и государством посадки.

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[3], явилось одним из главных недостатков Токийской конвенции 1963 г.

---

[1] 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.

[2] См.: Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. A4-15.

[3] See, for example: *Fitzgerald G. F.* Development of International Legal Rules for the Repression of the Unlawful Seizure of Aircraft // Canadian Yearbook of International Law, 1969. — Vol. VII. — P. 277; *Milde M.* Op. cit. — P. 232; Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. A4-19; *Abeyratne R. I. R.* Aviation Security Law. — P. 226; *Diederiks-Verschoor I. H. Ph.* An Introduction to Air Law. — P. 400; *Dempsey P. S.* Public International Air Law. — P. 239; *McWhinney E.* Hijacking of Aircraft. — P. 22.

Юристы говорили о том, что юрисдикционные положения Токийской конвенции 1963 г. способствуют возникновению парадоксальных ситуаций, когда личность правонарушителя 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, преступник, скорее всего, будет отпущен без производства в его отношении каких-либо процессуальных действий[1].

Токийская конвенция 1963 г. также не содержит какие-либо положения, направленные на решение проблемы реальной связи, например об установлении правила о юрисдикции государства фактического эксплуатанта воздушного судна.

В связи с этим в литературе[2] отмечалось, что, "учитывая полномочия, предоставленные командиру 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".

При этом материалы заседаний Юридического комитета ИКАО и Токийской конференции 1963 г. подтверждают, что проблема реальной связи в случае передачи воздушного судна в аренду обсуждалась, но намеренно не была решена государствами.

Так, еще в 1959 г. делегация от Великобритании в ходе сессии Юридического комитета предложила рассмотреть вопрос

---

[1] See: *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.

[2] См.: 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.

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"[1].

Данное предложение, однако, не получило в Юридическом комитете достаточной поддержки и было отклонено[2].

В 1962 г. на заседании Юридического комитета ИКАО делегация от Великобритании повторно выдвинула указанное предложение, которое снова не было принято[3]. Вместе с тем был создан специальный подкомитет для рассмотрения проблемы государственной юрисдикции в случае передачи воздушного судна в аренду[4], который представил доклад на Токийскую конференцию 1963 г., содержащий три варианта решения указанной проблемы[5].

Первый вариант решения заключался в том, чтобы включить в Конвенцию отдельное положение, посвященное вопросам юрисдикции в отношении арендованного судна, в редакции, предложенной ранее делегацией от Соединенного Королевства[6].

Второй вариант решения предусматривал возможность невключения такого положения, поскольку положения Конвенции и так устанавливали достаточную базу для осуществления юрисдикции государством эксплуатанта: в п. 2 ст. 4 проекта Конвен-

---

[1] ICAO Legal Committee. 12th Session (Munich, August 18 — September 4, 1959). Minutes and Documents. — Vol. I: Minutes. Документ ИКАО Doc. 8111-LC/146-1. — P. 220.

[2] See ibid. — P. 225.

[3] See: ICAO Legal Committee. 14th Session (Rome, August 28 — September 15, 1962). Minutes and Documents. — Vol. I: Minutes. Документ Doc. 8302-LC/150-1. — Монреаль: ИКАО, 1966. — P. 177.

[4] See ibid. — P. 179.

[5] See: International Conference on Air Law (Tokyo, August 20 — September 14, 1963). Minutes and Documents. Vol. II: Documents. Документ ИКАО Doc. 8565/LC.152-2. Doc. No. 6. — P. 110.

[6] See ibid. — P. 113.

ции [п. 3 ст. 3 Токийской конвенции 1963 г.] указано, что не исключается "любая уголовная юрисдикция в соответствии с национальным законодательством". Следовательно, если национальное законодательство государства эксплуатанта предусматривает установление им юрисдикции, международно-правовых препятствий к этому нет[1].

Третий вариант решения предполагал включение в проект Токийской конвенции 1963 г. правила о конкурирующей юрисдикции государства регистрации и государства эксплуатанта: "В случае, когда воздушное судно сдано в аренду без экипажа лицу, которое является гражданином (или осуществляет деятельность на территории) государства, не являющегося государством регистрации воздушного судна, государство гражданства (места осуществления деятельности) этого лица также имеет право на осуществление юрисдикции в отношении преступлений, совершенных на борту воздушного судна"[2].

В ходе обсуждений государства не пришли к единому мнению относительно данных предложений. Высказывались точки зрения о том, что проблему юрисдикции государства эксплуатанта следует решать в рамках отдельного договора[3]. В результате при голосовании большинство государств выбрали второе предложение подкомитета, высказавшись против включения каких-либо новых положений в Токийскую конвенцию 1963 г. При этом некоторые государства все же внесли изменения в свое национальное 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 Великобритании появилось понятие "воздушное судно, контролируемое Великобританией" ("*British-controlled aircraft*"), которое относится к воздушным судам, зарегистрированным за пределами Великобрита-

---

[1] International Conference on Air Law (Tokyo, August 20 — September 14, 1963). Minutes and Documents. Vol. II: Documents. Документ ИКАО Doc. 8565/LC.152-2. Doc. No. 6. — P. 114.

[2] Ibid. — P. 115.

[3] See ibid. — P. 129.

нии, эксплуатант которых является резидентом Великобритании (см. подп. “iii” п. “b” ст. 3; п. 1 ст. 7 Закона о Токийской конвенции 1967 г.[1]) и в отношении которого Великобритания вправе осуществлять юрисдикцию.

Возможно, в 1960–1980-е гг. данную проблему не рассматривали всерьез, поскольку практика регистрации воздушных судов под “удобными флагами”, передачи их в аренду не была распространена. Так, по данным Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), в 1980 г. арендованные воздушные суда составляли лишь 3 % от всех эксплуатируемых гражданских воздушных судов[2]. Следует отметить, однако, что на современном этапе практика аренды воздушных судов получила широкое распространение. По данным ИАТА, в настоящее время уже около 40 % всех воздушных судов находятся в лизинге или аренде без экипажа[3], и эта цифра постоянно растет. Предполагается, что в течение нескольких следующих лет количество арендованных воздушных судов составит 50 % от всех эксплуатируемых гражданских воздушных судов[4].

Решение проблемы конкуренции юрисдикций также осталось за рамками Токийской конвенции 1963 г., в которой установлено более одного основания для установления юрисдикции и не предусмотрены какие-либо правила о приоритете одного перед другим.

Следует отметить, что не все юристы придерживаются данной точки зрения. В частности, С. Шуббер высказал оригинальную позицию о том, что проблема конкуренции юрисдикций ре-

---

[1] See: Tokyo Convention Act 1967. — URL: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/52/enacted (дата обращения: 14.05.2014).

[2] See: International Conference on Air Law (Montreal, March 26 — April 4, 2014): Comments on the Issue of State of Operator Jurisdiction. Документ. Doc. DCTC Doc. No. 18. 13/3/14. — Монреаль: ИКАО, 2014. — P. 1.

[3] See: 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. — Монреаль: ИКАО, 2014. — P. 2; Comments on the Issue of State of Operator Jurisdiction. Документ. Doc. DCTC Doc. No. 18 13/3/14. — Монреаль: ИКАО, 2014. — P. 1.

[4] URL: http://www.ascendworldwide.com/what-we-do/ascend-data/aircraft-airline-data/ascend-online-fleets.html (дата обращения: 14.04.2014).

шена в Токийской конвенции 1963 г., поскольку юрисдикция государства регистрации является исключительной. С. Шуббер пришел к такому выводу в результате толкования положений ст. 3 Токийской конвенции 1963 г. с учетом ее объекта и цели, которыми является создание унифицированных правил, применимых к правонарушениям на борту воздушного судна, что невозможно без решения проблемы конкуренции юрисдикций[1]. Что касается положения п. 3 ст. 3 Токийской конвенции 1963 г., то поскольку в двух предыдущих пунктах ст. 3 говорится именно о государстве регистрации воздушного судна, постольку в рассматриваемом пункте, по мнению С. Шуббера, имеется в виду также государство регистрации воздушного судна; в ином случае должно быть прямое указание на то, что речь идет о государстве, не являющемся государством регистрации[2].

Данная позиция, безусловно, интересна, однако представляется, что С. Шуббер все же выдал желаемое за действительное. В настоящее время большинство исследователей придерживаются точки зрения о неисключительном характере юрисдикции государства регистрации[3]. При этом юристы признают, что это обстоятельство является недостатком, поскольку, по сути, Токийская конвенция 1963 г. "лишь закрепила существующее статус-кво"[4], не решив стоявших перед ней задач.

§ 2. Пиратство

Понятие "пиратство" определено в Женевской конвенции 1958 г. и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Несмотря на то, что обе конвенции являются в первую очередь документами морского права, они относят "пиратство" к правонарушениям, совершаемым не только на морском, но и на воздушном транспорте.

---

[1] See: *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 63.

[2] See ibid. — P. 72.

[3] См.: Международное воздушное право / Отв. ред. А. П. Мовчан. — Т. 1. — С. 179; Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. A4-7; *Diederiks-Verschoor I. H. Ph.* Op. cit. — P. 395.

[4] *Gutierrez J. J. L.* Should the Tokyo Convention of 1963 Be Ratified? // Journal of American Law and Commerce. — 1965. — Vol. 31. — P. 13.

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:

a) в открытом море против какого-либо другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту,

b) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства".

В конвенциях предусмотрены два юрисдикционных положения, предоставляющих государствам чрезвычайно широкие юрисдикционные 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 склонны толковать это положение конвенций широко — как обязательство государств принимать все необходимые меры для борьбы с пиратством, т. е. или преследовать лиц, совершивших акт пиратства, или выдать их заинтересованному государству[1].

Во-вторых, ст. 19 Женевской конвенции 1958 г. и ст. 105 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. устанавливают 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

[1] See, for example: *Abeyratne R. I. R.* Aviation Security Law. — P. 215.

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".

Очевидным преимуществом универсальной юрисдикции в отношении пиратства является то, что она полностью снимает проблему отсутствия юрисдикции. При этом, однако, нерешенной остается проблема конкуренции юрисдикций, которая может возникнуть в случае, если несколько государств претендуют на осуществление своей юрисдикции в отношении одного и того же акта пиратства.

В литературе существование на практике преступления "воздушное пиратство", как оно определено в рассматриваемых конвенциях, подвергалось сомнению[1].

Так, в конвенциях 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.

Правонарушения на воздушном транспорте в большинстве случаев не имеют указанных признаков.

Так, цели совершения указанных 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 част-

---

[1] 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 / Ed. by Y. Alexander. — Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1987. — P. 6.

ности, С. Шуббер отметил, 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. В данном случае необходимо отличать более широкое понятие "личные цели" ("*private ends*") от более узкого понятия "личная выгода" ("*private gain*")[1].

Представляется, что такое толкование имеет право на существование, поскольку дословно в тексте рассматриваемых статей конвенций говорится именно о целях преступления, а не о мотиве его совершения. Иными словами, в документе имеется в виду, что именно результат (цель) совершения преступления должен относиться к сфере частных интересов его субъекта, при этом не уточняется, какие именно факторы (мотив) побудили его совершить преступление (корыстные, политические и т. п.).

Но если термин "личные цели", употребляемый в конвенциях, действительно предоставляет некоторый простор для толкования, то два других признака пиратства, а именно: направленность акта против *другого* судна (т. е. 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 конвенциях однозначно. А значит, из-под действия конвенций 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, следует заметить, что далеко не всегда преступления на воздушном транспорте сопровождаются актами насилия, задержания или грабежа (четвертый признак пиратства). Они могут быть совершены с помощью, например, обмана или угроз.

Таким образом, несмотря на формальное закрепление правил о воздушном пиратстве, положения Женевской конвенции

---

[1] See: *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 226.

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 другое"[1], что сделало их фактически не применимыми к правонарушениям на воздушном транспорте, имеющим место на практике. Юристы справедливо отмечали, что акты незаконного вмешательства являются правонарушениями иного рода и не могут отождествляться с классическим понятием пиратства[2].

Тем не менее следует признать, что понятие "воздушное пиратство" и юрисдикционные правила, предусмотренные в его отношении в Женевской конвенции 1958 г., оказали значительное влияние на юрисдикционные положения принятой в дальнейшем Гаагской конвенции 1970 г., посвященной незаконному захвату воздушного судна.

Некоторые авторы отмечали, 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[3]. Соответственно, и юрисдикционные положения в отношении воздушного пиратства оказали серьезное влияние на юрисдикционные положения Гаагской конвенции 1970 г.: представители нескольких государств в ходе Международной конференции по воздушному праву, состоявшейся в Гааге 1–16 декабря 1970 г. (далее — Гаагская конференция 1970 г.), высказывались за установление принципа универсальной юрисдикции в отношении незаконного захвата воздушного судна[4]. Отметим также, что в некоторых национальных законах (например, Уголовный кодекс Австрии

---

[1] *Рыжий В. И.* Международно-правовые последствия актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. — С. 11.

[2] См.: Актуальные вопросы международного воздушного права / Под ред. А. С. Пирадова. — М.: Междунар. отношения, 1973. — С. 140.

[3] See: Proceedings of the Subcommittee of the Legal Committee on the Subject of Unlawful Seizure of Aircraft. Res. 16-37. Документ Doc. 8838-LC/157. — Монреаль: ИКАО, 1969. — P. 97, 155.

[4] 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 Doc. 8979-LC/165-1. — Монреаль: ИКАО, 1972. — P. 10, 19, 24–25.

1974 г.[1] (параграф 185), Уголовный кодекс Аргентины 1921 г.[2] (ст. 198)) деяние, представляющее собой захват воздушного судна, именуется "воздушным пиратством".

§ 3. Незаконный захват воздушного судна

3.1. Понятие и юрисдикция в отношении незаконного захвата воздушного судна согласно Токийской конвенции 1963 г.

Незаконный захват воздушного судна назван в качестве одного из видов актов незаконного вмешательства в Приложении 17 к Чикагской конвенции 1944 г. Понятие данного правонарушения, а также юрисдикционные вопросы в связи с ним сформулированы в двух действующих международных договорах — Токийской конвенции 1963 г. и Гаагской конвенции 1970 г.

Токийская конвенция 1963 г. помимо регулирования юрисдикционных вопросов в отношении всех правонарушений, совершаемых на борту воздушного судна, хотя и очень кратко, но предусматривает также особые правила для деликтов, связанных с незаконным захватом воздушного судна, чему посвящена ст. 11 Конвенции.

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

Положения Токийской конвенции 1963 г. в отношении незаконного захвата воздушного судна предельно кратки и носят общий характер.

---

[1] См.: Уголовный кодекс Австрии / Под ред. С. В. Милюкова. — СПб.: Юридический центр Пресс, 2004. — С. 235.

[2] См.: Уголовный кодекс Аргентины / Под ред. Ю. В. Голика. — СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. — С. 166.

В п. 1 ст. 11 указано, что в случае совершения указанного правонарушения 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".

Положения Токийской конвенции 1963 г. в отношении незаконного захвата воздушного судна считаются в литературе[1] неудачными.

Так, был отмечен очевидный недостаток — незаконный захват воздушного судна не криминализирован в Конвенции[2]. Соответственно, единообразное решение юрисдикционных проблем в связи с ним оказалось невозможным. Как отмечали юристы[3], после вступления в силу Токийская конвенция 1963 г. фактически не применялась, поскольку продолжало действовать соот-

---

[1] 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 // Сов. ежегод. междунар. права-1986 / Подред. С.В. Черниченко. — М.: Наука, 1987. — С. 162; *Galicki Z.* Unlawful Seizure of Aircraft // Polish Yearbook of International Law. — Vol. 3, 1970. — P. 171, 175; *Diederiks-Verschoor I. H. Ph.* Op. cit. — P. 398.

[2] См., напр.: *Бордунов В. Д.* Международное воздушное право. — М.: Авиабизнес; Научная книга, 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. А. П. Мовчан. — 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.

[3] 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; *Evans A. E.* Hijacking: Its Cause and Cure // The American Journal of International Law. — 1969. — Vol. 63. — P. 708.

ветствующее национальное законодательство государств, далекое от единообразия и которому в основном не было известно понятие "незаконного захвата воздушного судна"[1].

Высказывалось также мнение[2], 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, 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 высказал точку зрения, согласно которой режим, установленный в Токийской конвенции 1963 г. для незаконного захвата воздушного судна, отличается от режима в отношении остальных правонарушений, совершаемых на борту воздушного судна, поскольку 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 правонарушением. То есть фактически речь идет об универсальной, или, по терминологии С. Шуббера, "общей" юрисдикции государств[3].

Более обоснованным представляется мнение М. Мильде, который указал, что Токийская конвенция 1963 г. "не касается непосредственно акта незаконного захвата воздушного судна", "а рассматривает только последствия такого акта и предусматри-

---

[1] 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.

[2] See: *McWhinney E.* International and National Law, and Community Problem-Solving on Aerial Piracy // International Studies on Terrorism, 1990. — Vol. 5. — P. 82.

[3] See: *Shubber S.* Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — P. 99.

вает обязанности государства посадки", т. е. не касается юрисдикционных вопросов в связи с данным правонарушением[1].

Думается, что критика рассматриваемого положения Токийской конвенции 1963 г. не совсем оправданна.

Следует согласиться с авторами, которые замечали, что целью принятия Токийской конвенции 1963 г. никогда и не было регулирование вопросов борьбы с незаконным захватом воздушных судов[2]. 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[3]. М. Мильде отметил, что во время принятия текста Токийской конвенции 1963 г. "еще не существовало однозначного консенсуса среди государств относительно характера акта незаконного захвата воздушного судна, и несколько государств считали, что такой акт имеет политический характер и, следовательно, не относится к компетенции ИКАО"[4].

3.2. Понятие и юрисдикция в отношении незаконного захвата воздушного судна согласно Гаагской конвенции 1970 г.

В конце 1960-х гг. количество случаев незаконного захвата резко увеличилось: в 1968 г. были зафиксированы 33 таких инцидента, в 1969 — 91[5]. Данные обстоятельства вместе с неэффективностью Токийской конвенции 1963 г. в отношении правового регулирования противодействия незаконным захватам воз-

---

[1] *Milde M.* Op. cit. — P. 230.

[2] See, for example: *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.

[3] See: *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.

[4] *Milde M.* Op. cit. — P. 229.

[5] See: *Sheppard P., Sochor E.* Op. cit. — P. 5.

душных судов вынудили ИКАО продолжить работу по разработке правовых мер по борьбе с такими актами[1].

В 1970 г. была принята Гаагская конвенция, посвященная регулированию противодействия незаконному захвату воздушных судов.

В соответствии со ст. 1 Гаагской конвенции 1970 г. под актом незаконного захвата воздушного судна 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., криминализировав акт незаконного захвата воздушного судна и возложив на государства обязанность включить его в национальное законодательство в качестве преступления (ст. 1), а также установив обязательство государств-участников применять в отношении такого преступления "суровые меры наказания" (ст. 2).

Вместе с тем, по мнению ряда юристов, в Гаагской конвенции 1970 г., как и в Токийской конвенции 1963 г., фактически отсутствует определение термина "незаконный захват воздушного судна". Обе конвенции ограничиваются лишь перечислением критериев, позволяющих квалифицировать захват воздушного судна в качестве деяния, предусмотренного указанными конвенциями, однако нигде в тексте документов не раскрывается само понятие "захват воздушного судна"[2].

---

[1] See: ICAO Legal Committee 1st Session (Montreal, February 10–21, 1969). 2nd Session (Montreal, September 23 — October 3, 1969). Report of the Subcommittee on the Subject of Unlawful Seizure of Aircraft. Документ Doc. 8838-LC/157. — Монреаль: ИКАО, 1969.

[2] См., напр.: Международное воздушное право / Отв. ред. А. П. Мовчан. — Т. 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.* Op. cit. — P. 179.

Следует отметить, что другие исследователи считают содержащийся в конвенциях, особенно в Гаагской конвенции 1970 г., перечень критериев полноценным[1] и даже модельным[2] определением, которое может быть без изменений включено в национальное уголовное законодательство государств.

Следует согласиться с авторами, по мнению которых содержащийся в обеих конвенциях перечень критериев незаконного захвата воздушного судна можно назвать определением весьма условно. Дело в том, что указанные документы определяют термин "незаконный захват воздушного судна" как захват воздушного судна, имеющий ряд признаков, т. е., по сути, определяют термин через него же, что является логической ошибкой — тавтологией ("*idem per idem*" — "то же через то же самое"). Таким образом, правильнее говорить, что Токийская конвенция 1963 г. и Гаагская конвенция 1970 г. содержат лишь перечень признаков незаконного захвата воздушного судна для целей конвенций, но не определение этих актов.

Данное обстоятельство следует считать негативным, поскольку, как указано в главе 1 настоящего исследования, юрисдикционный режим, установленный конвенциями, действует только в отношении тех деяний, составы которых сформулированы в тексте данных конвенций. Отсутствие в конвенциях четкого определения деяний, составляющих их предмет, дает простор для его толкования государствами в национальном законодательстве, что неизбежно приводит к отсутствию единообразия и, соответственно, цели принятия конвенций не будут достигнуты.

Юристы критиковали и сам перечень критериев незаконного захвата воздушного судна, предусмотренных Гаагской конвенцией 1970 г. В качестве главного их недостатка отмечалось чрезмерное сужение понятия "незаконный захват воздушного судна" и, соответственно, предмета Гаагской конвенции 1970 г.

---

[1] See, for example: *Poulantzas N. M.* The Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft // Netherlands International Law Review. — 1970. — Vol. 18 (1). — P. 36.

[2] See, for example: *Feller S. Z.* Comment on Criminal Jurisdiction Over Aircraft Hijacking // Israel Law Review. — 1972. — Vol. 7. — P. 214.

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

Действительно, из буквального толкования текста Гаагской конвенции 1970 г. следует, что в случае, если действия, составляющие объективную сторону данного преступления, были совершены лицом, не находившимся в этот момент на борту воздушного судна, они не могут быть квалифицированы как незаконный захват воздушного судна в соответствии с Гаагской конвенцией 1970 г. В частности, если, допустим, некое лицо поместило взрывное устройство на борт воздушного судна, а во время нахождения воздушного судна в полете с земли связалось с экипажем и потребовало изменения курса полета под угрозой уничтожения воздушного судна, указанные деяния не подпадают под действие Гаагской конвенции 1970 г.[1].

С. Шуббер высказал точку зрения, согласно которой в данном случае текст Гаагской конвенции 1970 г. необходимо толковать не буквально, а расширительно[2]. В обоснование такой позиции были приведены ссылки на сложившийся в доктрине[3] принцип разумности толкования положений договоров, пусть даже в ущерб их буквальному значению, а также принцип толкова-

---

[1] 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 // International Herald Tribune. — 1971. — March 8; угрозы взорвать самолет авиакомпании Quantas, если не будет выплачен выкуп в 500 000 долларов США // там же, May 28, 1971; аналогичный случай с самолетом Ozark Airlines с требованием выкупа в размере 50 000 долларов США // Там же. — 1972. 28 June.

[2] See: *Shubber S.* Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 — a New Regime? — P. 693.

[3] See, for example: *Oppenheim L.* International Law. A Treatise / Ed. by H. Lauterpacht: 2 v. — Vol. 1. — London: Longmans, Green & Co, 1955. — Vol. 1. — P. 955.

ния международных договоров с учетом их объекта и цели, содержащийся в п. 1 ст. 31 Венской конвенции 1969 г. Поскольку объектом и целью Гаагской конвенции 1970 г. является защита гражданской авиации от актов незаконного захвата, логично заключить, что под действие Конвенции должны подпадать любые соответствующие действия, совершенные любым способом, а не только прямо указанные в ее тексте. Следовательно, под действие Гаагской конвенции 1970 г. подпадают также деяния, совершенные лицом, не находившимся в момент совершения на борту воздушного судна.

С данной точкой зрения, однако, нельзя согласиться. Представляется, что в момент принятия Гаагской конвенции 1970 г. государства исходили именно из буквального (ограничительного) толкования ее текста. Гаагская конвенция 1970 г. разрабатывалась и принималась исключительно в рамках ИКАО, и поэтому, вероятно, авторы данной Конвенции намеренно сузили ее предмет до регулирования незаконных актов, непосредственно связанных именно с безопасностью международной гражданской авиации, не выходящих (хотя бы незначительно) за эти рамки и касающихся вопросов безопасности в целом.

Во-вторых, вопросы у исследователей вызывало определение термина "в полете", содержащееся в Гаагской конвенции 1970 г.

Под термином "в полете" в Конвенции (п. 1 ст. 3) понимается любое время с момента закрытия всех внешних дверей воздушного судна после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки. Для целей применения Гаагской конвенции 1970 г. акт незаконного захвата воздушного судна должен быть совершен именно во время нахождения воздушного судна в полете.

При этом данное определение (в отличие от рассмотренного выше определения аналогичного термина, содержащегося в Токийской конвенции 1963 г.) является формальным: не имеет значения фактическое нахождение воздушного судна в воздухе или хотя бы в движении в момент совершения преступления, главное, чтобы к этому моменту была завершена погрузка и были закрыты все внешние двери воздушного судна. Из буквального толкования данного определения следует, что любой акт, со-

вершенный до закрытия всех внешних дверей воздушного судна после погрузки, а также после открытия любой из таких дверей для выгрузки, не подпадает под ее действие.

Отечественные юристы отмечали, что данное правило следует толковать все же не буквально, а исходя из целей Конвенции. Так, Ю. М. Колосов указывал, что на случаи, 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"[1].

Очевидно, что содержащееся в Гаагской конвенции 1970 г. определение термина "в полете" (да и само его существование) значительно ограничивает сферу применения данной Конвенции. 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.[2]. 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. В частности, делегат от Франции сделал следующее заявление: "Что касается вопроса о выражении "в полете", то единственной проблемой являются акты, совершенные между моментом, когда предполагаемый преступник поднялся на борт воздушного судна, и мо-

---

[1] Международное воздушное право / Отв. ред. А.П. Мовчан. — Т. 1. — С. 178; Актуальные вопросы международного воздушного права / Под ред. А. С. Пирадова. — С. 155.

[2] See: ICAO Legal Committee. 17th session (Montreal, February 09 — March 11, 1970). Minutes and Documents. Документ ИКАО Doc. 8877-LC/161. — P. 20.

ментом, когда были запущены двигатели. Таким образом, единственная проблема, которая возникнет при удалении слов "в полете", будет относиться к промежутку времени между открытием дверей воздушного судна для входа пассажиров и запуском двигателей. Попытка захвата будет либо успешной, либо нет. В первом случае воздушное судно будет захвачено, и тогда [Гаагская] Конвенция [1970 г.] будет подлежать применению. Если же попытка окажется неудачной, преступник будет немедленно арестован на территории государства, где он совершил указанную попытку. В этом случае вопросы уголовного преследования преступника будут регулироваться национальным законодательством соответствующего государства"[1].

В доктрине были высказаны критические замечания в адрес такой позиции, поскольку национальное законодательство далеко не всегда регулирует в необходимом объеме вопросы именно захвата воздушного судна[2]. Исследователи[3] также отмечали, 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 возможность того, что данное лицо вообще не будет привлечено к ответственности.

В-третьих, согласно Гаагской конвенции 1970 г. обязательным элементом незаконного захвата воздушного судна является применение насилия, либо высказывание угрозы применения насилия, либо применение любой другой формы запугивания.

---

[1] ICAO Legal Committee. 17th session (Montreal, February 09 — March 11, 1970). Minutes and Documents. Документ ИКАО Doc. 8877-LC/161. — P. 21–22. Аналогичные заявления были сделаны делегатами от Канады, Чехословакии и Объединенной Республики Танзании; Ibid. — P. 22–24.

[2] See, for example: *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. — P. 201.

[3] 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.

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[1], или путем подкупа либо обмана преступниками членов экипажа.

При буквальном толковании текста Гаагской конвенции 1970 г. можно сделать вывод, что она применяется только к актам, совершенным с применением насилия, соответствующих угроз или другой формы запугивания. В тексте Конвенции нет упоминаний о том, что в сферу ее действия включены какие-либо другие случаи захвата воздушного судна. Кроме того, 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 включения в нее дополнения "осуществление незаконного контроля над воздушным судном любым другим способом"[2]. Однако указанное предложение было отклонено Юридическим комитетом[3].

---

[1] 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. (International Herald Tribune. — 1969. — December 13, 14); 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: 16.06.2014)); 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)).

[2] ICAO Legal Committee. 17th Session (Montreal, February 9 — March 11, 1970). Minutes and Documents. Документ ИКАО Doc. 8877-LC/161. — P. 28.

[3] See ibid. — P. 33.

В то же время С. Шуббер, руководствуясь правилом о толковании международных договоров с учетом их объекта и цели, пришел к выводу, что к предмету Гаагской конвенции 1970 г. могут относиться и акты, совершенные без применения насилия[1]. Что же касается Юридического комитета, который отклонил предложение австралийского делегата о расширении сферы применения Конвенции, то С. Шуббер ссылается на позицию Международного суда ООН, высказанную им в Консультативном заключении по вопросу *о правовых последствиях для государств продолжающегося присутствия ЮАР в Намибии* от 21 июня 1971 г. Суд указал, что факт непринятия какого-либо предложения международным органом автоматически не означает принципиального несогласия с этим предложением; отклонение предложения может быть обусловлено множеством разнообразных причин[2].

Представляется, что в момент заключения Гаагской конвенции 1970 г. государства вкладывали в текст Конвенции однозначный смысл, соответствующий буквальному толкованию ее текста. Позиция Международного суда ООН в данном случае вряд ли может быть применена, поскольку в ходе Гаагской конференции 1970 г. причина, по которой предложение о расширении сферы действия Конвенции не было принято, заключалась в принципиальном несогласии с ним; делегат от Франции прокомментировал его следующим образом: "Одним из обязательных элементов [рассматриваемого] преступления является применение насилия, морального или физического. При отсутствии насилия следует считать, что между преступником и командиром воздушного судна существует сговор о захвате воздушного судна, а следовательно, отсутствует угроза безопасности воздушного судна"[3].

---

[1] See: *Shubber S.* Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 — a New Regime? — P. 693.

[2] See: Legal Consequences for States of the Continued Presence of South West Africa in Namibia (South-West Africa) Notwithstanding Security Council Resolution 276 (1970). Advisory Opinion dated June 21, 1971 // International Court of Justice Reports, 1971. — P. 36.

[3] ICAO Legal Committee. 17th Session (Montreal, February 9 — March 11, 1970). Minutes and Documents. Документ ИКАО Doc. 8877-LC/161. — P. 29.

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[1]. 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* свою юрисдикцию над незаконным захватом воздушного судна и любыми другими актами насилия в отношении пассажиров или экипажа, совершенными предполагаемым преступником в связи с таким преступлением, имеют государства в следующих случаях:

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

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

c) 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. 2, 3 ст. 4 установлены также следующие правила:

"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".

---

[1] 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.

Данные положения решили ряд юрисдикционных проблем, указанных в главе 1 настоящего исследования.

Аналогично Токийской конвенции 1963 г. Гаагская конвенция 1970 г. (подп. "a" п. 1 ст. 4) установила, что правом установления юрисдикции обладает государство регистрации воздушного судна. Также аналогично Токийской конвенции 1963 г. в ст. 5 Гаагской конвенции 1970 г. указано, что в случае совместной или международной регистрации полномочия государства регистрации осуществляет государство, избранное из числа государств, создавших совместные воздушно-транспортные эксплуатационные организации или международные эксплуатационные агентства. Данные правила направлены на решение проблемы отсутствия юрисдикции.

Помимо установления правил о юрисдикции государства регистрации Гаагская конвенция 1970 г. предусматривает в подп. "b" п. 1 ст. 4 юрисдикцию государства посадки воздушного судна, что направлено на устранение так называемого "юрисдикционного пробела".

В соответствии с Конвенцией государство посадки воздушного судна может осуществлять 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 литературе юрисдикцию государства посадки в отношении рассматриваемого вида АНВ сравнивали с режимом юрисдикции государств в отношении пиратства в открытом море или на другой территории вне действия какой-либо государственной юрисдикции[1].

Следует отметить, что в ходе обсуждения проекта Гаагской конвенции 1970 г. в Юридическом комитете ИКАО ряд делегатов высказывались против включения данного пункта в текст

[1] *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.

Конвенции. В частности, представители Великобритании и Дании указали на недостаточность одного только факта посадки воздушного судна на территории какого-либо государства для предоставления данному государству права устанавливать свою юрисдикцию в отношении этого воздушного судна[1]. С этой точкой зрения не согласился делегат от Испании[2], отметивший, что отсутствие у государства посадки юрисдикционных полномочий в отношении воздушного судна существенно затруднит возможность данного государства принять какие-либо меры для пресечения преступления. В результате рассматриваемое положение было оставлено в неизменном виде.

Еще одно положение Гаагской конвенции 1970 г., направленное на решение проблемы отсутствия юрисдикции, — установление в ее п. 2 ст. 4 правила о юрисдикции государства, в котором преступник был обнаружен.

Следует отметить, что данное основание отличается от рассмотренной выше юрисдикции государства посадки, поскольку в данном случае не имеет значения, каким образом предполагаемый преступник оказался на территории государства.

При этом в Гаагской конвенции 1970 г. содержатся два обязательных условия установления юрисдикции данным государством: во-первых, предполагаемый преступник должен находиться на его территории, и, во-вторых, государство должно отказать в выдаче государствам, указанным в п. 1 ст. 4 Конвенции. В случае если государство выдает предполагаемого преступника, оно не может установить в его отношении свою юрисдикцию. Фактически в данной статье было закреплено предложение делегата от Австрии, выдвинутое им на Гаагской конференции 1970 г., о том, что такая юрисдикция должна иметь субсидиарный характер, т. е. осуществляться только в случае невыдачи государством предполагаемого преступника[3].

---

[1] See: ICAO Legal Committee. 17th Session (Montreal, February 09 — March 11, 1970). Minutes and Documents. Документ ИКАО Doc. 8877-LC/161. — P. 50–52.

[2] See ibid. — P. 51.

[3] See: 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. 74.

Наконец, в п. 3 ст. 4 Гаагской конвенции 1970 г. установлено правило, аналогичное содержащемуся в п. 3 ст. 3 Токийской конвенции 1963 г., о том, что "не исключается осуществление любой уголовной юрисдикции в соответствии с национальным законодательством". Данное положение включено в Гаагскую конвенцию 1970 г., как и в случае с Токийской конвенцией 1963 г., с целью признания существующих в национальном праве оснований юрисдикции, не упомянутых в Конвенции[1].

Как и при анализе Токийской конвенции 1963 г., применительно к данному положению С. Шуббер высказал точку зрения, что здесь имеется в виду национальное законодательство не любых государств, а лишь указанных в п. 1 и 2 ст. 4 Гаагской конвенции 1970 г.[2]; с этой позицией, однако, не представляется возможным согласиться.

Следует при этом отметить, что в любом случае включение данного пункта в текст Гаагской конвенции 1970 г. представляется излишним. Как следует из анализа оснований юрисдикции, предусмотренных Конвенцией, и неоднократно отмечалось в литературе, Гаагская конвенция 1970 г. фактически (по аналогии с режимом в отношении пиратства) устанавливает режим универсальной юрисдикции[3] (некоторые авторы называют ее "квазиуниверсальной"[4]) в отношении незаконного захвата воздушного судна. Единственное отличие — в сфере действия данного режима: все государства мира в случае пиратства и только государства — участники Гаагской конвенции 1970 г. в слу-

---

[1] *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.

[2] *Shubber S.* Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 — a New Regime? — P. 713.

[3] См., напр.: *Бордунов В. Д.* Указ. соч. — С. 260; Курс международного права. — Т. 5. — С. 151; *Малеев Ю. Н.* Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. — С. 197, 206; *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.

[4] *Zhao W.* International Air Law. Beijing: Publications for Treaties of Social Sciences, 2000. — P. 465. Цит. по: *Huang J.* Op. cit. — P. 125.

чае незаконного захвата воздушного судна. При этом в рамках Гаагской конвенции 1970 г., как и в случае с пиратством, предполагаемый преступник всегда находится в пределах действия юрисдикции какого-либо государства.

В подп. "c" п. 1 ст. 4 Гаагской конвенции 1970 г. установлена юрисдикция государства арендатора воздушного судна, что направлено на решение проблемы реальной связи.

Указанное основание установления юрисдикции стало новеллой в международном праве, поскольку оно выходит за рамки традиционных принципов экстратерриториальной юрисдикции, указанных в главе 1 настоящего исследования.

Интересно также отметить, что рассматриваемое основание юрисдикции подразумевает именно основное место деятельности или местопребывание арендатора в государстве, устанавливающем свою юрисдикцию, а не гражданство этого государства. Представляется, что это условие направлено на учет действительно "реальной" связи между государством и воздушным судном.

В литературе рассматриваемое положение Гаагской конвенции 1970 г. оценивалось положительно — как "полезное нововведение и интересное развитие в данной сфере международного права"[1]. Представляется, что следует согласиться с данной оценкой и признать указанное нововведение Гаагской конвенции 1970 г. прогрессивным шагом, устраняющим один из пробелов правового регулирования юрисдикции государств в отношении преступлений на воздушном транспорте.

Несмотря на то, что юрисдикционные положения Гаагской конвенции 1970 г. следует признать гораздо более прогрессивными по сравнению с юрисдикционными правилами Токийской конвенции 1963 г., в доктрине Гаагская конвенция 1970 г. подвергалась критике не только в связи с неоправданным сужением сферы ее действия (о чем говорилось выше), но и в связи с тем, что ряд юрисдикционных проблем не были в ней решены полностью.

Выше указано, что юрисдикционные положения Гаагской конвенции 1970 г. устраняют ряд пробелов Токийской конвен-

---

[1] *Shubber S.* Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 — a New Regime? — P. 711.

ции 1963 г., предусматривая возможность установления юрисдикции государствами эксплуатанта и посадки.

Интересно, однако, отметить, что при этом в формулировках Гаагской конвенции 1970 г. присутствует и определенный "шаг назад" по сравнению с Токийской конвенцией 1963 г. Так, 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, введет в действие внутреннее законодательство, криминализирующее акт незаконного захвата воздушного судна, но при этом не будет его исполнять), оно выполнит свои обязательства по Гаагской конвенции 1970 г.[1].

С другой стороны, ряд положений Гаагской конвенции 1970 г. фактически все же подразумевают обязанность государств не только устанавливать, но и осуществлять юрисдикцию.

В частности, согласно 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). Кроме того, в преамбуле Конвенции сказано о необходимости принятия мер по наказанию преступников.

Необходимо, однако, подчеркнуть, что Гаагская конвенция 1970 г. прямо не наделяет государств-участников, которые указаны в п. 1 ст. 4, правом на осуществление юрисдикции. Таким образом, вопрос, насколько Конвенция фактически решила проблему отсутствия юрисдикции, представляется спорным.

---

[1] See: *White G. M. E.* Op. cit. — P. 41–42.

Выше указано, что введение в Гаагской конвенции 1970 г. правила о юрисдикции государства эксплуатанта было направлено на устранение ситуаций, когда государство формальной регистрации воздушного судна устанавливает свою юрисдикцию в его отношении.

Следует при этом отметить, что Гаагская конвенция 1970 г. содержит положения, которые в определенных случаях фактически лишают государства, имеющие реальную связь с воздушным судном, первоочередного права на установление своей юрисдикции.

Речь идет о п. 3 ст. 3 Гаагской конвенции 1970 г., в соответствии с которым она применяется только в случае, "если место взлета и место фактической посадки воздушного судна, на борту которого совершено преступление, находится вне пределов территории Государства регистрации такого воздушного судна, при этом не имеет значения, совершало ли воздушное судно международный полет или полет на внутренних авиалиниях".

При этом обращает на себя внимание тот факт, что рассматриваемое условие применения Конвенции привязано все к тому же государству формальной регистрации воздушного судна. Здесь возможны две парадоксальные ситуации. Во-первых, положения Гаагской конвенции 1970 г. будут применяться в отношении воздушных судов, выполняющих внутренние рейсы в пределах территории государства эксплуатанта, если такое государство не совпадает с государством формальной регистрации. Очевидно, что логичнее в данной ситуации было бы применять национальное законодательство государства эксплуатанта. Во-вторых, положения Конвенции не будут применяться, если захваченное воздушное судно, совершавшее международный рейс между государством его формальной регистрации, не имеющим реальной связи с воздушным судном, и третьим государством, совершит посадку на территории государства регистрации. В этом случае юрисдикционные правила Гаагской конвенции 1970 г. применяться не будут, а юрисдикция в отношении воздушного судна будет установлена в соответствии с положениями законодательства государства его регистрации.

С учетом приведенной выше статистики, согласно которой около 40 % всех гражданских воздушных судов в настоящее вре-

мя находятся в лизинге или аренде без экипажа, нецелесообразность данного положения Гаагской конвенции 1970 г. очевидна.

В литературе было также отмечено, что привязка правил о применении Гаагской конвенции 1970 г. к государственной принадлежности воздушного судна может вызвать трудности в случае эксплуатации этого воздушного судна международным эксплуатационным агентством[1]. Представляется, что данное замечание не настолько существенно, поскольку, как было указано выше, в Конвенции содержится попытка решения указанной проблемы: в ст. 5 документа предусмотрено обязательство государств, создавших совместное эксплуатационное агентство, "надлежащим образом указать в отношении каждого воздушного судна государство из своего числа, которое осуществляет юрисдикцию и выступает в качестве государства регистрации". В соответствии с п. 4 ст. 3 Конвенции выбранное таким образом государство считается государством регистрации воздушного судна для целей применения Гаагской конвенции 1970 г.

Гаагская конвенция 1970 г., как и Токийская конвенция 1963 г., предусматривая несколько оснований для установления юрисдикции, не содержит каких-либо правил об их иерархии, создавая тем самым вероятность возникновения конкуренции юрисдикций нескольких заинтересованных государств[2]. На практике наличие данного недостатка вынуждало государства заключать между собой отдельные двусторонние соглашения, регулирующие вопросы выдачи и наказания лиц, виновных в совершении актов незаконного вмешательства.

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 ко-

---

[1] См.: *Mankiewicz R. H.* The 1970 Hague Convention. — P. 202.

[2] См.: Курс международного права. — Т. 5. — С. 153; Международное воздушное право / Отв. ред. А. П. Мовчан. — Т. 1. — С. 181; *Малеев Ю. Н.* Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. — С. 206.

торому обращена просьба о выдаче или на территории которого он оказался, а также когда государство регистрации воздушного судна заявило об отказе от установления юрисдикции. Данное предложение, однако, принято не было[1].

В доктрине было отмечено, что отсутствие решения вопроса конкуренции юрисдикций в связи с преступлением, связанным с незаконным захватом воздушного судна, на практике не приведет к серьезным проблемам, поскольку, скорее всего, будет государство, обладающее фактическим преимуществом на установление юрисдикции — государство посадки, на территории которого преступник может быть легко арестован[2].

Однако следует возразить, что такой подход не гарантирует справедливости наказания преступника. В главе 1 настоящего исследования приведено несколько примеров явного злоупотребления государствами фактическим преимуществом своей юрисдикции, выразившегося в ненаказании преступников и предоставлении им политического убежища.

Гаагская конвенция 1970 г., в отличие от Токийской конвенции 1963 г., содержит определенные правила об экстрадиции предполагаемых преступников. Это, безусловно, следует считать положительным шагом, поскольку выдача преступников является обеспечением практической реализации юрисдикционных прав государств. В ходе Гаагской конференции 1970 г. делегат от Кении назвал пункты о выдаче "наиболее важной частью Конвенции"[3].

Следует отметить, что до принятия Гаагской конвенции 1970 г. в сфере воздушного права в основном действовали общие по-

---

[1] См.: ICAO Legal Committee. 20th Session (Special) (Montreal, January 9–30, 1973). Minutes and Documents. — Vol. II: Documents. Документ Doc. 9050-LC/169-2. — Монреаль: ИКАО, 1973. — 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.

[2] Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. — С. A3-7.

[3] 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. 106.

ложения 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[1]. При этом до принятия Гаагской конвенции 1970 г. положения об ответственности за совершение актов незаконного вмешательства содержались в законодательстве лишь девяти стран[2], поэтому институт выдачи 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 обусловливает 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 обусловливающие 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

---

[1] См.: Актуальные вопросы международного воздушного права / Под ред. А. С. Пирадова. — С. 160.

[2] См. там же. — С. 152.

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"[1]. 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[2].

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"[3].

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 обязательного характера. Так, формулировки п. 2 ст. 8 указывают, скорее, на рекомендательный характер п. 1 ст. 8 — при от-

---

[1] 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.

[2] See ibid. — P. 126.

[3] Ibid. — P. 105.

сутствии между государствами соглашения о выдаче государство "*может по своему усмотрению* рассматривать" Конвенцию в качестве основания для выдачи. Представитель 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"[1].

Кроме того, в ст. 7 Конвенции закреплены определенные обязательства государства на случай, если оно *не выдает* преступника, т. е., 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 выдвинул предложение о включении в Конвенцию положения, предусматривающего 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.[2]. Позднее, однако, это предложение было отозвано[3], и соответствующие положения не были включены в итоговый текст Конвенции.

Следует отметить, что данный вопрос тесно связан с проблемой конкуренции юрисдикций, которая, как сказано выше, не была решена Гаагской конвенцией 1970 г. Соответственно, и 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

---

[1] International Conference on Air Law (The Hague, December 1–16, 1970). Minutes and Documents. — Vol. I: Minutes. Документ ИКАО Doc. 8979-LC/165-1. — С. 106

[2] See ibid. — P. 112.

[3] See ibid. — P. 113.

государств. Однако в итоговом варианте в ст. 8 Гаагской конвенции 1970 г. ничего не сказано о возможности выдавать своих граждан. В литературе[1] высказывалось мнение, что Конвенция не исключает возможности выдачи государством своих граждан, в случае если это допускается в соответствии с внутренним законодательством.

§ 4. "Акты саботажа"

Термин "акты саботажа" — условный, он используется в литературе применительно к "актам, направленным против безопасности гражданской авиации", как они понимаются в Монреальской конвенции 1971 г.

Монреальская конвенция 1971 г. была принята через год после и, можно сказать, в развитие Гаагской конвенции 1970 г., предмет которой, как указано выше, достаточно узок и включает в себя лишь акты, которые совершаются непосредственно на борту воздушного судна, находящегося в полете, и целью которых является захват воздушного судна. Несмотря на то, что юристы пытались найти основания для расширительного толкования положений Гаагской конвенции 1970 г., было очевидно, что большое количество незаконных актов, угрожающих безопасности гражданской авиации, но не отвечающих всем признакам незаконного захвата воздушного судна, осталось за рамками правового регулирования. Данное обстоятельство нельзя было считать удовлетворительным. После принятия текста Гаагской конвенции 1970 г. предпринимались попытки расширения ее предмета путем внесения изменений в ее текст, которые, однако, оказались неудачными[2].

Ассамблея ИКАО в ходе 17-й сессии приняла резолюцию, в которой поручила Совету ИКАО организовать подготовку проекта конвенции об Актах незаконного вмешательства[3]. Итогом

---

[1] See: *Shubber S.* Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 — a New Regime? — P. 734–735.

[2] See: *Mankiewicz R. H.* The 1970 Hague Convention. — P. 209.

[3] See ibid. — P. 236–237.

этой работы стала Монреальская конвенция 1971 г., обязывающая государства-участников включить в национальное законодательство в качестве преступлений ряд диверсионных актов на воздушном транспорте.

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, совершаемых как непосредственно на борту воздушного судна, так и на земле.

При разработке указанного перечня авторы Конвенции постарались учесть все возможные виды незаконных деяний, которые могут быть совершены в отношении гражданской авиации (кроме незаконного захвата воздушного судна, как он описан в Гаагской конвенции 1970 г.). Следует отметить, что реализация данной задачи на практике оказалась достаточно сложной в связи с различиями в национальном законодательстве государств, участвовавших в обсуждениях проекта Монреальской конвенции 1971 г. По замечанию Г. Фитцджеральда, в этом смысле подход Монреальской конвенции 1971 г., многостороннего документа с большим количеством подписантов, можно считать новаторским[1].

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

[1] *Fitzgerald G. F.* Toward Legal Suppression of Acts Against Civil Aviation. — P. 67.

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 сооружения аэропорта, обслуживающего международную гражданскую авиацию, или расположенные в аэропорту воздушные суда, не находящиеся в эксплуатации, или нарушение работы служб аэропорта.

Из анализа указанного перечня видно, что предмет Гаагской конвенции 1970 г. расширен Монреальской конвенцией 1971 г. (в редакции Монреальского протокола 1988 г.) в двух аспектах.

Во-первых, Монреальская конвенция 1971 г. не содержит обязательного требования о нахождении лица на борту воздушного судна в момент совершения им преступления. Это относится также и к такому преступлению, как "применение насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна", которое может подразумевать, например, акт насилия, совершенный с земли, в отношении лица, находящегося на низко летящем воздушном судне.

Во-вторых, некоторые из предусмотренных Монреальской конвенцией 1971 г. составов 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. "a" 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 было отмечено, что термин "в эксплуатации" является менее формальным по сравнению с понятием "в полете", поскольку он относится именно к физическому состоянию воздушного судна (толкование же термина "в полете" допускает прекращение состояния "в полете" в случае, например, открытия одной из дверей самолета в момент его нахождения в воздухе)[1].

Следует отметить, что в ходе подготовки проекта Монреальской конвенции 1971 г. по вопросу определения термина "в эксплуатации" возникло немало разногласий[2]. 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.) (далее — 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 предполагаемого преступника или передать дело своим компетентным органам для целей уголовного преследования (ст. 7). С другой стороны, было понятно, что слишком узкое определение "в эксплуатации" так и оставило бы нерешенными проблемы Гаагской конвенции 1970 г.

Разногласия возникли также по вопросу окончания периода нахождения воздушного судна "в эксплуатации", например в случае длительных остановок воздушного судна в другом государстве в рамках маршрута или вынужденных длительных задержек в связи с погодными условиями[3]. В итоге в Конвенции

---

[1] *Abeyratne R. I. R.* Aviation Security Law. — P. 238.

[2] См.: *Fitzgerald G. F.* Toward Legal Suppression of Acts Against Civil Aviation. — P. 71.

[3] См.: *Abeyratne R. I. R.* Aviation Security Law. — P. 238.

было закреплено правило, согласно которому она распространяется на период в течение 24 часов после совершения воздушным судном любой посадки. Кроме того, поскольку период нахождения воздушного судна "в эксплуатации" покрывает период "в полете", как он определен в Конвенции, в случае вынужденной посадки вследствие незаконного захвата воздушное судно будет находиться "в эксплуатации" до момента, когда компетентные власти примут на себя ответственность за воздушное судно и за лиц и имущество, находящихся на борту (п. "a", "b" ст. 2).

Следует подчеркнуть, что критерием применения Монреальской конвенции 1971 г. в основном является не тяжесть акта насилия и не его последствия для жизни и здоровья потерпевшего лица, а наличие или отсутствие угрозы безопасности воздушного судна в полете. Соответственно, под действие Конвенции может подпасть любой, даже относительно несерьезный, акт насилия, если он создает угрозу безопасности воздушного судна, и, наоборот, не подпасть акт насилия, даже опасного для жизни потерпевшего, но не создающий непосредственную угрозу безопасности воздушного судна. Именно данное обстоятельство и позволяет относить деяния, предусмотренные Монреальской конвенцией 1970 г., к актам незаконного вмешательства.

Юрисдикционные положения Монреальской конвенции 1971 г. 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[1].

Так, текст ст. 5 Монреальской конвенции 1971 г. практически идентичен тексту рассмотренной выше ст. 4 Гаагской конвенции 1970 г. Можно отметить единственное отличие — добавлено еще одно основание юрисдикции — "когда преступление совершено на территории данного государства" (подп. "a" п. 1 ст. 5). Это добавление сделано в связи с тем, что, как указано выше, Монреальская конвенция 1971 г. расширила сферу действия Гаагской конвенции 1970 г. до преступлений, совершен-

[1] См.: Актуальные вопросы международного воздушного права / Под ред. А. С. Пирадова. — С. 158.

ных не на борту воздушного судна и не во время его нахождения в полете — т. е. на земле.

Тексты ст. 7 и 8 Монреальской конвенции 1971 г. о выдаче идентичны текстам ст. 7 и 8 Гаагской конвенции 1970.

Соответственно, все проблемы, которые были указаны в предыдущем разделе применительно к Гаагской конвенции 1970 г., актуальны и для Монреальской конвенции 1971 г.

П. Дэмпси[1] отмечает, что, по сути, Монреальская конвенция 1971 г. лишь распространила правовое регулирование, предусмотренное 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.

§ 5. Проблемы практической эффективности Гаагской и Монреальской конвенций

5.1. Принцип "выдай или суди" в Гаагской и Монреальской конвенциях

Обеспечение наказания лиц, совершивших преступления, предусмотренные Гаагской и Монреальской конвенциями, является главной целью принятия данных документов. Важность реализации данной цели трудно переоценить. Некоторые авторы даже указывают, что наказание таких преступников является обязательством государств *ergo omnes*[2].

Следовательно, и проблема эффективности юридического механизма обеспечения неотвратимости наказания преступников, предусмотренного в Гаагской и Монреальской конвенциях, обсуждалась и обсуждается в доктрине в качестве одной из центральных проблем в связи с указанными конвенциями. Однако многие исследователи сходятся во мнении, что положения данных Конвенций о юрисдикции и выдаче не создают действенно-

[1] See: *Dempsey P. S.* Public International Air Law. — P. 246.

[2] *Huang J.* Op. cit. — P. 157–170.

го механизма для реализации указанного принципа, ради чего в основном данные конвенции и заключались.

В частности, дискуссия ведется вокруг совокупности следующих положений конвенций:

1. Акты незаконного вмешательства, предусмотренные данными документами, 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 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 долгое время преобладающей являлась точка зрения, согласно которой указанные положения создают реальный международно-правовой механизм для обеспечения неотвратимости наказания преступников[1].

Однако ряд исследователей 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,

---

[1] См., напр.: *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. — 1974. — № 10. — С. 102; Международное воздушное право / Отв. ред. А. П. Мовчан. — Т. 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.

в том числе о прекращении уголовного преследования предполагаемых преступников, например, по политическим мотивам[1].

При этом следует отметить, что 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. В частности, в 1950 г. США отказали Чехословакии в выдаче лиц, совершивших захват трех чехословацких воздушных судов, в связи с политическим характером совершенных преступлении[2]; в 1951 г. швейцарский суд постановил, что лица, захватившие югославское воздушное судно, не могут быть выданы Югославии в силу политического характера совершенного ими преступления[3].

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 для государства отказать в выдаче со ссылкой на поли-

---

[1] См., напр.: *Diederiks-Verschoor I. H. Ph.* Op. cit. — P. 402–403, 409; *Dempsey P. S.* Public International Air Law. — P. 242.; *Mankiewich R. H.* The 1970 Hague Convention. — 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.* International Action to Combat Aircraft Hijacking. — P. 473; *Abeyratne R. I. R.* The Effects of Unlawful Interference with Civil Aviation on World Peace and Social Order. — P. 449, 487.

[2] See: *Shubber S.* Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 — a New Regime? — P. 717.

[3] См.: Международное воздушное право. / Отв. ред. А. П. Мовчан. — Т. 1. — С. 180.

тический характер преступления[1], 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 совершивших акты незаконного вмешательства лиц, поскольку государства, не выдавшие и не наказавшие совершивших незаконный захват воздушного судна лиц, в соответствии со ст. 27 Венской конвенции 1969 г. не смогут оправдать невыполнение своих обязательств по выдаче или наказанию преступников 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[2].

Однако другие исследователи выдвигают ряд аргументов в поддержку позиции о неэффективности рассматриваемых положений конвенций и, соответственно, о фактической необязательности уголовного преследования и выдачи[3].

Во-первых, в п. 2 ст. 8 конвенций указано, что государство, обусловливающее выдачу наличием соответствующего договора, "*может по своему усмотрению* рассматривать" их "в отношении такого преступления в качестве юридического основания для выдачи", т. е. оно не обязано рассматривать данные конвенции в этом качестве.

---

[1] См.: *Бордунов В. Д.* Указ. соч. — С. 260.

[2] 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.

[3] См.: *Diederiks-Verschoor I. H. Ph.* Op. cit. — P. 403; *Dempsey P. S.* Public International Air Law. — P. 247.

Во-вторых, формулировка ст. 2 Гаагской конвенции 1970 г. и ст. 3 Монреальской конвенции 1971 г. слишком нечеткая, чтобы считать ее основой обязательства, а потому она носит скорее декларативный характер. Фраза "суровые меры наказания" не дает представления о конкретных мерах наказания, которое необходимо применять к лицам, совершившим акт незаконного захвата воздушного судна[1], 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"). Соответственно, вопрос о конкретных санкциях остается полностью на усмотрение государств, при том что правила о степени общественной опасности деяний, устанавливаемые во внутреннем 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, можно предусмотреть обязательные процедуры с участием представителей государств — участников конвенций). Эти вопросы, однако, также полностью отданы на усмотрение государств. Кроме того, в каждом государстве действуют разные правила относительно предоставления политического убежища. Очевидно, что при таких обстоятельствах положения конвенций будут неизбежно толковаться и применяться с учетом собственных политических интересов государств.

В-третьих, в конвенциях нет прямого запрета на отказ в выдаче по политическим мотивам, а с учетом того, что государства зачастую оправдывают или назначают мягкие наказания лицам, совершившим политические преступления, можно заключить, что ничто не мешает правоохранительным органам государства, не выдавшего преступника, прекратить его уголовное преследование или вынести символический приговор[2].

Представляется, что более убедительной выглядит точка зрения о неэффективности действующих положений конвенций. Подтверждение данной позиции можно найти в матери-

---

[1] См.: Курс международного права. — Т. 5. — С. 151.

[2] See: *Mankiewich R. H.* The 1970 Hague Convention— P. 205.

алах Гаагской конференции 1970 г., а также в международной практике государств.

Так, в ходе Гаагской конференции 1970 г. представители от СССР обратили внимание на недостаточность положений проекта Гаагской конвенции 1970 г. для обеспечения неотвратимости наказания лиц, совершивших акт незаконного захвата воздушного судна, и настаивали на их усилении. В частности, было высказано предложение об изменении первоначальной формулировки, предусматривавшей обязательство государств лишь передавать дела своим компетентным органам для решения вопроса об уголовном преследовании, предоставляя тем самым правоохранительным органам возможность принять любое решение по делу, в том числе о его прекращении. По мнению делегации от СССР, в Конвенции необходимо было предусмотреть обязательство государств, если они отказывают в выдаче преступника, обеспечить его уголовное преследование[1]. Однако итоговый текст Конвенции не содержит прямого указания на обязательство государств обеспечить уголовное преследование преступника.

Более того, итоговый текст Гаагской конвенции 1970 г. не содержит формулировки, изначально присутствовавшей в проекте, о передаче дела для целей уголовного преследования "независимо от мотивов преступления". В ходе обсуждений данное положение было заменено фразой "без каких-либо исключений". Представители ряда делегаций отмечали, что данная формулировка фактически позволяет государствам прекращать уголовные дела с учетом "мотивов преступления"[2].

Что касается практики применения государствами положений Гаагской и Монреальской конвенций, то следует отметить, что вместо применения "суровых мер наказания" суды государств, не выдавших преступников, зачастую выносили символические приговоры.

Например, в 1972 г. преступник, захвативший чехословацкое пассажирское воздушное судно и направивший его во Франк-

---

[1] See: 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. 64.

[2] См.: *Малеев Ю. Н.* Принцип "выдать или наказать" в отношении преступления "незаконный захват воздушного судна". — С. 102.

фурт, был приговорен к 4 годам лишения свободы, по истечении которых получил политическое убежище на территории ФРГ[1].

Еще более красноречивый случай — дело *Brown* (1976)[2], 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 так называемый американский расизм. В результате самое строгое наказание, которое получили двое преступников, было пять лет лишения свободы, двое других получили меньшие сроки. При этом с учетом того, что в ожидании суда преступники провели под стражей два с половиной года, срок их заключения истек ранее, чем через два с половиной года после вынесения приговора.

Таким образом, юрисдикционные положения конвенций в силу их нечеткости на практике не обеспечивают наказание преступников[3]. Конвенции не устанавливают принцип "*выдай или накажи*", как указывали некоторые исследователи[4], в них предусмотрен лишь принцип "*выдай или суди*"[5], во многом декларативный, при этом привлечение преступника к наказанию зависит полностью от усмотрения соответствующего государства.

5.2. Боннская декларация 1978 г.

Вывод об отсутствии в Конвенции реального обязательства государства наказать лицо, совершившее акт незаконного захвата воздушного судна, подтверждается фактом принятия в 1978 г.

---

[1] See: *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.

[2] Digest of U.S. Practice in International Law. 1976. — P. 124.

[3] *Diederiks-Verschoor I. H. Ph.* An Introduction to Air Law. — P. 403.

[4] См.: *Бордунов В. Д.* Указ. соч. — С. 260.

[5] См.: *Малеев Ю. Н.* Актуальные проблемы международного воздушного права. — С. 18–19.

несколькими государствами[1] так называемой Боннской декларации[2], которая полностью посвящена именно способам обеспечения исполнения государствами своего обязательства по выдаче или адекватному наказанию преступников, совершивших незаконный захват воздушного судна[3].

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 (т. е., по сути, нарушают положения ст. 7 Гаагской конвенции 1970 г.).

Предусмотренные Боннской декларацией 1978 г. 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; б) инициирование приостановления приема воздушных судов, следующих с территории такого государства или принадлежащих авиакомпаниям, действующим на территории этого государства. То есть государства, понимая, что фактически Гаагская конвенция 1970 г. не обязывает ее участников выдать предполагаемого преступника государству, имеющему право на установление своей юрисдикции, или наказать его, приняли документ, придающий положениям Конвенции силу обязательства — путем установления санкций за его неисполнение.

Следует отметить, что санкции, предусмотренные Боннской декларацией 1978 г., применялись на практике[4], а в 1986 г. в ходе

---

[1] Италия, Канада, Соединенное королевство, США, Франция, ФРГ, Япония.

[2] 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.

[3] See: *Fingerman M. E.* Op. cit. — P. 139.

[4] 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. — See: *Huang J.* Op. cit. — P. 163.

Токийского экономического саммита принципы данной Декларации были подтверждены ее участниками[1].

Однако в доктрине[2] ставится под сомнение не только возможность принудительного исполнения Боннской декларации 1978 г., но и в целом ее соответствие международному праву, так как санкции, предусмотренные данной Декларацией, фактически являются принудительными мерами, представляющими собой экономическую блокаду государства. Следовательно, 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. 39, 41 *Устава Организации Объединенных наций (Сан-Франциско, 20 июня 1945 г.)*[3] (далее — 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.)*[4] (ст. 1), да и в целом препятствует осуществлению государствами права, предусмотренного п. "f" ст. 44 Чикагской конвенции 1944 г. — на использование авиапредприятий, занятых в международном воздушном сообщении, и обеспечение справедливых для каждого государства-участника возможностей такого использования.

В литературе также отмечено, что Боннская декларация 1978 г. не соответствует ст. 34 Венской конвенции 1969 г., определяющей, что международный договор "не создает обязательств

---

[1] Text of Statements Adopted by Leaders of 7 Industrial Nations // New York Times. — 1986. — May 7. — P. 14.

[2] See: *Abeyratne R. I. R.* Aviation Security Law. — P. 247–252.

[3] Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. — Вып. 12. — М.: Госполитиздат, 1956. — С. 14–47.

[4] International Air Services Transit Agreement (Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях) (Chicago, 7 December 1944). Doc. 7500. — Monreal: ICAO, 1954.

или прав для третьего государства без его на то согласия"[1]. Как представляется, отнесение Боннской декларации 1978 г. к международным договорам в смысле Венской конвенции 1969 г. небесспорно. 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.

Думается, что Боннская декларация 1978 г. является, скорее, политическим заявлением, но не юридически обязывающим документом.

Следует также отметить, что до принятия Боннской декларации 1978 г. под эгидой ИКАО в 1973 г. прошла международная конференция по воздушному праву, целью которой было принятие международного договора, предусматривающего возможность наложения санкций на государства — участников, не соблюдающих Гаагскую и Монреальскую конвенции, однако указанный договор не был принят[2].

5.3. Политические интересы государств и проблемы юрисдикции в делах об уничтожении воздушных судов

5.3.1. "Дело Локерби": взрыв самолета 21 декабря 1988 г.

Практика выявила еще один пробел положений об экстрадиции Гаагской и Монреальской конвенций, ставящий под сомнение их эффективность, когда выяснилось, что данные доку-

---

[1] See: *Abeyratne R. I. R.* Aviation Security Law. — P. 249–250.

[2] See: International Conference on Air Law Held under the Auspices of the International Civil Aviation Organization. Rome, August 28 — September 21, 1973. Minutes and Documents. Документ ИКАО Doc. 9225-LC/178. — P. 454.

менты фактически не действуют в случае совершения предусмотренных в них преступлений не частными лицами, а государствами или при поддержке государств.

Речь идет о взрыве воздушного судна Boeing 747 авиакомпании "*Pan American World Airways*" ("*Pan Am*") в районе г. Локерби (Великобритания) 21 декабря 1988 г., в результате которого погибли 256 человек, находившихся на борту, а также 11 человек на земле. В ходе расследования выяснилось, что на данное воздушное судно было помещено взрывное устройство гражданами Ливии, которые являлись сотрудниками ливийских спецслужб и получали указания о взрыве самолета от чиновников Правительства Ливии, т. е. фактически Ливия выступила соучастником преступления[1].

После установления лиц, подозреваемых в совершении данного преступления, США и Великобритания 27 ноября 1991 г. сделали совместное заявление, в котором потребовали от Ливии выдать данных лиц, и направили Ливии запросы о выдаче. Необходимость выполнения данных запросов подтвердил Совет безопасности ООН в Резолюции 731 (1992) от 21 января 1992 г.[2].

Как ранее отмечалось, прямой запрет на выдачу собственных граждан в тексты Гаагской и Монреальской конвенций включен не был, соответственно, 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 о выдаче как с США, так и с Великобританией. При этом в ст. 7, 8 Монреальской конвенции 1971 г. указано, что при отсутствии таких соглашений государство решает вопрос о выдаче самостоятельно — в соответствии со своим внутренним законодательством. При этом Ливия передала данное дело своим правоохранительным органам, т. е. действовала в полном соот-

---

[1] See: *Frank J. A.* A Return to Lockerbie and the Montreal Convention in the Wake of the September 11th 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.

[2] Документ ООН S/RES/731 от 21 января 1992 г.

ветствии с положениями Монреальской конвенции 1971 г. Кроме того, национальное законодательство Ливии запрещает экстрадицию собственных граждан.

3 марта 1992 г. Ливия с целью признания ее действий соответствующими Монреальской конвенции 1971 г. инициировала разбирательство в Международном суде ООН против Великобритании и США.

Однако в связи с тем, что обвиняемыми являлись ливийские государственные служащие, Совет безопасности ООН 31 марта 1992 г. принял резолюцию 748 (1992)[1], в которой обязал Ливию выполнить требования США и Великобритании о выдаче преступников и ввел санкции против Ливии на основании главы VII Устава ООН. 14 апреля 1992 г. Международный суд ООН также подтвердил необходимость выполнения Ливией резолюций Совета безопасности ООН[2].

Переговоры и судебное разбирательство продолжились.

27 февраля 1998 г. Международный суд ООН 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.[3].

---

[1] Документ ООН S/RES/748 от 31 марта 1992 г.

[2] See: Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States). Provisional Measures. Order dated April 14, 1992 // International Court of Justice Reports, 1992. — P. 124–128.

[3] 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 // International Court of Justice Reports, 1998. — P. 9–31; Case Concerning Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. USA). Preliminary Objections. Judgment dated February 27, 1998 // International Court of Justice Reports, 1998. — P. 115–137.

В результате 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.

Таким образом, "дело Локерби" продемонстрировало, что имеющиеся правовые средства неэффективны для реализации юрисдикционных прав государств. Юристы отметили, что ситуация в итоге была разрешена политическими, а не правовыми средствами, и фактически требования резолюций Совета безопасности ООН в сфере авиационной безопасности могут конкурировать с положениями международных договоров[1].

Кроме того, как указал Дж. Хуанг, данное обстоятельство создает риск повторного привлечения к ответственности за одно и то же преступление[2]. Так, в Монреальской конвенции 1971 г. не решена проблема конкуренции юрисдикций, и это обстоятельство само по себе влечет риск двойной ответственности. В ст. 7 Конвенции указано, что правило "выдай или суди" применяется только в отношении "*предполагаемого* преступника", т. е., 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. В "деле Локерби" повторного привлечения к ответственности допущено не

---

[1] Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States). Provisional Measures. Separate Opinion of Judge Lachs; Separate Opinion of Judge Shahabuddeen // International Court of Justice Reports, 1992. — P. 138–139; 140–142; *Huang J*. Op. cit. — P. 130.

[2] *Huang J*. Op. cit. — P. 132.

было, но в принципе такой риск не исключен. Данный риск 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.

5.3.2. Крушение малазийского Боинга 17 июля 2014 г.

Тенденцию превалирования политических методов над правовыми в разрешении юрисдикционных коллизий наглядно подтверждает и ситуация, которая сложилась вокруг авиационного происшествия, имевшего место 17 июля 2014 г. на территории Донецкой области (Украина). Несмотря на то, что техническое расследование причин данного инцидента в настоящее время не окончено, в связи с данным происшествием уже можно обозначить ряд пробелов Монреальской конвенции 1971 г., обусловливающих ее практическую неэффективность.

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 номер MH17 из Амстердама (Нидерланды) в Куала-Лумпур (Малайзия). В результате катастрофы погибли 298 человек, которые находились на борту.

На территории, где произошла катастрофа, шли активные боевые действия между правительственными войсками Украины 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 двигающихся предметов, находящихся снаружи воздушного судна, т. е. 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 правонарушением, подпадающим

под действие подп. "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, есть основания полагать, что имеет место преднамеренное уничтожение воздушного судна в полете, государства — участники Монреальской конвенции 1971 г. при проведении юридического расследования (помимо технического расследования, которое проводится в соответствии с Приложением 13[1] к Чикагской конвенции 1944 г.) должны действовать в соответствии с юрисдикционными правилами, установленными в данной Конвенции. В частности, согласно п. 1 ст. 5 указанной 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). Оба государства являются участниками Монреальской конвенции 1971 г. Согласно п. 3 ст. 5 Конвенции не исключается и любая уголовная юрисдикция в соответствии с национальным законодательством. Согласно ст. 6 и 7 указанной Конвенции Украина или любое другое государство, на чьей территории находится предполагаемый преступник, должно провести предварительное расследование фактов в соответствии со своим национальным законодательством и либо выдать подозреваемых в совершении преступления лиц заинтересованным государствам при наличии соответствующего запроса, либо передать дело своим правоохранительным органам для целей уголовного преследования.

Думается, что указанные правила Монреальской конвенции 1971 г. в данном случае неэффективны и не обеспечивают объективного юридического расследования и справедливого наказания преступников. Так, при виновности в данном деянии лиц, находящихся на государственной службе Украины, имеющей право на установление юрисдикции согласно Монреальской кон-

[1] См.: Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации "Расследование авиационных происшествий и инцидентов". — 10-е изд. — Монреаль: ИКАО, 2010.

венции 1971 г., очевидно, что это государство не в состоянии обеспечить должное расследование и наказание виновных. Не будут реализованы Украиной положения Конвенции и в отношении лиц, находящихся на территории, не контролируемой украинскими государственными структурами.

Данные обстоятельства указывают на необходимость независимого международного юридического расследования рассматриваемого преступления с участием всех заинтересованных государств, однако в Монреальской конвенции 1971 г. отсутствуют какие-либо правила на этот счет. В связи с этим на практике государства предприняли политические меры. В частности, Совет Безопасности ООН принял 21 июля 2014 года резолюцию 2166 (2014)[1], в которой потребовал привлечь к ответственности лиц, виновных в рассматриваемом инциденте, и обеспечить всестороннее сотрудничество всех государств в рамках усилий по установлению ответственных. Для расследования преступления была создана совместная следственная группа под руководством независимого государственного прокурора Нидерландов, в составе представителей правоохранительных органов из Австралии, Бельгии, Малайзии, Нидерландов и Украины. При этом основания создания следственной группы в данном случае, ее состав, полномочия, сроки расследования, применимое процессуальное право — все это не урегулировано каким-либо международно-правовым договором.

Очевидно, что объективность такого расследования вызывает обоснованные сомнения, поскольку отсутствие правовых рамок создает условия для злоупотреблений. А с учетом того, что рассматриваемое преступление с самого начала было крайне политизировано, многие западные государственные деятели допускали публичное выдвижение обвинений в его совершении в адрес вооруженных групп на востоке Украины и непосредственно России до публикации официальных результатов хотя бы технического расследования о причинах катастрофы, не говоря уже о юридическом расследовании, обеспечение объективности расследования практически невозможно.

---

[1] См.: Резолюция Совета Безопасности ООН 2166 (2014) от 21 июля 2014 г. Документ ООН S/RES/2166.

Вряд ли отвечает принципу справедливости применение политических методов для установления и привлечения к ответственности виновных в актах незаконного вмешательства. Так, на волне антироссийской риторики в Совет безопасности ООН в годовщину авиакатастрофы была внесена инициатива о создании международного трибунала под предлогом привлечения к ответственности лиц, совершивших рассматриваемое преступление, со ссылкой на главу VII Устава ООН — "Действия в отношении угрозы миру, нарушений мира и актов агрессии"[1].

При голосовании в Совете Безопасности ООН Россия наложила вето на проект резолюции о создании указанного трибунала, в результате чего соответствующая резолюция не была принята. Официальная позиция нашей страны отражена в заявлении 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"[2].

Данная позиция российского внешнеполитического ведомства согласуется с международно-правовой доктриной, нормами и практикой.

Во-первых, вопрос о возможности отнесения рассматриваемого преступления как угрожающего миру и безопасности крайне спорен, поскольку отсутствуют правовые критерии квалификации деяния в качестве угрозы миру и безопасности и международная практика признания аналогичных деяний угрозой миру и безопасности. В частности, сходное преступление — взрыв воз-

---

[1] 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.

[2] Заявление МИД России об обсуждении в Совете Безопасности ООН дальнейших действий в связи с продолжающимся расследованием обстоятельств крушения малайзийского авиалайнера МН-17. Официальный сайт МИД России: http://www.mid.ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/1621649 (дата обращения: 07.10.2015).

душного судна в районе г. Локерби — не рассматривалось в качестве угрозы миру и безопасности.

Заметим, что не было отнесено к таким деяниям и близкое по обстоятельствам уничтожение 4 октября 2001 г. пассажирского воздушного судна Ту-154М авиакомпании "Сибирь", выполнявшего рейс из Тель-Авива (Израиль) в Новосибирск, пораженного зенитной ракетой вооруженных сил Украины; в результате катастрофы погибли 78 человек, находившихся на борту воздушного судна. Более того, расследование уголовного дела, возбужденного по ч. 3 ст. 205 УК РФ Сочинской транспортной прокуратурой, для дальнейшего расследования было передано в МВД Украины[1].

Во-вторых, создание международного трибунала не предусмотрено каким-либо правовым документом (в том числе в главе VII Устава ООН не предусмотрено создание международного трибунала), т. е. это исключительно политическое решение, которое явно неуместно с учетом степени политизации рассматриваемого преступления.

§ 6. Выводы

По результатам проведенного анализа можно отметить следующее:

1. Международные договоры, заключенные с целью решения юрисдикционных проблем в связи с правонарушениями на воздушном транспорте, действуют в отношении следующих деяний: любые правонарушения, совершаемые на борту воздушного судна, влияющие на безопасность полета; пиратство; незаконный захват воздушного судна; другие акты саботажа.

2. *Правонарушения, совершаемые на борту воздушного судна,* предусмотрены в Токийской конвенции 1963 г., при этом конкретные составы таких правонарушений не определены, решение вопроса их криминализации оставлено полностью на усмотрение государств. В отношении всех правонарушений, совершаемых на борту воздушного судна, Токийская конвенция 1963 г.

[1] См.: Терроризм и безопасность на транспорте в России (1991–2002 гг.): Белая книга (аналитический доклад). — С. 30.

устанавливает систему параллельной юрисдикции, предусматривая юрисдикцию государства регистрации воздушного судна, а также случаи, когда иные государства могут установить свою юрисдикцию.

Токийская конвенция 1963 г. внесла некоторую определенность в решение проблем отсутствия юрисдикции и "реальной связи". В то же время они не были решены полностью, а проблема конкуренции юрисдикций вообще не затрагивалась.

3. *Пиратство* — понятие, сформулированное прежде всего в отношении деяний, имеющих место на морском транспорте. Однако, согласно формулировкам Женевской конвенции 1958 г. и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., возможно его применение и к правонарушениям на воздушном транспорте.

В отношении пиратства установлена универсальная юрисдикция государств, что позволило решить проблему *отсутствия* юрисдикции, однако нерешенной осталась проблема *конкуренции* юрисдикций.

В литературе было отмечено, что такой вид правонарушения, как "воздушное пиратство", существует лишь в теории, на практике деяния, описанные в конвенциях, практически не совершаются. При этом концепция воздушного пиратства и юрисдикционные положения в отношении этого преступления были восприняты конвенциями, посвященными борьбе с актами незаконного вмешательства.

4. *Незаконный захват воздушного судна* — правонарушение, которое регулируются Гаагской конвенцией 1970 г. и отчасти Токийской конвенцией 1963 г.

В Токийской конвенции 1963 г. данному деянию посвящена лишь одна статья, которая в доктрине подвергалась критике как не регулирующая в достаточной степени правовые ситуации, связанные с рассматриваемым преступлением.

Гаагская конвенция 1970 г. полностью посвящена незаконному захвату воздушного судна. Конвенция устанавливает в его отношении юрисдикцию государства регистрации, посадки и эксплуатанта. В доктрине данное правило сравнивали с юрисдикционным режимом в отношении пиратства, поскольку, по сути, для установления юрисдикции согласно Гаагской конвен-

ции 1970 г. государствам не требуется наличия какой-либо связи с воздушным судном или преступлением.

Гаагская конвенция 1970 г. более полно, по сравнению с Токийской конвенцией 1963 г., решила проблему отсутствия юрисдикции. Кроме того, в Гаагской конвенции 1970 г. содержатся определенные правила об экстрадиции преступников, что должно способствовать обеспечению реализации ее юрисдикционных положений на практике.

При этом проблемы отсутствия юрисдикции и "реальной связи" не были решены полностью. Проблема конкуренции юрисдикций не была решена.

5. *Акты саботажа* — ряд диверсионных актов, совершаемых как на борту воздушного судна, так и на земле, борьба с которыми регулируется Монреальской конвенцией 1971 г. в редакции Монреальского протокола 1988 г. Данные документы устанавливают юрисдикционные правила, практически идентичные Гаагской конвенции 1970 г.

6. В связи с Гаагской и Монреальской конвенциями в доктрине обсуждалась проблема практической эффективности их юрисдикционных положений. Различными авторами высказывались противоположные точки зрения. Представляется, что следует согласиться с теми юристами, которые считают положения конвенций неэффективными и не обеспечивающими на практике наказание правонарушителей, что приводит к применению государствами политических методов, не всегда соответствующих международному праву.

Глава 3. ЮРИСДИКЦИЯ ГОСУДАРСТВ В БОРЬБЕ С ПРАВОНАРУШЕНИЯМИ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА: НАЦИОНАЛЬНЫЙ И РЕГИОНАЛЬНЫЙ УРОВНИ

§ 1. Отечественное законодательство

Национальное законодательство является одним из основных показателей реализации государствами международно-правовых обязательств. В настоящей главе проанализировано национальное законодательство, касающееся регулирования вопросов юрисдикции в отношении правонарушений против безопасности аэронавигации Российской Федерации, а также различных зарубежных стран, которые представляют основные регионы мира и правовые системы современности. Кроме того, рассмотрены некоторые региональные соглашения, посвященные борьбе с правонарушениями на воздушном транспорте.

Данный правовой анализ предпринят с целью установления уровня имплементации положений Токийской, Гаагской и Монреальской конвенций (далее — Конвенции) в национальное законодательство, а также выяснение, насколько на национальном и региональном уровнях решены проблемы, рассмотренные в предыдущих главах настоящей работы.

Россия является участником всех рассмотренных в предыдущей главе международных Конвенций. Большинство из них были ратифицированы еще СССР в 1970–1980-е гг.[1], при этом

[1] См.: Токийская конвенция 1963 г. была ратифицирована Указом Президиума ВС СССР от 4 декабря 1987 г. № 8109-XI (Ведомости ВС СССР. —

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[2]). Россия участвует в данных конвенциях как государство — продолжатель СССР[3].

Соответственно, СССР, а затем Россия приняли на себя обязательство имплементировать положения указанных Конвенций в свое национальное законодательство. Определенные действия в этом направлении были предприняты советскими и впоследствии российскими властями.

Юрисдикционные положения *Уголовного кодекса РСФСР* (УК РСФСР), утвержденного Верховным Советом РСФСР 27 октября 1960 г.[4] в связи с ратификацией рассматриваемых Конвенций специально не изменялись.

Ст. 4 и 5 УК РСФСР предусматривалась территориальная юрисдикция РСФСР, а также экстратерриториальная юрисдикция РСФСР в отношении граждан СССР и лиц без гражданства на основе активного персонального принципа.

1987. — № 50. — Ст. 804); Гаагская конвенция 1970 г. — Указом Президиума ВС СССР от 4 августа 1971 г. № 2000-VIII (Ведомости ВС СССР. — 1971. — № 32. — Ст. 327); Монреальская конвенция 1971 г. — Указом Президиума ВС СССР от 27 декабря 1972 г. № 3719-VIII (Ведомости ВС СССР. — 1973 г. — № 1. — Ст. 2); Монреальский протокол 1988 г. — Указом Президиума ВС СССР от 20 февраля 1989 г. № 10153-XI (Ведомости ВС СССР. — 1989 г. — № 10. — Ст. 69); Женевская конвенция 1958 г. — Указом Президиума ВС СССР от 20 октября 1960 г. (Ведомости ВС СССР. — 1960 г. — № 42. — Ст. 390); Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. — Федеральным законом 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" (СЗ РФ. — 1997. — № 9. — Ст. 1013).

[2] См.: Федеральный закон от 3 марта 2007 г. № 28-ФЗ "О снятии оговорок к некоторым международным договорам" (СЗ РФ. — 2007. — № 10. — Ст. 1155).

[3] См.: Письмо МИД РФ от 13 января 1992 г. № 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.

[4] См.: Ведомости ВС РСФСР. — 1960. — № 40. — Ст. 591.

Кроме того, в ч. 3 ст. 5 УК РСФСР было установлено правило о том, что "иностранцы за преступления, совершенные вне пределов СССР, подлежат ответственности по советским уголовным законам в случаях, предусмотренных *международными соглашениями*". То есть для случаев экстратерриториальной юрисдикции в отношении иностранных граждан имелась отсылка к международным договорам СССР.

Следует подчеркнуть, что речь в данном случае идет лишь об экстратерриториальном действии советского законодательства в объеме, предусмотренным международным договором СССР, но не о возможности непосредственного действия международного договора. Согласно ст. 2 Основ уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик от 25 декабря 1958 г.[1] (далее — Основы) уголовное законодательство СССР состояло из указанных Основ, а также "общесоюзных законов, предусматривающих ответственность за отдельные преступления, и уголовных кодексов союзных республик". Как видно, международные договоры СССР здесь не упоминаются.

Соответственно, экстратерриториальную юрисдикцию по основаниям, предусмотренным в международных договорах, СССР, РСФСР и другие союзные республики могли установить только в отношении деяний, включенных в их уголовные кодексы или указанных в общесоюзных законах в качестве преступлений.

Практически сразу после ратификации Гаагской конвенции 1970 г. в УК РСФСР на основании Указа Президиума Верховного Совета РСФСР от 17 апреля 1973 г. "О внесении дополнений и изменений в Уголовный кодекс РСФСР"[2] (далее — Указ) в гл. 10 ("Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения") УК РСФСР была включена статья 213.2 "*Угон воздушного судна*"[3] следующего содержания:

---

[1] См.: Свод законов СССР. — 1990. — Т. 10. — С. 501.

[2] См.: Ведомости ВС СССР. — 1973. — № 16. — Ст. 352.

[3] 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 смежные положения, предусматривавшие ответственность за бандитизм (ст. 77), умышленное убийство (ст. 101–104), нанесение телесных повреждений (ст. 108–111, 112), нарушение правил международных полетов (ст. 84), измену Родине (ст. 64).

“Угон воздушного судна, находящегося на земле или в полете, — наказывается лишением свободы на срок от трех до десяти лет.

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, — наказываются лишением свободы на срок от пяти до пятнадцати лет с конфискацией имущества или без таковой.

Действия, предусмотренные частями первой и второй настоящей статьи, если они повлекли гибель людей или причинение тяжких телесных повреждений, — наказываются лишением свободы на срок от восьми до пятнадцати лет с конфискацией имущества или смертной казнью с конфискацией имущества”.

Угон воздушного судна был отнесен к разряду тяжких преступлений (п. 2 Указа), а также преступлений, в отношении которых не применяются условно-досрочное освобождение от наказания и замена неотбытой части наказания более мягким наказанием (п. 5 Указа), т. е. в понимании советского законодателя, были установлены достаточно суровые меры наказания за его совершение.

Таким образом, можно заключить, что, поскольку во исполнение Гаагской конвенции 1970 г. в УК РСФСР (и уголовных кодексах других союзных республик) был криминализирован угон воздушного судна, наличие отсылки к международным договорам позволяло применять юрисдикционные положения Гаагской конвенции 1970 г. в отношении угона воздушного судна.

Следует указать, что формулировки УК РСФСР не полностью соответствовали положениям Гаагской конвенции 1970 г. Понятие “угон воздушного судна” тесно связано с понятием “незаконный захват”, как оно сформулировано в Гаагской конвенции 1970 г., но не совпадает с ним. Можно отметить следующие принципиальные отличия.

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.

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. 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[1].

В-третьих, Гаагская конвенция 1970 г. (п. 2 ст. 3) регулирует вопросы, связанные с незаконным захватом судов лишь гражданской авиации. Некоторые советские юристы утверждали, что предметом ст. 213.2 УК РСФСР являются исключительно гражданские воздушные суда[2]. Большинство авторов[3], однако, придерживались точки зрения о том, что УК РСФСР действовал не только в отношении гражданской авиации, но и 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"[4].

В-четвертых, среди специалистов возникла дискуссия относительно предмета преступления, включенного в УК РСФСР.

---

[1] См.: Правда. — 1970. — 31 дек.

[2] 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.

[3] См., напр.: *Чучаев А. И.* Ответственность за угон воздушного судна // Вопросы совершенствования уголовно-правовых норм на современном этапе: Межвуз. сб. науч. тр. / Сверд. юрид. ин-т. им. Р. А. Руденко. — Свердловск, 1986. — С. 124; *Иванов И., Михайлов М.* Указ. соч. [с. 81]. — С. 94;

[4] *Чучаев А. И.* Указ. соч. — С. 123.

Дело в том, что ст. 213.2 УК РСФСР касалась именно угона воздушного судна или его захвата *с целью* угона, т. е. его "незаконного перемещения в полете в какую-либо географическую точку"[1], 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. При этом "угон" и "захват" являются различными понятиями.

Правовед А. И. Чучаев 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"[2].

Отечественный ученый Ю. Н. Малеев отметил, что "незаконный захват воздушного судна" может быть сопряжен с ограблением пассажиров, вымогательством, уничтожением судна и т. д. без его фактического угона"[3]. Следует отметить, что мировой практике известны примеры, когда лица, захватившие воздушное судно, не имели цели угнать его, а требовали выкуп, после получения которого выпрыгивали с парашютом[4].

Указанные отличия УК РСФСР в формулировке состава преступления, предусмотренного Гаагской конвенцией 1970 г., отразились и на действии юрисдикционных положений УК РСФСР в отношении этого преступления.

Так, между отечественными юристами возникла дискуссия о пределах экстратерриториального действия УК РСФСР

---

[1] *Малеев Ю. Н.* Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Понятийно-терминологический аппарат // Сов. ежегод. междунар. права 1973 / Под ред. Е. Т. Усенко. — М.: Наука, 1975. — С. 249; *Дьяков С., Рупин Ю.* Ответственность за угон воздушного судна // Социалистическая законность. — 1979. — № 8. — С. 33.

[2] *Чучаев А. И.* Указ. соч. — С. 127.

[3] *Малеев Ю. Н.* Принцип "выдать или наказать" в отношении преступления "незаконный захват воздушного судна". — С. 105.

[4] См.: International Herald Tribune. — January 22. — 1971; Ibid. April 10. — 1972; The Observer. — 1972. — May 7; Ibid. — 1972. — June 4; Ibid. — 1972. — June 25.

в отношении угона воздушного судна, совершенного иностранным гражданином. Большинство ученых указывали, 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[1]. Как отмечал А. И. Чучаев, "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"[2].

Однако следует согласиться с точкой зрения, которую высказывали другие авторы, например В. К. Глистин[3]. Он отмечал, 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., т. е. только в отношении захвата воздушного судна и только если преступление было совершено на борту воздушного судна в полете.

Кроме того, поскольку действие ст. 213.2 распространяется на захват воздушного судна исключительно с целью его угона, СССР не мог распространить свою экстратерриториальную

---

[1] 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.

[2] *Чучаев А. И.* Указ. соч. — С. 130.

[3] Курс советского уголовного права / Отв. ред. Н. А. Беляев: В 5 т. — Т. 5. — Л.: Изд-во ЛГУ, 1981. — С. 121.

юрисдикцию в отношении иностранцев, совершивших вне территории СССР захват воздушного судна в полете без цели его угона.

Следует отметить, что помимо криминализации угона воздушного судна какие-либо другие изменения, касающиеся, в частности, криминализации актов саботажа, предусмотренных Монреальской конвенцией 1971 г., либо дополнения УК РСФСР отсылками к международным договорам, в законодательство советского периода внесены не были.

При этом некоторые преступления, которые охватывают деяния, являющиеся предметом Монреальской конвенции 1971 г., были предусмотрены в УК РСФСР еще до ее ратификации Советским союзом, в частности: терроризм (ст. 213.3) и заведомо ложное сообщение об акте терроризма (ст. 213.4).

В конце существования СССР был также принят 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"[1].

Указанный Закон представлял собой попытку более полной унификации законодательства СССР с рассматриваемыми международными Конвенциями. В нем было предусмотрено установление уголовной ответственности не только за угон и захват, в том числе, воздушного судна (ст. 3), но и за ряд актов саботажа, 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-I[2] указанный Закон был введен в действие, а Указ Президиума Верховного Совета СССР от 3 января 1973 г. "Об уголовной ответственности за угон воздушного судна" признан утратившим силу.

Следует отметить, что в УК РСФСР указанные составы преступлений в то время включены не были, однако согласно ст. 2

---

[1] Ведомости Совета народных депутатов СССР и Верховного Совета СССР (СНД СССР и ВС СССР). — 1990. — № 44. — Ст. 911.

[2] Там же. — Ст. 912.

УК РСФСР, а также ст. 2 Основ, общесоюзные законы об уголовной ответственности являлись составной частью уголовного законодательства РСФСР и до включения в УК РСФСР они должны были применяться на территории РСФСР непосредственно.

В рамках тенденции к открытости в начале 1990-х гг. СССР, а затем Российская Федерация подтвердили намерение активно участвовать в международном сотрудничестве, в том числе и в сфере авиационной безопасности. Об этом свидетельствуют, в частности, меморандумы в данной области, заключенные с правительствами США[1] и Соединенного Королевства[2].

Положения *Уголовного кодекса Российской Федерации*[3] (УК РФ) о юрисдикции были расширены по сравнению с УК РСФСР.

В ст. 11–12 УК РФ предусмотрены следующие принципы, на основании которых РФ может установить свою юрисдикцию в отношении преступлений, криминализированных в УК РФ:

— территориальный принцип (п. 1, 2 ст. 11);

— активный персональный принцип (п. 1 ст. 12);

— реальный принцип (п. 3 ст. 12).

Кроме того, в соответствии с положениями Токийской, Гаагской и Монреальской конвенций УК РФ прямо предусматривает возможность установления юрисдикции России 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 го-

---

[1] Меморандум "О понимании между Правительством СССР и Правительством США о сотрудничестве в области безопасности гражданской авиации" (Москва, 30 июля 1991 г.) // Сборник международных договоров СССР и Российской Федерации. — Вып. 47. — М.: Междунар. отношения, 1994. — С. 383–389.

[2] Меморандум "О понимании между Правительством РФ и Правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии относительно сотрудничества в области безопасности гражданской авиации (Лондон, 9 ноября 1992 г.) // Бюллетень международных договоров. — 1994. — № 7. — С. 26–30.

[3] Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // СЗ РФ. — 1996. — № 25. — Ст. 2954.

сударстве и привлекаются к уголовной ответственности на территории Российской Федерации" (п. 3 ст. 12).

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.

Однако, несмотря на указанные изменения, основная проблема, которая возникает в связи с юрисдикционными положениями УК РФ, осталась прежней. В отношении деяний, предусмотренных международными Конвенциями, но не криминализированных в УК РФ, Россия осуществить свою экстратерриториальную юрисдикцию по основаниям, предусмотренным в международных конвенциях, не может.

Следует отметить, что в доктрине (с учетом положения ч. 4 ст. 15 Конституции РФ от 12 декабря 1993 г.[1]), называющей международные договоры РФ составной частью ее правовой системы, высказывалась точка зрения об отсутствии необходимости имплементации норм международных конвенций РФ, поскольку они могут действовать напрямую.

В частности, А. И. Травников 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"[2].

Необходимо подчеркнуть, что данная позиция справедлива для любой отрасли российского законодательства, кроме уголовной. В этой связи вызывает сомнения обоснованность точки зрения о том, что международно-правовые понятия преступлений

---

[1] СЗ РФ. — 2014. — № 15. — Ст. 1691.

[2] См., напр.: Комментарий к Воздушному кодексу Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (постатейный) / Под ред. А. И. Травникова. — М.: Деловой двор, 2012.

“не следует в полном объеме переносить в национальное уголовное законодательство”, поскольку они “создаются для урегулирования конфликтов международного характера”[1].

Следует согласиться с теми учеными, которые придерживаются позиции о невозможности прямого применения международных конвенций в уголовно-правовой сфере России. Указанные авторы отмечали, 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”[2], и, соответственно, международные договоры РФ не могут действовать напрямую.

Данный вывод можно подтвердить и судебной практикой. Так, Верховный Суд РФ 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”[3] 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 Рос-

---

[1] *Нагаева Т. И.* Пиратство как вид преступного деяния (историко-правовой аспект) // Государство и право. — 2010. — № 10. — С. 12.

[2] 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.

[3] Бюллетень Верховного Суда РФ. — 2003. — № 12. — С. 3.

сийской Федерации в тех случаях, когда норма Уголовного кодекса Российской Федерации прямо устанавливает необходимость применения международного договора Российской Федерации...” (абз. 1, 3 п. 6).

Таким образом, имплементация юрисдикционных положений рассматриваемых международных Конвенций в уголовное законодательство РФ напрямую зависит от того, насколько точно деяния, криминализированные в УК РФ, совпадают с их трактовкой в международных конвенциях.

В действующем УК РФ содержится ряд статей, криминализирующих отдельные виды правонарушений на воздушном транспорте, в частности: ст. 205 “Террористический акт”; ст. 211 “Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава”; ст. 214 “Вандализм”; ст. 227 “Пиратство”; ст. 267 “Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения” и др.

Следует отметить, что многие положения указанных статей были заимствованы из УК РСФСР.

Так, ст. 211 УК РФ “Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава” выглядит следующим образом:

“1. Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава, а равно захват такого судна или состава в целях угона —

наказываются лишением 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.

Как видно, аналогично УК РСФСР, в УК РФ криминализирован именно угон воздушного судна или его захват с целью угона, а не "захват воздушного судна", как он понимается в Гаагской конвенции 1970 г.

Формулировки, аналогичные УК РСФСР, содержатся в УК РФ и в отношении "актов саботажа".

Новеллой УК РФ можно считать криминализацию пиратства — преступления, предусмотренного Женевской конвенцией 1958 г. и Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. Вместе с тем определение пиратства в УК РФ существенно отличается от трактовки указанных Конвенций.

"Пиратство" согласно ч. 1 ст. 227 УК РФ понимается как "нападение на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом, совершенное с применением насилия либо с угрозой его применения", квалифицированными видами пиратства являются: преступление, совершенное с применением оружия или предметов, используемых в качестве оружия (ч. 2 ст. 227) и (или) организованной группой либо повлекшее по неосторожности смерть человека или иные тяжкие последствия (ч. 3 ст. 227).

Как было указано выше в настоящей главе, в международных Конвенциях понятие "пиратства" означает деяния, совершенные в отношении не только морских, но и воздушных судов; нападение должно быть совершено с другого частновладельческого судна (летательного аппарата); в личных целях; в открытом море или в другом месте вне юрисдикции какого-либо государства.

Данное обстоятельство было подвергнуто критике в литературе. В частности, В. С. Комиссаров отметил, что в связи с отсутствием в УК РФ указания на место совершения пиратства (территория за пределами государственной юрисдикции) "возникает неразрешимая проблема конкуренции пиратства с разбоем, бандитизмом или угоном судна водного транспорта"[1].

Следует отметить, что это не просто создает проблемы квалификации, но и в целом лишает смысла наличие в УК РФ отдельной статьи о пиратстве с точки зрения международного со-

---

[1] *Комиссаров В. С.* Ответственность за пиратство по Уголовному кодексу РФ // Ваш адвокат. — 1998. — № 3. — С. 32.

трудничества. Дело в том, что целью международных Конвенций, предусмотревших определение термина "пиратство", являлось прежде всего установление правила об универсальной юрисдикции государств в отношении деяния, как оно определено в данных Конвенциях. Соответственно, поскольку в УК РФ предусмотрено фактически другое деяние, установить универсальную юрисдикцию в его отношении РФ не сможет.

В. С. Комиссаров отметил, что при решении вопроса отграничения пиратства по УК РФ от сходных составов бандитизма, разбоя и др. "правоохранительным органам придется прибегать к помощи положений, содержащихся в ст. 15 Конституции Российской Федерации, согласно которым при коллизии норм международного и внутригосударственного права приоритет должен отдаваться нормам международного права"[1]. С данной точкой зрения, однако, нельзя согласиться в связи с отсутствием возможности прямого применения международных договоров в сфере уголовного права РФ.

В литературе высказывались утверждения о необходимости приведения российского уголовного закона в соответствие с положениями международных Конвенций и предлагалось, например, следующее определение пиратства: "Нападение или иной неправомерный акт насилия либо угроза его применения в отношении водного либо воздушного судна, совершенные экипажем либо пассажирами другого судна с личными целями на территории вне юрисдикции какого-либо государства"[2].

Представляется, однако, что распространение правил о пиратстве на воздушный транспорт неоправданно, поскольку, как указано в главе 2 настоящего исследования, на практике такие деяния практически не совершаются.

Таким образом, можно отметить, что, по сравнению с уголовным законодательством РСФСР, УК РФ не привнес каких-либо существенных преобразований в сфере противодействия преступлениям на воздушном транспорте. Несмотря на то, что Россия участвует во всех основных универсальных Конвенциях о противодействии данным преступлениям, их положения

---

[1] См.: *Комиссаров В. С.* Указ. соч. — С. 32.

[2] *Бикеев И. И.* Указ. соч. — С. 70.

не полностью имплементированы в российское законодательство, и, следовательно, не во всех предусмотренных Конвенциями случаях Россия может установить свою юрисдикцию в отношении таких преступлений.

С учетом изложенного приходится констатировать, что пример отечественного законодательства — еще один аргумент в пользу довода о практической неэффективности Гаагской и Монреальской конвенций, поскольку именно степень имплементации положений международных договоров в национальное законодательство государств определяет, будут ли они фактически действовать.

Следует также отметить, что УК РФ не содержит каких-либо правил для решения проблем, указанных в предыдущей главе в связи с Конвенциями.

Так, не решена в УК РФ проблема конкуренции юрисдикций.

Актуальна для России и проблема так называемого юрисдикционного пробела Токийской конвенции 1963 г., предмет которой включает не только преступления, но и правонарушения, которые не квалифицированы в национальном законодательстве в качестве преступлений. Как указано выше, в уголовно-правовой сфере Токийская конвенция 1963 г. не может применяться напрямую, однако в отношении административных правонарушений *Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях*[1] (далее — КоАП РФ) предусматривает такую возможность: согласно ст. 1.8 КоАП РФ юрисдикция РФ может быть установлена в отношении правонарушений, совершенных на территории РФ, а также за пределами территории РФ в случаях, предусмотренных международным договором РФ. Для правонарушений на воздушном транспорте таким международным договором является Токийская конвенция 1963 г.

Очевидно, что незаконные акты, совершаемые на борту воздушных судов, которые можно объединить под термином "недисциплинированное поведение", не всегда по степени общественной опасности могут быть квалифицированы в качестве

[1] Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СЗ РФ. — 2002. — № 1 (ч. I). — Ст. 1.

преступлений. Следовательно, если составы таких актов предусмотрены в КоАП РФ, в их отношении действуют юрисдикционные правила КоАП РФ и, соответственно, Токийской конвенции 1963 г., которая, в отличие от Гаагской и Монреальской конвенций, не предусматривает установление юрисдикции государства посадки и государства эксплуатанта. Таким образом, Россия не может устранить свою юрисдикцию в отношении пассажиров — иностранных граждан, совершивших деяние, имеющее признаки мелкого хулиганства согласно КоАП РФ, на борту иностранного воздушного судна вне пределов территории РФ, если воздушное судно совершило посадку на территории РФ.

Указанные проблемы не были решены и в рамках регионального сотрудничества России с другими государствами — участниками СНГ.

В частности, в рамках Содружества независимых государств (далее — СНГ) было заключено *Соглашение о сотрудничестве по обеспечению защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Минск, 26 мая 1995 г.)*[1], которое не предусматривает каких-либо правил, отличных от содержащихся в Конвенциях. В ст. 6 данного Соглашения прямо указано, что "вопросы юрисдикции в отношении лиц, совершивших или пытавшихся совершить акт незаконного вмешательства в отношении воздушного судна одной из Сторон, выдачи этих лиц, а также оказания правовой помощи при расследовании таких случаев решаются в соответствии с межгосударственными соглашениями, участниками которых являются Стороны". Следует отметить, что Распоряжением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2008 г. № 1436-р[2] временное применение в России данного Соглашения было прекращено.

Россия является также участником региональных международных договоров, регулирующих вопросы сотрудничества в борьбе с терроризмом, в частности *Договора о сотрудничестве государств — участников Содружества Независимых Государств в борьбе с терроризмом (Минск, 4 июня 1999 г.)*[3] и

---

[1] Информационный вестник Совета глав государств и Совета глав правительств СНГ "Содружество". — 1995. — № 2 (19). — С. 127–130.

[2] СЗ РФ. — 2008. — № 40. — Ст. 4582.

[3] СЗ РФ. — 2006. — № 22. — Ст. 2291.

Шанхайской конвенции о борьбе с терроризмом, сепаратизмом и экстремизмом (Шанхай, 15 июня 2001 г.)[1], однако данные документы не регулируют вопросы соотношения юрисдикций государств-участников. Так, первый из указанных договоров вообще не касается вопросов сотрудничества в области установления и осуществления юрисдикции в отношении правонарушений и организации выдачи преступников, в п. 3 ст. 2 второго указано, что в ходе его реализации "в вопросах, связанных с выдачей и оказанием правовой помощи по уголовным делам, Стороны осуществляют сотрудничество в соответствии с международными договорами, участниками которых они являются, и с учетом национального законодательства Сторон".

§ 2. Законодательство зарубежных стран

2.1. Австралийский союз

Законодательство Австралийского союза (далее — Австралия) о правонарушениях против безопасности на воздушном транспорте состоит из Уголовного кодекса 1995 г.[2] (далее — УК Австралии), а также Закона о преступлениях (на авиационном транспорте) 1991 г.[3] (далее — Закон о преступлениях).

УК Австралии предусматривает несколько видов юрисдикции Австралии для различных преступлений, в частности: стандартная географическая юрисдикция ("*Standard geographical jurisdiction*", ст. 14) и расширенная географическая юрисдикция ("*Extended geographical jurisdiction*", ст. 15), имеющая, в свою очередь, категории A, B, C, D.

УК Австралии (ч. 5.3 гл. 5) устанавливает ответственность за терроризм, к которому относится совершение террористи-

---

[1] СЗ РФ. — 2003. — № 41. — Ст. 3947.

[2] An Act Relating to the Criminal Law No. 12 dated March 15, 1995, or Criminal Code Act 1995. — URL: http://www.comlaw.gov.au/Series/C2004A04868 (дата обращения: 27.04.2015).

[3] Crimes (Aviation) Act No. 131 dated September 27, 1991. — URL: http://www.comlaw.gov.au/Series/C2004A04214 (дата обращения: 27.04.2015).

ческих актов. К понятию "террористический акт" относится, в том числе, серьезное вмешательство, нарушение или разрушение (или угроза совершения указанных действий) электронных систем, используемых на транспорте, совершаемое по политическим, идеологическим или религиозным мотивам с целью оказания влияния посредством устрашения на правительства государств или устрашения общества в целом или отдельных общественных групп (п. 100.1 "Определения" ст. 100). В отношении данного деяния УК Австралии (п. (2) ст. 101) предусматривает расширенную географическую юрисдикцию категории D, что подразумевает возможность установления юрисдикции Австралии вне зависимости от того, совершено ли оно на территории Австралии или за ее пределами, т. е. универсальную юрисдикцию (п. 15.4 ст. 15).

Очевидно, что формулировка состава "терроризм" является общей, не учитывающей особенности различных преступлений, совершаемых на воздушном транспорте. Однако в УК Австралии нет специального раздела, посвященного транспортным преступлениям. Составы данных преступлений сформулированы в Законе о преступлениях, который был принят с целью имплементации положений Токийской, Гаагской и Монреальской конвенций в национальное законодательство Австралии.

В Законе о преступлениях криминализирован незаконный захват воздушного судна ("*hijacking*"). Под ним понимается захват или осуществление контроля над воздушным судном в полете лицом, находящимся на борту, путем насилия, или угрозы применения насилия, или любой другой формы запугивания (ч. 1, разд. 2, п. 9). Как видно, данное определение идентично предусмотренному в Гаагской конвенции 1970 г. Юрисдикционные положения в отношении данного преступления также идентичны Гаагской конвенции 1970 г. — согласно п. 13 разд. 1 ч. 2 Закона о преступлениях в отношении данного преступления применяется юрисдикция Австралии на основании территориального и активного персонального принципов. Кроме того, в рассматриваемом пункте Закона имеется ссылка на обязательство Австралии установить свою юрисдикцию на основании ст. 4 Гаагской конвенции 1970 г., т. е. фактически данный Закон предусматри-

вает также применение правила о юрисдикции государства посадки и государства эксплуатанта.

Кроме того, в соответствии с п. "a" и "b" ст. 1 Токийской конвенции 1963 г. в Законе о безопасности криминализированы преступления, совершаемые на борту воздушного судна (разд. 2 ч. 2), а также преступления, совершаемые на борту воздушного судна, влияющие на воздушное судно или безопасность воздушного судна (разд. 3 ч. 2), к которым относятся следующие деяния:

— получение или осуществление контроля над воздушным судном;

— намеренное разрушение воздушного судна;

— разрушение воздушного судна с намерением причинения кому-либо смерти либо небрежное отношение к созданию деянием угрозы чьей-либо жизни;

— совершение каких-либо действий, влияющих на безопасность воздушного судна с целью создания угрозы безопасности данного воздушного судна, а также с целью причинения смерти или небрежным отношением к созданию угрозы чьей-либо жизни;

— нападение, высказывание угрозы применения насилия или запугивание члена экипажа воздушного судна;

— такие нападение, угрозы применения насилия или запугивание члена экипажа воздушного судна, которые приводят к вмешательству в выполнение им своих функций, связанных с управлением воздушного судна;

— совершение любого деяния на борту воздушного судна, могущего поставить под угрозу его безопасность;

— перевозка, или помещение опасных предметов на борт воздушного судна, или передача опасных предметов кому-либо с целью помещения на борт воздушного судна, или пронос опасных предметов на борт воздушного судна;

— высказывание угроз разрушения, повреждения или воздействия на безопасность воздушного судна, или причинения смерти кому-либо на борту;

— высказывание ложных утверждений относительно получения контроля над воздушным судном, или его разрушения, или убийства находящихся на его борту лиц.

В отношении данных преступлений Закон (см. п. 3 разд. 2 ч. 1, определения "*Division 2 aircraft*" и "*Division 3 aircraft*") устанавливает широкие юрисдикционные полномочия Австралии, основанные на принципе флага, а также в дополнение к этому — на основании правила о юрисдикции государства посадки.

Также на основании разделов 4, 5 ч. 2 Закона о преступлениях криминализированы деяния, указанные в ст. 1 Монреальской конвенции 1971 г. и ст. II Монреальского протокола 1988 г. Что касается юрисдикционных положений, то в Законе о преступлениях указано на применение принципа флага и активного персонального принципа, однако также имеется ссылка на обязанность Австралии установить юрисдикцию в соответствии со ст. 5 Монреальской конвенции, т. е. фактически также на основании принципа юрисдикции государства посадки и государства эксплуатанта.

Вопросы сотрудничества Австралии с другими государствами в сфере экстрадиции лиц, совершивших преступления на воздушном транспорте, регулируются Законом об экстрадиции 1988 г.[1] (далее — Закон об экстрадиции), а также Правилами экстрадиции (на воздушном транспорте) 2009 г.[2] (далее — Правила экстрадиции).

Закон об экстрадиции устанавливает общую процедуру и условия экстрадиции лиц, обвиняемых в совершении преступления. Положения данного закона вполне стандартны и включают, в том числе, запрет на выдачу лиц, обвиняемых в совершении политического преступления (ч. 1, ст. 7). При этом в австралийском Законе об экстрадиции предусмотрено, что преступления, криминализированные в Гаагской и Монреальской конвенциях, не относятся к политическим для целей выдачи (ч. 1, ст. 5).

Правила экстрадиции закрепляют положение о том, что для экстрадиции лиц на основании Гаагской, Монреальской конвен-

---

[1] An Act Relating to the Extradition of Persons to and from Australia No. 4 dated March 09, 1988, or Extradition Act of 1988. — URL: http://www.comlaw.gov.au/Series/C2004A03597 (дата обращения: 27.04.2015).

[2] Extradition (Aviation) Regulations. Select Legislative Instrument No. 92 dated June 4, 2009. — URL: http://www.comlaw.gov.au/Details/F2009L02133 (дата обращения: 27.04.2015).

ций и Монреальского протокола Австралии не требуется заключения специального двустороннего соглашения о выдаче с государством, также являющемся участником данных Конвенций (п. 5–7). Данное правило корреспондирует ст. 8 Гаагской и Монреальской конвенций.

Национальное уголовное и уголовно-процессуальное законодательство Австралии в сфере противодействия преступлениям на воздушном транспорте можно, пожалуй, назвать образцово-показательным в том смысле, что положения рассмотренных Конвенций имплементированы в него наиболее полно и точно.

2.2. Канада

Законодательство Канады о правонарушениях против безопасности на воздушном транспорте представлено в основном Уголовным кодексом 1985 г.[1] (далее — УК Канады), а также иными законами, принятыми Парламентом (п. 2 ст. 6 ч. 1 УК Канады).

УК Канады по общему правилу предусматривает только одно основание для установления юрисдикции в отношении преступления — его совершение на территории Канады (т. е. на основании территориального принципа, п. 2 ст. 6 ч. 1 УК Канады). Однако для отдельных видов преступлений, в частности, преступлений на воздушном транспорте, предусмотрены основания для установления экстратерриториальной юрисдикции Канады.

В частности, речь идет о совершении преступления по законодательству Канады на борту или в отношении воздушного судна в полете, зарегистрированного в Канаде, или арендованного без экипажа и эксплуатируемого лицом, которое, согласно законодательству Канады, подлежит регистрации в качестве владельца воздушного судна, зарегистрированного в Канаде, или на любом воздушном судне в полете, если оно совершило посадку на территории Канады (п. 1 ст. 7 ч. 1 УК Канады).

При этом согласно п. 2 ст. 7 ч. 1, ст. 76, 77 ч. II "Преступления против общественного порядка" ("*Offences against Public*

[1] An Act Respecting the Criminal Law, or Criminal Code (R.S.C., 1985. — P. 46). — URL: http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-46/ (дата обращения: 27.04.2015).

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.

Кроме того, согласно ст. 81.01 ч. II.1 "Терроризм" ("*Terrorism*") УК Канады указанные деяния квалифицируются в качестве "террористической деятельности" ("*Terrorist activity*"). Согласно п. 3.75 ст. 7 ч. 1 УК Канады в отношении данных деяний Канада может

также установить экстратерриториальную юрисдикцию, если они совершены за пределами территории Канады против гражданина Канады, т. е., на основании пассивного персонального принципа.

Вопросы экстрадиции урегулированы в Канаде Законом об экстрадиции 1999 г.[1] ("*Extradition Act*"). Согласно п. 1 ст. 3 данного Закона, лицо может быть экстрадировано с территории Канады в соответствии с данным Законом и соответствующим соглашением об экстрадиции, вне зависимости от того, было ли совершено данное преступление на территории, находящейся под юрисдикцией Канады, или нет, и может ли Канада осуществлять свою юрисдикцию в отношении данного преступления.

Согласно подп. "c" п. 1 ст. 46 Закона об экстрадиции 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, как было указано выше в настоящем исследовании, рассматриваемые 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, если оно будет признано Канадой политическим.

Таким образом, в законодательство Канады в целом имплементированы положения Конвенций.

2.3. Соединенные Штаты Америки

Уголовное и уголовно-процессуальное законодательство США в целом представлено разделом 18 Кодекса США "Прес-

[1] 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. — P. 18). — URL: http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/E-23.01/ (дата обращения: 27.04.2015).

тупления и уголовный процесс" ("*Crimes and Criminal Procedure*")[1] (далее — Раздел 18). Кроме этого, преступлениям и иным правонарушениям на воздушном транспорте посвящено несколько параграфов раздела 49 Кодекса США "Транспорт" ("*Transportation*")[2] (далее — Раздел 49).

Принципы, применяемые при установлении юрисдикции США в отношении преступлений и других правонарушений на воздушном транспорте, указаны в § 46501 Раздела 49 и в совокупности именуются термином "Специальная юрисдикция США в отношении воздушного судна" ("*Special aircraft jurisdiction of the United States*"). В целом данная юрисдикция основана на принципе связи между государством и воздушным судном и включает следующие виды юрисдикции:

— государства регистрации воздушного судна (принцип флага, подп. "a" п. 2 § 4650);

— территориальная юрисдикция (подп. "c" п. 2 § 4650);

— юрисдикция государства посадки (подп. "d" п. 2 § 4650), которая применяется, если территория США является запланированным местом посадки либо последним местом вылета воздушного судна, если оно фактически совершает посадку на территории США;

— юрисдикция государства эксплуатанта (для воздушных судов, находящихся в аренде без экипажа или в лизинге) (подп. "e" п. 2 § 4650).

Указанные юрисдикционные правила применяются в отношении следующих преступлений:

Во-первых, разрушение воздушного судна или авиационной техники, криминализированное в п. "a" § 32 гл. 2 ч. 1 Раздела 18. Данное преступление включает умышленное совершение ряда деяний, связанных с поджогом, повреждением, разрушением, выведением из строя, уничтожением, насильственным вмешательством в эксплуатацию воздушного судна и аэронавигационной техники.

---

[1] U.S. Code. Title 18. Crimes and Criminal Procedure. — URL: http://uscode.house.gov/download/download.shtml (дата обращения: 27.04.2015).

[2] U.S. Code. Title 49. Transportation. — URL: http://uscode.house.gov/download/download.shtml (дата обращения: 27.04.2015).

Во-вторых, нападение или запугивание члена экипажа или бортпроводника в целях вмешательства в исполнение их обязанностей, предусмотренное в § 46504 Раздела 49.

В-третьих, в соответствии с § 46505 Раздела 49, совершение так называемых общеуголовных преступлений на борту воздушного судна — убийства, ограбления, нападения и некоторых других.

Для случая незаконного захвата воздушного судна, как он определен в Гаагской конвенции 1970 г., а также для преступлений, предусмотренных в подп. "d" и "e" ст. 1 Монреальской конвенции 1971 г. (разрушение или повреждение аэронавигационного оборудования или вмешательство в его эксплуатацию, если любой такой акт может угрожать безопасности воздушных судов в полете; сообщение заведомо ложных сведений, что создает угрозу безопасности воздушного судна в полете), данные правила несколько расширены: юрисдикция США как государства посадки не ограничена местом вылета или запланированным местом посадки воздушного судна, а применяется во всех случаях, когда воздушное судно с преступником на борту совершает посадку на территории США (подп. "ii", "iii" подп. "d" п. 2 § 4650).

Следует отметить, что указанные юрисдикционные правила применяются также в отношении менее серьезных правонарушений, которые можно объединить под термином "недисциплинированное поведение" (§ 46301, 46318 Раздела 49).

При этом в отношении ряда правонарушений на воздушном транспорте предусмотрены дополнительные возможности для установления юрисдикции.

Так, дополнительные основания предусмотрены для деяний, криминализированных в п. "b" § 32 и 37 гл. 2 ч. 1 Раздела 18, к которым относятся умышленное применение насилия к какому-либо лицу на борту иностранного воздушного судна, разрушение иностранного воздушного судна, находящегося в эксплуатации, или помещение на него разрушающего устройства или вещества, если совершение данных деяний может создать угрозу безопасности воздушного судна, а также незаконное и преднамеренное совершение с использованием любого устройства, вещества или оружия акта насилия против лица, находящегося

в аэропорту, используемом для международной гражданской авиации, который приводит или может привести к причинению серьезного вреда здоровью, а также разрушение или серьезное повреждение инфраструктуры такого аэропорта или находящегося в нем воздушного судна, не находящегося в эксплуатации, или нарушение работы аэропорта, если указанные деяния могут создать угрозу безопасности аэропорта. В отношении данных деяний США могут установить свою юрисдикцию также на основании активного и пассивного персонального принципов, а также если преступник обнаружен на территории США.

Вопросы экстрадиции урегулированы положениями гл. 209 "Экстрадиция" ч. 2 Раздела 18, основное содержание которых можно суммировать следующим образом. Нормы об экстрадиции применяются только при условии наличия соглашения об экстрадиции с государством, на территории которого совершено преступление (п. "a" § 3181), при этом, если в таком соглашении прямо не указано иное, правила об экстрадиции не затрагивают вопросы экстрадиции граждан США или постоянно проживающих на территории США лиц (решение об экстрадиции которых принимается Государственным секретарем США по собственному усмотрению — § 3196), а также лиц, обвиняемых в совершении преступления политического характера (п. "b" § 3181). При этом правонарушения на воздушном транспорте, предусмотренные Конвенциями, не исключены из числа политических.

Анализ национального законодательства США позволяет сделать вывод, что положения международных Конвенций в сфере противодействия правонарушениям на воздушном транспорте в целом США имплементированы.

2.4. Федеративная Республика Германия

Важнейшим законом Федеративной Республики Германия (далее — ФРГ) о правонарушениях против безопасности воздушного транспорта является Уголовный кодекс 1998 г.[1] (далее — УК

[1] Criminal Code (Strafgesetzbuch, StGB) dated November 13, 1998. — URL: http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/index.html (дата обращения: 27.04.2015).

ФРГ). Отдельные соответствующие нормы содержатся также в иных законах, в частности Законе о реорганизации работы по обеспечению авиационной безопасности 2005 г.[1].

УК ФРГ закрепляет правило о территориальной юрисдикции ФРГ (ст. 3), а также юрисдикции на основании принципа флага (ст. 4). УК ФРГ предусматривает также возможность установления экстратерриториальной юрисдикции на основании реального принципа (ст. 5), а именно, в отношении преступлений, направленных против интересов ФРГ, таких как, например, преступления против национальной безопасности, подготовка агрессивной войны и др.

К правонарушениям на воздушном транспорте, в отношении которых действуют указанные юрисдикционные правила, относятся:

— опасное вмешательство в деятельность воздушного транспорта, под которым понимается разрушение, повреждение или уничтожение воздушного судна или его оборудования, создание препятствий, подача ложных знаков и сигналов и другие аналогичные акты (ст. 315 УК ФРГ);

— создание опасности для воздушного транспорта, под которым понимается управление воздушным судном в состоянии алкогольного, наркотического и другого опьянения, а также при наличии физических или психических нарушений, исключающих способность безопасного управления воздушным судном, нарушение правил безопасности, могущее повлечь серьезные последствия, лицом, ответственным за соблюдение таких правил (ст. 315с УК ФРГ).

В Законе о реорганизации работы по обеспечению авиационной безопасности 2005 г. предусмотрен также такой состав правонарушения, как пронос на борт воздушного судна предметов, запрещенных данным Законом, в том числе оружия, взрывчатых веществ, огнеопасных жидкостей.

---

[1] Act on the Reorganization of Aviation Security Tasks (Luftsicherheitsgesetz, LuftSiG) dated January 11, 2005. — URL: http://www.gesetze-im-internet.de/luftsig/BJNR007810005.html (дата обращения: 27.04.2015). Неофициальный перевод на английский язык. — URL: http://www.iuscomp.org/gla/statutes/LuftSiG.htm (дата обращения: 27.04.2015).

Кроме этого, в ст. 6 УК ФРГ содержится правило о том, что право ФРГ применяется также (вне зависимости от права места совершения акта) в отношении преступлений против международных интересов, к которым относятся, в частности, преступления против воздушного транспорта, предусмотренные в ст. 316с УК ФРГ (п. 3 ст. 6), а именно — 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. Фактически в отношении такого деяния предусмотрена возможность установления универсальной юрисдикции ФРГ, т. е. вне зависимости от наличия какой-либо связи между преступлением и государством.

Таким образом, законодательство ФРГ предусматривает весьма широкие юрисдикционные полномочия в отношении правонарушений на воздушном транспорте. Установление, по сути, универсальной юрисдикции в отношении таких деяний, как незаконный захват воздушного судна, применение насилия на его борту в целом соответствует правилам Гаагской конвенции 1970 г.

Вопросы экстрадиции урегулированы в Законе ФРГ о международном сотрудничестве по уголовным делам 1982 г.[1] Правила выдачи, установленные в данном Законе, вполне стандартны, в том числе его ст. 6 (“Политические преступления, политическое преследование”), указывающая, 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). Кроме того, согласно ст. 9 (“Конкуренция юрисдикций”) этого Закона не допускается выдача, если

[1] ActonInternationalCooperationinCriminalMattersdatedDecember23, 1982. — URL: http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_irg/englisch_irg.html (дата обращения: 27.04.2015).

суд или другой государственный орган ФРГ уже вынес решение в отношении лица, по которому поступил запрос об экстрадиции, либо отказал в передаче дела для судебного разбирательства, или отложил судебное разбирательство, или прекратил производство в соответствии с законодательством ФРГ.

Таким образом, названный Закон ФРГ предоставляет государству широкие полномочия для отказа в выдаче лиц, обвиняемых в совершении преступления на воздушном транспорте, особенно с учетом универсальной юрисдикции ФРГ в отношении наиболее опасных из указанных преступлений.

2.5. Объединенные Арабские Эмираты

Законодательство Объединенных Арабских Эмиратов (далее — ОАЭ) о правонарушениях в сфере авиационной безопасности состоит из Уголовного кодекса 1987 г.[1] (далее — УК ОАЭ), а также иных федеральных законов (ст. 1 УК ОАЭ).

УК ОАЭ устанавливает юрисдикцию ОАЭ в отношении криминализированных в нем правонарушений на основании территориального принципа (ст. 16 УК ОАЭ) и принципа флага (ст. 17 УК ОАЭ). Кроме этого, согласно ст. 21 УК ОАЭ юрисдикция данного государства также устанавливается в отношении любого лица, совершившего на борту воздушного судна в том числе акт саботажа или разрушения международных коммуникационных систем, пиратства или международного терроризма, если это лицо впоследствии обнаружено на территории ОАЭ.

Следует отметить, что территориальная юрисдикция в отношении актов, совершенных на борту воздушных судов, в УК ОАЭ ограничена: в ч. 2 ст. 18 предусмотрено, что юрисдикция ОАЭ не распространяется на деяния, совершенные иностранными гражданами на борту иностранного воздушного судна в момент его нахождения в воздушном пространстве ОАЭ, за исключением случаев совершения воздушным судном посадки в

[1] Federal Law No. 3 of 1987 on Issuance of the Penal Code. Неофициальный перевод на английский язык. — URL: https://www.icrc.org/ihl-nat/6fa4d35e5e3025394125673e00508143/e656047207c93f99c12576b2003ab8c1/$FILE/Penal%20Code.pdf (дата обращения: 27.04.2015).

аэропорту ОАЭ либо если данное правонарушение представляет угрозу для государственной безопасности или общественного порядка, или командир воздушного судна запросил помощь, или нарушитель либо потерпевший являются гражданами ОАЭ.

Данные юрисдикционные правила действуют в отношении следующих актов (ст. 288–294 УК ОАЭ):

— нападение на воздушное судно с целью захвата либо захват какого-либо имущества на борту воздушного судна, с причинением телесных повреждений одному или нескольким пассажирам на борту, или с целью незаконного изменения маршрута следования воздушного судна;

— умышленное создание каким-либо образом угрозы безопасности воздушного судна;

— повреждение воздушного судна;

— намеренное нарушение работы любых общественных транспортных средств, в том числе воздушных;

— виновное совершение действий (либо бездействие), приведших к происшествию на воздушном транспорте, которое нарушает его работу или ставит под угрозу жизни людей;

— умышленное изъятие, повреждение, разрушение или выведение из строя любого оборудования или сигналов, предназначенных для предотвращения транспортных происшествий.

Вопросы экстрадиции регулируются в ОАЭ Законом о международном судебном сотрудничестве по уголовным делам 2006 г.[1] (далее — Закон о сотрудничестве). Положения данного Закона об условиях экстрадиции (ст. 7) достаточно стандартны, при этом обращают на себя внимание основания для отказа в выдаче. Помимо традиционного запрета на выдачу собственных граждан, лиц, обвиняемых в совершении политического преступления, а также в случае, если имеются достаточные основания полагать, что выданное лицо подвергнется наказанию в связи с его расой, религией, национальностью, политическим взглядам, указанный

[1] Federal Law No. 39 dated October 31, 2006. On International Judicial Cooperation in Criminal Matters. Неофициальный перевод на английский язык. — URL: http://www.ilovetheuae.com/2010/07/15/uae-federal-law-no-39-on-international-judicial-co-operation-in-criminal-matters (дата обращения: 27.04.2015).

Закон предусматривает право ОАЭ отказать в выдаче в любом случае, если согласно законодательству ОАЭ они могут установить свою юрисдикцию в отношении преступления, являющегося предметом запроса об экстрадиции.

Следует отметить, что Законом о сотрудничестве предусмотрено, что в случае, если международным договором об экстрадиции, заключенным ОАЭ с другими государствами, предусмотрены иные обязательства относительно выдачи, в том числе противоречащие положениям данного Закона, приоритет имеют положения международного договора. Однако с учетом того, что рассматриваемые Конвенции не содержат строго обязательства участников выдавать преступников, требовать экстрадицию преступника из ОАЭ на их основании крайне затруднительно.

Таким образом, законодательство ОАЭ ограничивает возможности государства по установлению юрисдикции в отношении правонарушений на воздушном транспорте, причем ограничена не только экстратерриториальная, но и территориальная юрисдикция государства, что может на практике создать проблему отсутствия юрисдикции.

2.6. Южно-Африканская Республика

В Южно-Африканской Республике (ЮАР) отсутствует единый Уголовный кодекс, законодательство данного государства о правонарушениях против безопасности на воздушном транспорте представлено отдельными законами.

Вопросам установления противоправности деяний на воздушном транспорте и формулирования в их отношении юрисдикционных правил посвящены Закон о гражданской авиации 2009 г.[1], а также Закон о защите конституционной демократии от террористической и связанной с ней деятельности 2004 г.[2]

Закон о гражданской авиации 2009 г. (п. 1 ст. 150) закрепляет правило о юрисдикции ЮАР в отношении правонарушений,

---

[1] Civil Aviation Act No. 616 dated May 27, 2009. — URL: http://www.saflii.org/za/legis/num_act/caa2009154.pdf (дата обращения: 27.04.2015).

[2] Protection of Constitutional Democracy against Terrorist and Related Activities Act No. 33 dated February 04, 2005. — URL: http://www.saflii.org/za/legis/consol_act/pocdataraa2004799/ (дата обращения: 27.04.2015).

совершенных на борту воздушного судна, на основании принципа флага.

ЮАР устанавливает свою юрисдикцию в отношении следующих правонарушений, совершенных на борту зарегистрированного в ЮАР воздушного судна (ст. 137 Закона о гражданской авиации 2009 г.):

— курение на борту воздушного судна, если это запрещено;

— использование электронного устройства в момент, когда пользование такими устройствами запрещено;

— отказ от выполнения законного требования командира воздушного судна или члена экипажа от имени командира воздушного судна, имеющего целью обеспечение безопасности воздушного судна, или любого лица, или имущества на борту либо в целях поддержания порядка и дисциплины на борту.

Помимо этого, в отношении ряда деяний, указанных в Законе о гражданской авиации 2009 г., предусмотрены следующие дополнительные основания для установления экстратерриториальной юрисдикции ЮАР (п. 2 ст. 150 указанного Закона):

— в случае совершения воздушным судном с преступником на борту посадки на территории ЮАР;

— 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 юрисдикционные правила практически идентичны тем, что предусмотрены Гаагской и Монреальской конвенциями. Следует отметить, что и составы правонарушений, 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 подп. “b” — “e” п. 1 ст. 1, ст. 1bis 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.

Таким образом, Закон о гражданской авиации 2009 г. во многом совпадает с положениями Конвенций. Можно указать лишь на одно существенное отличие: в отношении актов, связанных с захватом воздушного судна и применением насилия на борту воздушного судна, отсутствует требование нахождения воздушного судна в полете, т. е. юрисдикция ЮАР в отношении данных актов шире предусмотренной в Конвенциях.

В Законе о защите конституционной демократии от террористической и связанной с ней деятельности 2004 г. предусмотрены специальные правила в отношении незаконного захвата воздушного судна, под которым согласно ст. 9 указанного Закона понимается намеренный, с применением насилия, или соответствующих угроз, или любой другой формы запугивания, захват воздушного судна или осуществление над ним контроля в целях (a) насильственного удержания любого лица на борту или (b) его перемещения в какое-либо место, отличное от следующего запланированного места посадки воздушного судна; (c) насильственного удержания лица на борту с целью получения выкупа; (d) отклонения воздушного судна от плана полета. Следует отметить, что здесь также отсутствует требование, предусмотренное Гаагской конвенцией 1970 г., о нахождении воздушного судна в полете в момент совершения деяния.

В отношении данного деяния предусмотрены чрезвычайно широкие юрисдикционные полномочия ЮАР, которая имеет право установить юрисдикцию в следующих случаях (ст. 15 Закона):

— лицо, обвиняемое в совершении преступления, было арестовано на территории ЮАР;

— правонарушение было совершено:

(а) на территории ЮАР (территориальный принцип);

(б) на борту воздушного судна, зарегистрированного в ЮАР в момент совершения преступления (принцип флага);

(в) гражданином ЮАР или лицом, постоянно проживающим на территории ЮАР (активный персональный принцип);

(г) против ЮАР, гражданина ЮАР или лица, постоянно проживающего на территории ЮАР (пассивный персональный принцип, реальный принцип);

(д) на борту воздушного судна, оператор которого получил лицензию по законодательству ЮАР (юрисдикция государства эксплуатанта);

(е) против государственных учреждений ЮАР за рубежом, включая посольства и другие дипломатические или консульские здания, или любой другой собственности ЮАР (реальный принцип);

(г) при совершении преступления гражданин ЮАР был убит, захвачен, ему высказывались угрозы или причинены телесные повреждения (пассивный персональный принцип);

(д) в целях принуждения ЮАР к совершению или отказу от совершения какого-либо действия (реальный принцип).

Таким образом, положения законодательства ЮАР достаточно близки к положениям Конвенций, при этом предусмотрены дополнительные основания для установления юрисдикции.

Правила ЮАР о выдаче правонарушителей, закрепленные в Законе об экстрадиции 1962 г.[1], не предусматривают решения каких-либо проблем, рассмотренных в связи с Конвенциями. Так, согласно подп. iv п. "b" ст. 11, ст. 15 указанного Закона ЮАР имеет право отказать в выдаче, если очевидно, что экстрадируемое лицо будет преследоваться, в том числе в связи с его политическими убеждениями, либо если преступление, которое оно совершило, является политическим. При этом какие-либо ис-

[1] Extradition Act No. 67 dated June 13, 1962. — URL: http://www.justice.gov.za/legislation/acts/1962-067.pdf (дата обращения: 27.04.2015).

ключения из данного правила для преступлений на воздушном транспорте не предусмотрены.

2.7. Китайская Народная Республика

Нормы законодательства КНР о правонарушениях против безопасности на воздушном транспорте закреплены в Уголовном законе КНР 1979 г.[1] (далее — УЗ КНР).

Согласно ст. 6–8 УЗ КНР государство устанавливает свою юрисдикцию в отношении криминализированных в нем деяний в случаях, если правонарушение совершено:

— на территории КНР (территориальный принцип);

— на борту воздушного судна, зарегистрированного в КНР, вне зависимости от места совершения (принцип флага);

— при определенных условиях, предусмотренных ст. 7, 8 УЗ КНР, — гражданином КНР, в том числе государственным служащим, за пределами территории КНР (активный персональный принцип), а также иностранным гражданином за пределами территории КНР против государства КНР или любых его граждан (пассивный персональный и реальный принципы).

Кроме того, в ст. 9 УЗ КНР предусмотрено, что юрисдикция КНР распространяется также на правонарушения, закрепленные в международных договорах, в которых участвует КНР, в объеме, предусмотренном данными международными договорами.

Таким образом, юрисдикционные положения Конвенций полностью имплементированы в национальное законодательство КНР[2]. Коллизия в данном случае может возникнуть лишь в связи с тем, что КНР может установить свою юрисдикцию только в отношении актов, прямо предусмотренных в УЗ КНР (ст. 3 УЗ КНР). Однако представляется, что здесь не должно возникнуть проблем: в Особенной части УЗ КНР отдельным видам пре-

---

[1] Criminal Law of the People's Republic of China dated July 01, 1979. — URL: http://www.npc.gov.cn/englishnpc/Law/2007-12/13/content_1384075.htm (дата обращения: 27.04.2015).

[2] По вопросу имплементации положений конвенций см. также: *Лю Синь*. Международные полеты гражданских воздушных судов. Безопасность. Право. — М.: НИМП, 2013. — С. 159–167.

ступлений на воздушном транспорте даны достаточно общие определения, под которые подпадают правонарушения, как они определены в Конвенциях, в частности (ст. 116–117, 119, 121, 123 УЗ КНР):

— опасная диверсия в отношении воздушного судна или аэропорта, угрожающая его опрокидыванием или разрушением, не повлекшая серьезных последствий;

— диверсия в отношении любого средства транспорта, повлекшая серьезные последствия;

— захват воздушного судна с применением насилия, принуждения или любых других средств;

— применение насилия в отношении любого лица на борту воздушного судна, если это угрожает безопасности воздушного судна.

Вопросы экстрадиции урегулированы в КНР Законом об экстрадиции 2000 г.[1]. Следует отметить, что согласно ст. 9 указанного Закона КНР может отказать в выдаче лица, если:

— в отношении совершенного им преступления КНР вправе установить свою юрисдикцию и приступила к ее осуществлению (в отношении данного лица возбуждено уголовное дело или произведены приготовления к возбуждению уголовного дела);

— выдача не соответствует гуманитарным соображениям с учетом возраста, здоровья или любым другим условиям лица, в отношении которого получен запрос на экстрадицию.

Очевидно, что фактически данное правило означает, что КНР имеет широкие полномочия по отказу в выдаче лица, обвиняемого в совершении преступления на воздушном транспорте. Какие-либо исключения для преступлений, предусмотренных Конвенциями, законодательство КНР не предусматривает.

2.8. Республика Корея

Законодательство Республики Корея (далее — Корея) о противодействии правонарушениям на воздушном транспорте со-

[1] Extradition Law of the People's Republic of China (Order of the President No. 42 dated December 28, 2000). — URL: http://english1.english.gov.cn/laws/2005-09/22/content_68710.htm (дата обращения: 27.04.2015).

стоит из Уголовного кодекса 1998 г.[1] (далее — УК РК), а также Закона об авиационной безопасности 2009 г.[2]

Юрисдикционные правила, закрепленные в УК РК, предусматривают юрисдикцию Кореи на основе территориального принципа (ст. 2), а также экстратерриториальную юрисдикцию государства на основе активного и пассивного персонального принципов (ст. 3, 6) и принципов флага (ст. 4). В остальном экстратерриториальная юрисдикция государства ограничена — в ст. 5, 6 УК РК указано, что в отношении иностранных граждан за пределами территории Кореи уголовное законодательство государства применяется только в связи с совершением ими преступлений иностранной агрессии, мятежа, связанных с национальным флагом, а также преступлений против Кореи (реальный принцип).

В УК РК (гл. XV "Преступления на транспорте") предусмотрены довольно общие формулировки составов преступлений, совершаемых на транспорте, в частности:

— повреждение или разрушение воздушного судна (ст. 186);

— уничтожение, сокрытие, разрушение воздушного судна (ст. 187);

— совершение указанных выше деяний с целью причинения вреда другому лицу (ст. 188).

Детально составы правонарушений именно на воздушном транспорте закреплены в Законе об авиационной безопасности 2009 г. При этом данный Закон не регулирует вопросы юрисдикции, при решении которых необходимо руководствоваться положениями ст. 8 УК РК, согласно которой юрисдикционные правила, закрепленные в УК РК, применяются к преступлениям, предусмотренным не только в УК РК, но и в иных законах и подзаконных актах, в частности в Законе об авиационной безопасности 2009 г.

В ст. 3 Закона об авиационной безопасности 2009 г. указано, что в случаях, не предусмотренных данным Законом, в це-

---

[1] Criminal Code dated January 01, 1998. — URL: http://www.law.go.kr/engLsSc.do?menuId=0&subMenu=5&query=%ED%98%95%EB%B2%95#liBgcolor6 (дата обращения: 27.04.2015).

[2] Aviation Safety and Security Act No. 9780 dated June 09, 2009. — URL: http://www.law.go.kr/engLsSc.do?menuId=0&subMenu=5&query=%ED%98%95%EB%B2%95#liBgcolor6 (дата обращения: 27.04.2015).

лях обеспечения авиационной безопасности следует руководствоваться положениями Токийской, Гаагской и Монреальской конвенций.

Кроме того, в указанном Законе запрещено совершение следующих деяний на борту воздушного судна (ст. 23):

— нарушение порядка на борту, в частности брань и громкое пение;

— курение (кроме курения в специально отведенных местах);

— причинение вреда пассажирам после употребления алкогольных напитков или наркотических веществ;

— сексуальные домогательства;

— использование электронных устройств в момент, когда это запрещено;

— попытка проникновения в кабину пилотов без разрешения командира воздушного судна.

Следует отметить, что в рассматриваемом Законе отсутствует уточнение о необходимости нахождения воздушного судна в полете в момент совершения правонарушения. Следует отметить, что данное уточнение присутствовало в Законе ранее, однако было исключено в 2008 г. после серии инцидентов, связанных с нарушением пассажирами порядка на борту воздушного судна после окончания посадки, но до закрытия внешних дверей воздушного судна. Поскольку при таких обстоятельствах воздушное судно не считалось находящимся в полете, в отношении лиц, виновных в совершении указанных правонарушений, были применены общие правила, предусмотренные в УК РК, которые не учитывают специфики воздушного транспорта и гораздо мягче, нежели предусмотренные в Законе об авиационной безопасности 2009 г.[1]

Таким образом, положения Закона об авиационной безопасности 2009 г. подлежат применению в отношении закрепленных в нем деяний, совершенных на территории Кореи или на борту за-

[1] См.: The Republic of Korea's Legal Responses to Unruly Passengers and the Issue of Extended Jurisdiction. Special Subcommittee 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 LC/SC-MOT/2-WP/1. — Монреаль: ИКАО, 2012. — P. 3.

регистрированного в Корее воздушного судна, а также, с учетом ст. 3 УК РК, в отношении правонарушений, совершенных гражданином или против гражданина Кореи за пределами ее территории или на борту иностранного воздушного судна.

Вопросы экстрадиции в Корее регулируются Законом об экстрадиции 1988 г.[1], который предусматривает возможность отказа в выдаче, если правонарушение имеет политический характер (ст. 8), хотя преступления, предусмотренные Конвенциями, из разряда политических не исключены.

2.9. Федеративная Республика Бразилия

Законодательство Федеративной Республики Бразилия (далее — Бразилия) о правонарушениях в сфере авиационной безопасности представлено в основном Уголовным кодексом 1940 г.[2] (далее — УК Бразилии). Помимо УК Бразилии, составы ряда соответствующих правонарушений закреплены в Законе о национальной безопасности 1983 г.[3]

Согласно УК Бразилии данное государство может установить свою юрисдикцию на основании территориального принципа (ст. 5) и принципа флага (ч. 1 ст. 5). УК Бразилии также предусматривает возможность установления юрисдикции Бразилии в отношении правонарушения, совершенного на борту иностранного воздушного судна в момент его нахождения в полете в воздушном пространстве Бразилии либо в случае его посадки на территории Бразилии. Кроме того, согласно ст. 7 УК Бразилии данное государство также может установить свою юрис-

---

[1] Extradition Act No. 4015 dated August 05, 1988. — URL: http://www.unodc.org/res/cld/document/kor/2005/extradition_act_html/Korea_Extradition_Act.pdf (дата обращения: 27.04.2015).

[2] Criminal Code. Law No. 2,848 dated December 7, 1940. — URL: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm (дата обращения: 27.04.2015). Неофициальный перевод на английский язык. — URL: http://www.wipo.int/wipolex/en/text.jsp?file_id=226393 (дата обращения: 27.04.2015).

[3] National Security Act. Law No. 7,170 dated December 14, 1983. — URL: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7170.htm (дата обращения: 27.04.2015).

дикцию в отношении ряда правонарушений вне зависимости от места их совершения на основании принципа безопасности (п. 1 ст. 7), а также в отношении правонарушений, предусмотренных международными договорами или конвенциями, в которых участвует Бразилия.

УК Бразилии предусматривает следующие виды преступлений на воздушном транспорте:

— создание опасности для воздушного судна или совершение любого акта, имеющего целью воспрепятствование деятельности воздушного транспорта (ст. 261);

— нападение на воздушный транспорт (ч. 1 ст. 261);

— метание снаряда в воздушное судно, находящееся в движении (ст. 264).

Закон о национальной безопасности 1983 г. предусматривает также такие правонарушения:

— саботаж в отношении любых средств коммуникации, транспорта, аэропорта (ст. 15);

— незаконный захват или осуществление контроля за воздушным судном (ст. 19).

Вопросы экстрадиции урегулированы в Бразилии Законом об экстрадиции 1980 г.[1]. Положения данного Закона вполне стандартны, в том числе, в нем содержится запрет на выдачу лица, обвиняемого в совершении политического преступления, либо преступления, связанного с политическим, либо преступления, в совершении которого превалируют политические мотивы (ст. 77).

2.10. Сравнительно-правовой анализ юрисдикционных положений

Анализ юрисдикционных правил в отношении правонарушений в сфере авиационной безопасности, содержащихся в национальном законодательстве различных государств мира, позволяет сделать следующие выводы.

---

[1] Act on Extradition. Law No. 6,815 dated August 19, 1980. — URL: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6815.htm (дата обращения: 27.04.2015).

Прежде всего, следует отметить, что, несмотря на существование трех действующих международных конвенций, призванных установить единообразные юрисдикционные правила в отношении указанных правонарушений, законодательство государств — участников данных Конвенций далеко от единообразия.

Можно выделить только одно правило, которое воспринято всеми государствами — возможность установления юрисдикции не только на основании территориального принципа, но и на основании принципа флага в отношении правонарушений, совершаемых на борту воздушных судов. Таким образом, основное правило, впервые закрепленное в Токийской конвенции 1963 г., было имплементировано государствами в свое законодательство, что во многих случаях позволило решить проблему отсутствия юрисдикции.

Однако нельзя говорить, что эта проблема устранена полностью. Необходимо отметить, что государства обычно весьма неохотно закрепляют в национальном законодательстве правила, позволяющие распространять их юрисдикцию экстратерриториально, если между правонарушением и государством отсутствует какая-либо связь и нет соответствующего международно-правового обязательства.

На данные обстоятельства в ходе 35-й сессии Юридического комитета ИКАО обращали внимание, в частности, представители ОАЭ, которые указали, что законодательство ОАЭ не предусматривает возможности установления юрисдикции данного государства в отношении иностранных граждан, совершивших правонарушение на борту иностранного воздушного судна в момент его нахождения за пределами территории (воздушного пространства) государства, если это судно совершило посадку на его территории[1].

Здесь следует вспомнить о проблеме так называемого юрисдикционного пробела Токийской конвенции 1963 г., которая привела к тому, что государства так или иначе закрепили в законодательстве юрисдикционные правила, предусмотренные Гааг-

[1] 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 LC/35-WP/2-5. — Монреаль: ИКАО, 2013. — P. 1.

ской и Монреальской конвенциями в отношении предусмотренных в них преступлений (Австралия, ЮАР, Канада, Корея и др.). Однако некоторые государства (в частности, США) распространили данные правила на такие правонарушения, совершаемые на борту воздушных судов, которые можно объединить термином "недисциплинированное поведение". Эти правонарушения являются "пограничными", поскольку их квалификация в качестве преступления либо проступка устанавливается в каждом конкретном случае, соответственно, возникают сложности с применением юрисдикционных правил, поскольку, если не будут применяться правила уголовной юрисдикции государства, должны применяться правила Токийской конвенции 1963 г., которая предусматривает меньшее число оснований для установления юрисдикции, чем Гаагская и Монреальская конвенции.

Не решена в национальном законодательстве проблема конкуренции юрисдикций.

В законодательство ряда государств достаточно точно и полно имплементированы положения Гаагской и Монреальской конвенций как посредством инкорпорации (Австралия, ЮАР), так и посредством отсылки (КНР, Бразилия). Некоторые государства устанавливают даже более широкие юрисдикционные полномочия по сравнению с Конвенциями, предусматривая, например, большее число оснований для установления юрисдикции (например, на основании пассивного персонального или реального принципов — ЮАР, Канада) или даже универсальную юрисдикцию в отношении ряда правонарушений на воздушном транспорте (ФРГ).

При этом, однако, законодательство данных государств не содержит каких-либо правил, позволяющих решить проблему конкуренции юрисдикций, возникновение которой весьма вероятно при таких обстоятельствах. Напротив, законодательство некоторых государств как раз подразумевает возникновение конкуренции юрисдикций.

Так, в п. 12 разд. 3 ч. 1 Закона Австралии о преступлениях указано, что его действие (а значит, и действие предусмотренных в нем юрисдикционных правил) распространяется на "акты, упущения, вопросы и вещи за пределами Австралии, в том чис-

ле *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, имплементирующего положения 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"[1]. Уголовный кодекс Турции 1926 г. (ст. 3) и вовсе не исключает возможности 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 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"[2]. Закон об исламских уголовных наказаниях Исламской Республики Иран 1991 г.[3] (ст. 4), Уголовный кодекс Республики Таджикистан 1998 г.[4] (подп. "в" ч. 2 ст. 14) предусматривают юрисдикцию данных государств в отношении деяний, преступный результат которых имеет место

---

[1] 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 LC/SC-MOT/2-WP/4. — Монреаль: ИКАО, 2013. — P. 2.

[2] См.: Уголовный кодекс Турции / Под ред. Н. Сафарова, Х. Бабаева. — СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. — С. 35.

[3] См.: Закон об исламских уголовных наказаниях Исламской Республики Иран / Под ред. А. И. Ахани. — СПб.: Юридический центр Пресс, 2008. — С. 36.

[4] См.: Уголовный кодекс Республики Таджикистан / Под ред. А. В. Федорова. — СПб.: Юридический центр Пресс, 2001. — С. 31.

вне пределов суверенного пространства указанных государств, т. е. таких, которые очевидно будут объектом для установления юрисдикции других государств.

Проблема ограничения экстрадиции по политическим мотивам также не решена.

Выше указано, что национальные законы об экстрадиции обычно содержат запрет на выдачу лиц, обвиняемых в совершении политических преступлений, и законодательство далеко не всех государств исключает правонарушения на воздушном транспорте, предусмотренные Конвенциями, из числа политических для целей выдачи. В то же время одним из основных недостатков Конвенций является отсутствие в них обязательного запрета на отказ в выдаче, если правонарушение может быть расценено как политическое преступление. Следовательно, положения национального законодательства относительно экстрадиции во всех случаях превалируют, а положения Конвенций государства лишь *могут по своему усмотрению* использовать в качестве основания выдачи. Следует отметить, что данную ситуацию не могут в полной мере исправить и двусторонние соглашения о выдаче, которые государства заключают между собой.

Например, законодательство США не предусматривает обязательную экстрадицию лиц, совершивших правонарушение на воздушном транспорте, на основании Конвенций. Следовательно, в случае если у США отсутствует с каким-либо государством соглашение о выдаче, а совершенное правонарушение предусмотрено Конвенциями, США, на основании ст. 8 Гаагской и Монреальской конвенций, смогут использовать их в качестве основания для выдачи, но не обязаны это делать. Здесь следует отметить, что США заключили соглашения об экстрадиции с большинством государств мира (см. § 3181 раздела 18 Кодекса США), однако в настоящее время у них отсутствуют соответствующие соглашения с Россией и КНР, т. е. три крупнейших государства, располагающих самыми протяженными воздушными трасами, исключены из двустороннего сотрудничества в вопросах экстрадиции.

Некоторые государства (КНР, ОАЭ, ФРГ) на законодательном уровне дополнительно ограничивают выдачу лиц, напри-

мер, возможностью отказа в экстрадиции, если эти государства имеют право на установление своей юрисдикции в отношении этих лиц и успели предпринять некоторые действия по ее осуществлению.

Кроме того, законы ряда государств содержат дополнительные основания для отказа в выдаче, в частности так называемые положения о гарантиях, запрещающие выдавать лиц, которые в результате выдачи могут подвергнуться преследованиям по признаку расы, пола, национальности, религиозных или политических убеждений и т. п., что, с одной стороны, позволяет избежать несправедливого приговора, но с другой — ослабляет обязательство государства выдать преступника и создает возможность для террористов прикрывать уголовные преступления политическими мотивами.

Следует также отметить, что отсутствие единообразия правового регулирования правонарушений в сфере авиационной безопасности в национальном законодательстве государств порождает проблему правовой неопределенности. Так, состав незаконного захвата воздушного судна, согласно Гаагской конвенции 1970 г., подразумевает захват, совершенный лицом, находящимся на борту воздушного судна в полете, путем применения насилия и других форм запугивания. При этом в законодательстве ряда государств (РФ, Канада, ЮАР, Аргентина) обязательным элементом данного деяния является также его цель (угон, либо насильственные действия в отношении какого-либо лица на борту воздушного судна, либо завладение воздушным судном или захват перевозимых им предметов или людей); в законодательстве ряда государств исключен такой обязательный элемент, как нахождение воздушного судна в полете в момент совершения деяния (Корея, Турция[1]) или применение при совершении преступления насилия или других форм запугивания (например, законодательство Бразилии). Очевидно, что указанное обстоятельство приводит к отсутствию единых критериев наказуемости одного и того же деяния, а также установления в его отношении экстратерриториальной юрисдикции государств.

[1] См. ч. III–IV ст. 384 Уголовного кодекса Турции 1926 г.

§ 3. Региональное сотрудничество государств

Некоторые попытки решения указанных выше проблем предпринимались государствами в рамках заключаемых ими региональных соглашений.

В частности, в рамках Совета Европы были заключены две соответствующие конвенции — *Европейская конвенция о пресечении терроризма (Страсбург, 27 января 1977 г.)*[1] (далее — Конвенция 1977 г.) и *Конвенция Совета Европы о предупреждении терроризма (Варшава, 16 мая 2005 г.)*[2] (далее — Конвенция 2005 г.).

В ст. 1 Конвенции 1977 г. 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.

Необходимо отметить, однако, что данное правило в Конвенции 1977 г. несколько ослаблено положением о гарантиях (ст. 5), которое допускает отказ в выдаче, "если запрашиваемое государство имеет веские основания полагать, что просьба о выдаче в связи с преступлением... была направлена с целью уголовного преследования или наказания лица на основании его расы, религии, национальности или политических взглядов или что положение этого лица может быть ухудшено по любой из этих причин".

Кроме того, в ст. 7 Конвенции 1977 г. закреплено правило о наличии юрисдикции у государства — участника Конвенции, на территории которого обнаружено лицо, подозреваемое в совершении преступления, упомянутого в ст. 1 Конвенции, если оно не выдает данное лицо другому государству после получения просьбы о выдаче. В этом случае государство передает дело на рассмотрение своих компетентных органов для уголовного преследования, которые "принимают решение в том же порядке, какой предусмотрен в законодательстве этого государства для всякого серьезного преступления". Очевидно, что данная форму-

[1] СЗ РФ. — 2003. — № 3. — Ст. 202.

[2] СЗ РФ. — 2009. — № 20. — Ст. 2393.

лировка во многом совпадает с положениями Гаагской и Монреальской конвенций, о недостатках которых было сказано выше в настоящем исследовании.

Схожие положения содержатся и в *Межамериканской конвенции против терроризма (Бриджтаун, 6 марта 2002 г.)*[1], заключенной в рамках Организации американских государств (ОАГ). В ст. 11 указанной Конвенции предусмотрено, что для целей экстрадиции преступления, указанные, в том числе, в Токийской, Гаагской и Монреальской конвенциях, не должны рассматриваться как политические, или связанные с политическими, или совершенные по политическим мотивам, и отказ в экстрадиции не может быть основан только на политическом характере данного преступления.

Конвенция 2005 г. также содержит ряд положений, направленных на решение юрисдикционных проблем в связи с правонарушениями на воздушном транспорте.

В частности, в данной Конвенции содержится попытка решения проблемы конкуренции юрисдикций. В п. 5. ст. 14 Конвенции 2005 г. указано, что в случаях, "когда более чем одна Сторона претендует на юрисдикцию в отношении предполагаемого преступления, предусмотренного настоящей Конвенцией [т. е. преступления, предусмотренного Гаагской и Монреальской конвенциями, — ст. 1 Конвенции 2005 г.], соответствующие Стороны проводят, когда это необходимо, консультации друг с другом с целью определения наиболее приемлемой юрисдикции для осуществления уголовного преследования".

Следует отметить, однако, что другие положения данной Конвенции, в частности, о юрисдикции государства — участника Конвенции, на территории которого обнаружен преступник, о выдаче преступников практически идентичны соответствующим положениям Гаагской и Монреальской конвенций и не устанавливают соответствующие обязательства.

В рамках регионального сотрудничества арабских государств также были заключены договоры, направленные на про-

---

[1] Inter-American Convention Against Terrorism (Bridgetown, March 06, 2002). — URL: http://www.oas.org/xxxiiga/english/docs_en/docs_items/agres1840_02.htm (дата обращения: 27.04.2015).

тиводействие террористическим преступлениям, в частности *Арабская конвенция о пресечении терроризма (Каир, 22 апреля 1998 г.)*[1], заключенная в рамках Лиги арабских государств (ЛАГ) и *Конвенция организации Исламская конференция в борьбе с международным терроризмом (Уагадугу, 1 июля 1999 г.)*[2]. Данные конвенции не касаются вопросов соотношения юрисдикций государств-участников в отношении преступлений на воздушном транспорте, но содержат некоторые правила относительно выдачи преступников. Так, в ст. 5 обеих конвенций содержится практически идентичное положение об обязательстве государств-участников выдавать обвиняемых или осужденных в связи с террористическими преступлениями, выдача которых запрашивается любыми из государств-участников в соответствии с правилами и условиями, предусмотренными в данных конвенциях. Однако в ст. 6 конвенций содержится перечень оснований отказа в выдаче, среди которых, в том числе, и случаи, когда преступление является политическим *согласно внутреннему законодательству запрашиваемого государства*. Таким образом, сложно утверждать, что указанные конвенции решили проблемы, рассмотренные в связи с Токийской, Гаагской и Монреальской конвенциями.

В рамках Организации африканского единства (ОАЕ) также была принята антитеррористическая *Конвенция о предупреждении терроризма и борьбе с ним (Алжир, 14 июля 1999 г.)*[3]. В ст. 6 данной Конвенции предусмотрены основания, по которым государства-участники могут установить свою юрисдикцию в отношении террористических преступлений. Перечень таких оснований широк и включает территориальный, активный и пассивный персональный, реальный принципы, принцип флага, а также принцип юрисдикции государства оператора судна. При этом, однако, какие-либо правила для устранения конкуренции юрисдикций в тексте Конвенции не содержатся.

---

[1] См.: Борьба с международным терроризмом: Сб. документов / Сост. К. А. Бекяшев, М. Р. Авясов; науч. ред. В. В. Устинов. — М.: Проспект, 2005. — С. 266–274.

[2] Там же. — С. 275–286.

[3] Там же. — С. 287–295.

В ст. 8–13 рассматриваемой Конвенции предусмотрены правила выдачи преступников. Конвенция обязывает государства-участников выдавать преступников по запросам других государств-участников, однако такая выдача должна осуществляться в соответствии с правилами и условиями, предусмотренными Конвенцией, соглашениями о выдаче, но *в пределах, предусмотренных национальным законодательством государств-участников.* С учетом того, что запрет на квалификацию преступлений, являющихся предметом Конвенции, в качестве политических для целей экстрадиции в Конвенции не предусмотрен, следует признать, что проблема практической неэффективности рассмотренных в предыдущей главе международных конвенций решена не была.

В рамках Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК) была заключена *Региональная конвенция СААРК о пресечении терроризма (Катманду, 4 ноября 1987 г.)*[1]. Данная Конвенция не затрагивает вопросы юрисдикции государств в отношении преступлений, но полностью посвящена урегулированию процедуры экстрадиции преступников. Следует отметить самое важное положение данной Конвенции, которое содержится в ее ст. 1 — запрет государствам-участникам квалифицировать преступления, предусмотренные, в том числе, Гаагской и Монреальской конвенциями, в качестве политических. Вместе с тем остальные положения Конвенции не изменяют существенным образом положения Гаагской и Монреальской конвенций, в частности содержание ст. 3 Конвенции практически идентично содержанию ст. 8 Гаагской и Монреальской конвенций.

Таким образом, на региональном уровне проблемы, рассмотренные в связи с международными конвенциями, практически не были решены.

Нельзя также сказать, что данные проблемы были решены и на двустороннем уровне.

Двустороннее сотрудничество государств в сфере воздушного транспорта осуществляется на основе *соглашений о воздуш-*

[1] SAARC Regional Convention on Suppression of Terrorism (Kathmandu, November 4, 1987). — URL: https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv18-english.pdf (дата обращения: 15.05.2015).

ном транспорте (*ATAs*, или *ASAs*, — *Air Transport (Air Services) Agreements*), которые обычно содержат отдельную статью, посвященную обеспечению авиационной безопасности. Содержание данной статьи в основном идентично во всех соответствующих соглашениях и включает, в частности, следующие положения:

— подтверждение сторонами своих обязательств по обеспечению безопасности гражданской авиации в связи с незаконным вмешательством в ее деятельность, которые предусмотрены, в частности, в Токийской, Гаагской и Монреальской конвенциях;

— установление обязанности сторон предоставлять друг другу по запросу любое необходимое содействие в целях предотвращения актов незаконного захвата воздушного судна и других актов, направленных против безопасности воздушного судна, пассажиров и экипажа, а также аэропортов и навигационного оборудования;

— установление обязанности сторон оказывать друг другу содействие всеми применимыми способами в случае совершения акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации для его скорейшего и безопасного завершения.

Очевидно, что данные положения являются общими и не предусматривают каких-либо способов решения обозначенных юрисдикционных проблем.

§ 4. Выводы

По итогам сравнительно-правового анализа положений национального законодательства необходимо отметить следующее:

а) в целом положения международных Конвенций в большей или меньшей степени имплементированы в национальное законодательство государств-участников;

б) все государства, законодательство которых было проанализировано, восприняли правило о юрисдикции государства флага на основании факта регистрации воздушного судна, что во многих случаях позволило решить проблему отсутствия юрисдикции;

в) на национальном уровне не решены проблемы, которые были рассмотрены в связи с Конвенциями, а именно: проблема

конкуренции юрисдикций, проблемы, связанные с экстрадицией правонарушителей. В национальном законодательстве многих государств не решена (или не полностью решена) также проблема так называемого юрисдикционного пробела Токийской конвенции 1963 г.;

г) в связи с тем, что государства имплементировали положения Конвенций в разном объеме и с разной степенью точности, на практике весьма вероятно возникновение правовой неопределенности, заключающейся в отсутствии единых критериев наказуемости одного и того же деяния, а также установления государствами в его отношении экстратерриториальной юрисдикции.

Глава 4. ТЕНДЕНЦИИ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЮРИСДИКЦИИ ГОСУДАРСТВ В ОТНОШЕНИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ

§ 1. Юрисдикция государств в контексте новых и возникающих угроз гражданской авиации

"Новые и возникающие угрозы гражданской авиации" (далее — новые и возникающие угрозы) — термин, появившийся после захвата в США 11 сентября 2001 г. воздушных судов и использования их в качестве оружия[1]. Впервые он был зафиксирован в Резолюции A33-1 "*Декларация о ненадлежащем использовании гражданской авиации в качестве оружия уничтожения и о других террористических актах, затрагивающих гражданскую авиацию*"[2], принятой на 33-й сессии Ассамблеи ИКАО, проходившей с 25 сентября по 5 октября 2001 г. (далее — Резолюция A33-1).

Данный документ стал первым ответом ИКАО на события 11 сентября 2001 г. В нем было обозначено появление новых ви-

[1] Подробнее о событиях 11 сентября 2001 г. см.: Доклад национальной комиссии по расследованию террористических атак на США 11 сентября 2001 года: Пер. с англ. — М.: Институт экономических стратегий, 2004.

[2] Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2013 года): Doc. 10022. — Монреаль: ИКАО, 2014. — С. VII-1.

дов правонарушений, которые могут быть совершены на воздушном транспорте и требуют согласованных действий государств и реализации ими политики сотрудничества (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), во-вторых, обеспечение привлечения к ответственности и сурового наказания лиц, использующих гражданские воздушные суда в качестве оружия (п. 4).

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 Актов 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[1], который предусматривал, помимо прочего, проведение обзора существующих правовых документов 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 международных конвенций, посвященных борьбе с преступлениями 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[2].

В 2007 г. Юридическим комитетом ИКАО был учрежден Специальный подкомитет по подготовке одного или нескольких

---

[1] См.: План действий ИКАО в области авиационной безопасности. Проект 12 “Юридические программы”. Документ A35-WP/88. — Монреаль: ИКАО, 2004.

[2] Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. — С. А3-4.

документов, рассматривающих новые и возникающие угрозы (далее — 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[1] (далее — Доклад):

— использование находящегося в эксплуатации гражданского воздушного судна в качестве оружия;

— нападения с применением электронных и компьютерных средств;

— использование опасных материалов и веществ для нападения на воздушное судно и другие объекты на земле[2].

В ходе встречи представителем от Австралии была также высказана точка зрения о необходимости запрещения международной и незаконной транспортировки воздушным транспортом опасных веществ и лиц, скрывающихся от правосудия[3].

Кроме того, в Докладе было указано на выводы Секретариата о необходимости уточнения термина "аэронавигационное оборудование" в свете достижений технического прогресса, с тем чтобы отнести к числу преступлений, согласно действующим положениям Монреальской конвенции 1971 г., акты вмешательства в процессы передачи сигналов, данных и функционирование других нематериальных систем, используемых для воздушной навигации. Также был сделан вывод о том, что самостоятельным преступным актом могут считаться угрозы совершения любого из указанных преступлений[4].

В качестве объектов для реформирования первоначально рассматривались все конвенции, имеющее отношение к противодействию актам незаконного вмешательства, — Токийская, Гаагская и Монреальская. Однако позже эксперты ИКАО[5] пришли к выводу, что Токийская конвенция 1963 г. не обеспечивает

---

[1] Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. — С. А3-5.

[2] Там же. — С. А3-5.

[3] Proposal to Prohibit the International and Unlawful Transport by Air of Particularly Dangerous Goods and Fugitives. Документ LC/SC-NET-WP/3. — Монреаль: ИКАО, 2007. — P. 1.

[4] Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. — С. А3-5.

[5] Там же. — С. А3-6.

адекватных рамок для рассмотрения актов, которые относятся к новым и возникающим угрозам, поскольку в данной Конвенции вместо "конкретных положений о преступлении" есть только "отсылка к национальному законодательству для криминализации соответствующих актов", что "не позволяет установить единообразный многосторонний режим криминализации определенных деяний".

Соответственно, 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 юрисдикционных положений 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 (далее — Пекинская конференция 2010 г.), в которой участвовало 71 государство, включая 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.)*[1] (далее — Пекинский протокол 2010 г., Протокол 2010 г.) и *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 10 сентября 2010 г.)*[2] (далее — 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 A33-1 Ассамблеи ИКАО[3]:

---

[1] См.: Документ ИКАО Doc. 9959.

[2] См.: Документ ИКАО Doc. 9960.

[3] Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. — С. 2-1.

1) расширение сферы действия Гаагской и Монреальской конвенций с учетом новых и возникающих угроз;

2) дополнение юрисдикционных положений в контексте новых видов преступлений.

Кроме того, 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 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[1].

Положения Пекинского протокола 2010 г., не формулируя новых составов преступлений, вносят ряд поправок в содержание преступления "незаконный захват воздушного судна", являющегося предметом регулирования Гаагской конвенции 1970 г.

Как указано в главе 2 настоящего исследования, в качестве одного из недостатков Гаагской конвенции 1970 г. исследователи отмечали слишком узкую сферу ее действия: Конвенция действует только в отношении актов, совершенных на борту воздушного судна в полете. В контексте новых и возникающих угроз этот недостаток стал особенно очевидным.

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

[1] Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. — С. 2-1.

в эксплуатации, или осуществление над ним контроля путем насилия, или угрозы применения насилия, или любой другой формы запугивания, или *с помощью любых технических средств*[1].

Соответственно, 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"[2].

Кроме того, 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[3].

Следует отметить, что в ходе обсуждений текста проекта Протокола 2010 г. было выдвинуто предложение не просто дополнить п. 1 ст. 1 Гаагской конвенции 1970 г. фразой "с помощью любых технических средств", но полностью исключить из данного пункта фразу "путем насилия или любой другой формы запугивания"[4]. Однако данное предложение в итоге было отвер-

---

[1] Пекинским протоколом 2010 г. так и не был устранен недостаток, о котором было сказано в главе 2 настоящего исследования, а именно: так же, как и в Гаагской конвенции 1970 г., в Протоколе 2010 г. не содержится определения термина "незаконный захват воздушного судна", а лишь перечислены признаки этого деяния.

[2] *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.

[3] См. там же.

[4] Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. — С. 2-15.

гнуто[1] как чрезмерно расширяющее рамки незаконного захвата воздушного судна и, соответственно, распространяющее сферу действия юрисдикционных положений Гаагской конвенции 1970 г. на любые общеуголовные преступления, например хищение воздушного судна или пилотирование воздушного судна при отсутствии удостоверения на право управления воздушным судном, что не соответствовало задачам Гаагской конвенции 1970 г.

В-третьих, термин "в полете" был заменен термином "в эксплуатации". Как говорилось в главе 2 настоящего исследования, требование Гаагской конвенции 1970 г. о нахождении воздушного судна в полете в момент совершения преступления и само определение термина "в полете" подвергалось в литературе критике как неоправданно сужающее сферу применения документа. Термин "в эксплуатации" является более широким — в Протоколе 2010 г. он определен аналогично Монреальской конвенции 1971 г. — как период времени "с начала предполетной подготовки воздушного судна наземным персоналом или экипажем для конкретного полета до истечения двадцати четырех часов после любой посадки" (п. 1 ст. 3 Конвенции в редакции Протокола 2010 г.).

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.

Следует отметить, что 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[2].

---

[1] Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. — С. 2-15.

[2] См.: 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 DCAS Doc. No. 16 31/8/10. — Монреаль: ИКАО, 2010. — С. 1-2.

При этом, как отметил А. А. Баталов, данная Конвенция фактически сводит воедино тексты Монреальской конвенции 1971 г., Монреальского протокола 1988 г. и новых поправок[1] 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 подкомитета ИКАО в 2007 г., криминализированы в Пекинской конвенции 2010 г. следующим образом:

1. Использование воздушного судна в качестве оружия.

В подп. "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 подп. "c" 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 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".

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" (подп. "d" п. 1 ст. 1). Хотя данный вид преступлений уже был предусмотрен в Монреальской конвенции 1971 г.,

[1] См.: *Баталов А. А.* Указ. соч. — С. 58.

в Пекинской конвенции 2010 г. был уточнен термин "аэронавигационные средства", под которым понимаются "сигналы, данные, информация или системы, необходимые для навигации воздушного судна" (п. "c" 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[1].

По мнению Р. Абейратне[2], данное положение косвенно относится, помимо прочего, к так называемым кибератакам на воздушное судно.

3. Использование опасных материалов и веществ.

К данному виду новых и возникающих угроз относятся несколько составов преступлений, закрепленных в подп. "g" — "i" п. 1 ст. 1 Конвенции. Некоторые авторы условно называют их "биотерроризм"[3].

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 (далее — 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 (подп. "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. (подп. "i" п. 1 ст. 1).

---

[1] Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. — С. А3-5.

[2] See: *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.

[3] See ibid. — P. 139–140.

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 (подп. "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 (подп. "b" п. 1 ст. 1);

— сообщение заведомо ложных сведений, что создает угрозу безопасности воздушного судна в полете (подп. "e" п. 1 ст. 1).

В п. 2 ст. 1 Конвенции сформулированы составы, относящиеся к актам насилия в аэропортах: a) 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.

Ученые указывают, что между преступлениями, включенными в текст Пекинской конвенции 2010 г. в качестве новых и возникающих угроз, и остальными "актами саботажа" есть существенное различие.

В частности, А. А. Баталов отмечает, 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"[1].

[1] *Баталов А. А.* Указ. соч. — С. 59.

М. Мильде указал в отношении актов, условно называемых "биотерроризмом", что они "*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 отсутствуют самостоятельные правовые документы, криминализирующие перевозку оружия БХЯ, например, автомобильным, морским транспортом или даже на велосипеде; существо данного правонарушения не относится к безопасности гражданской авиации. Более того, вопросы, связанные с оружием БХЯ, могут решаться только ООН в глобальном плане, не ограничиваясь авиацией"[1].

Следует отметить, что криминализация новых и возникающих угроз, выходящих далеко за рамки авиационной безопасности, в документе, принимаемом в рамках ИКАО, вызвала возражения представителей некоторых государств в ходе 34-й сессии Юридического комитета ИКАО. Была высказана точка зрения о том, что, поскольку предлагаемые преступления не касаются непосредственно безопасности воздушных судов, они должны рассматриваться вне ИКАО, которая в данном случае "не является подходящим форумом"[2].

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[3]. Кроме того, было отмечено, что текст проекта Пекинской конвенции 2010 г. с учетом указанных замечаний был подготовлен именно с позиции повышения безопасности гражданской авиации[4]. Со-

---

[1] *Milde M.* Op. cit. — P. 282.

[2] Юридический комитет. 34-я сессия. Доклад (Монреаль, 9–17 сентября 2009 г.). Doc. 9926-LC/194. — Монреаль: ИКАО, 2009. — С. 2-5.

[3] См. там же. — С. 2-23.

[4] См. там же.

ответственно, вопросы криминализации новых и возникающих угроз могут быть рассмотрены в рамках ИКАО.

С данными аргументами можно согласиться. Более того, как отметил 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 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, несовместимых с целями... Конвенции", а злоупотребление международной гражданской авиацией может создать угрозу всеобщей безопасности"[1].

Пекинские документы расширили сферу действия Гаагской и Монреальской конвенций, криминализировав деяния, не имеющие непосредственного отношения к безопасности воздушного судна в полете или в эксплуатации. В этом контексте потребовалось и расширение оснований государственной юрисдикции 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 (подп. "е" п. 1 ст. 4) (т. е. на основе активного персонального принципа).

Второе основание — совершение преступления на территории данного государства (подп. "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

[1] *Баталов А. А.* Указ. соч. — С. 60.

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 против него.

По замыслу авторов, наличие новых обязательных оснований установления юрисдикции в качестве обязательных должно гарантировать, что те государства, которые в противном случае не стали бы устанавливать экстратерриториальную юрисдикцию в отношении своих граждан, будут обязаны сделать это в связи с преступлениями, предусмотренными в Пекинском протоколе 2010 г.[1]

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 (подп. "c" п. 1 ст. 8).

В подп. "a" — "b" п. 2 ст. 8 Пекинской конвенции 2010 г. и в подп. "a" — "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 совершение 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[2].

Кроме того, 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.

---

[1] Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. — С. A3-19.

[2] См. там же.

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.

Высказывалось предложение о включении в Гаагскую и Монреальскую конвенции также норм о юрисдикции государства в отношении любого указанного в них преступления, когда "оно совершено в попытке вынудить данное государство совершить какое-либо действие или воздержаться от него"[1]. Подобное положение содержится в ряде международных договоров, в частности в п. 1 ст. 1 Международной конвенции о борьбе с захватом заложников (Нью-Йорк, 17 декабря 1979 г.)[2]. Данное предложение, однако, не было принято.

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. Пекинские документы расширили сферу действия указанных конвенций путем криминализации новых видов деяний, а также перечень оснований юрисдикции в их отношении.

Следует отметить, однако, что модернизацией почти не были затронуты проблемы Гаагской и Монреальской конвенций, которые обсуждались юристами на протяжении всего существования указанных международных договоров, а именно — недостаточное решение в них общих юрисдикционных проблем.

Следует отметить, что при обсуждении проектов Пекинских документов вопросы о возможном решении в них указанных проблем Гаагской и Монреальской конвенций поднимались.

---

[1] Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. — С. 2-12.

[2] Международной конвенции о борьбе с захватом заложников (Нью-Йорк, 17 декабря 1979 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. — Вып. 33. — М., 1979.

Так, еще в 2007 г. один из членов Специального подкомитета указал на желательность решения проблемы конкуренции юрисдикций. Он, в частности, отметил необходимость расширения функций депозитария в случае возникновения конфликтов между государствами по вопросам юрисдикции[1]. Другой член данного Подкомитета предложил оговорить в будущих документах порядок очередности юрисдикций[2]. 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[3].

Более серьезно авторы Пекинских документов подошли к решению проблем, связанных с ограничениями экстрадиции по политическим соображениям.

Как указано в главе 2 настоящего исследования, Гаагская и Монреальская конвенции не содержат прямого запрета государствам принимать решение о выдаче или о наказании преступника, руководствуясь политическими мотивами, как своими собственными, так и совершенного преступления.

Пекинская конвенция 2010 г. (ст. 13) и Пекинский протокол 2010 г. (ст. 8 *bis*) устраняют этот недостаток, закрепляя однозначное положение о том, что ни одно из указанных в них преступлений не рассматривается для целей выдачи или взаимной правовой помощи "как политическое преступление или преступление, связанное с политическим преступлением, или преступление, вызванное политическими мотивами". Соответственно, теперь государства не имеют права отказать в просьбе о выдаче или предоставлении взаимной правовой помощи на основании политического характера преступления.

Однако это, безусловно, прогрессивное правило, ослабляется целым рядом других положений.

---

[1] Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. — С. 2-12.

[2] См. там же.

[3] См. там же.

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 того, положение о политическом преступлении дополняется так называемым 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.

Данное положение было перенесено в Пекинские документы из международных договоров, посвященных борьбе с терроризмом, в частности *Международной конвенции о борьбе с бомбовым терроризмом (Нью-Йорк, 15 декабря 1997 г.)*[1]. В целом это вполне соотносится с пониманием новых и возникающих угроз, поскольку стало очевидно, что преступления на воздушном транспорте могут совершаться представителями определенных этнических или религиозных групп и данное правило нацелено на их защиту от преследования исключительно по данному признаку.

Однако представляется, что Конвенция тем самым ослабляет положения о выдаче, предоставляя возможность отказа в ней.

[1] СЗ РФ. — 2001. — № 35. — Ст. 3513.

Кроме того, как было отмечено в главе 2 настоящего исследования, требование Гаагской и Монреальской конвенций применять к преступникам "суровые меры наказания" является во многом декларативной нормой, не создающей реального обязательства в силу его нечеткости, а соответственно, не обеспечивающей принцип неотвратимости наказания преступников.

Тем не менее в ст. 3 Пекинской конвенции 2010 г. и ст. 2 Пекинского протокола 2010 г. содержится полностью идентичное указание на необходимость применения "суровых мер наказания", без какой-либо конкретизации.

Следует отметить, что в ходе обсуждений проектов Пекинских документов было высказано предложение включить в число "суровых мер наказания" конфискацию имущества государствами-участниками[1]; высказывались также предложения о необходимости определения государствами-участниками того, что считается "суровыми мерами наказания" в соответствии с национальным законодательством[2]. Однако итоговый текст Пекинских документов не содержит каких-либо пояснений относительно конкретных мер наказания.

Более того, англоязычные юристы высказывают замечания относительно самой формулировки рассматриваемого правила[3]. Дело в том, что в английском варианте в Пекинских документах употреблен термин "*undertakes*" вместо обычно используемого "*shall*", который означает наличие обязательства. Термин же "*undertakes*" чаще понимается как обещание или согласие сделать что-то или нести за что-то ответственность[4]. 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 отноше-

---

[1] См.: Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. — С. 2-14.

[2] См. там же.

[3] See: *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.

[4] See ibid. — P. 141.

нии совершивших преступления лиц. Следовательно, вариант Конвенции на русском языке, в котором говорится, что "каждое государство-участник *обязуется* применять" не совсем точен — правильнее было бы перевести "каждое государство *будет* применять", что также ослабляет обязательный характер юрисдикционных положений Пекинской конвенции 2010 г. и Пекинского протокола 2010 г.

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*. В главе 2 настоящего исследования указано, что подобные формулировки фактически означают необязательный характер юрисдикции.

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 регулируют "действия вооруженных сил во время вооруженного конфликта, как эти термины понимаются в международном гуманитарном праве, которые 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 актов незаконного вмешательства, которые могут быть совершены государствами.

Включение данной оговорки вызвало возражения ряда государств, которые рассматривали ее как неоправданное изъятие из-под действия Пекинских документов действий государств, незаконно использующих свои вооруженные силы против гражданских воздушных судов[1].

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... кото-

[1] See: *Milde M.* Op. cit. — P. 284–285.

рые осуждают все акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, независимо от того, где, кем и с какой целью они совершаются"[1].

Очевидно, что исключение из-под действия Пекинских документов существенного количества преступлений на воздушном транспорте еще сильнее умаляет эффективность этих документов. 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[2].

Таким образом, проблемы Гаагской и Монреальской конвенций, рассмотренные в главе 2 настоящей работы, во многом так и остались нерешенными. 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"[3]. Указанный подход привел к тому, что фактически не было реализовано заявление, содержавшееся в п. 4 Резолюции А33-1, о необходимости обеспечения привлечения к ответственности и сурового наказания лиц, использующих гражданские воздушные суда в качестве оружия.

До 1 февраля 2016 г. Пекинские документы не вступили в силу, соответственно, они не создают обязательства для подписавших их государств.

За годы, прошедшие с момента принятия текстов Пекинских договоренностей, они были ратифицированы крайне небольшим числом государств — по состоянию на 31 мая 2015 г. 11[4] ратификаций набрал Пекинский протокол 2010 г. и 11[5] — Пекинская

---

[1] Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/2. — С. 2-10.

[2] См. там же.

[3] Там же. — С. 2-12.

[4] Информацию о статусе Пекинского протокола 2010 г. см.: URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Prot_EN.pdf (дата обращения: 31.05.2015).

[5] Информацию о статусе Пекинской конвенции 2010 г. см.: URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Conv_EN.pdf (дата обращения: 31.05.2015).

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.). Таким образом, вряд ли можно говорить о скором вступлении в силу Пекинских документов. Для сравнения: Токийская конвенция 1963 г. вступила в силу через 6 лет после принятия — в 1969 г., Гаагская конвенция 1970 г. — в течение 1 года, Монреальская конвенция 1971 г. — в течение 2 лет.

Данное обстоятельство не позволяет дать однозначно позитивную оценку перспективам совершенствования международно-правового регулирования борьбы с актами незаконного вмешательства в соответствии с Пекинскими договоренностями.

Следует отметить, что небыстрое вступление в силу Пекинских документов закономерно. С одной стороны, они не решили основных проблем Гаагской и Монреальской конвенций. С другой стороны, большинство новых и возникающих угроз (таких, как, например, использование воздушного судна в качестве оружия, имевшее место 11 сентября 2001 г., биотерроризм и др.), очевидно, рассматриваются государствами как беспрецедентные, регулярное совершение которых видится маловероятным.

Тем не менее думается, что даже при отсутствии обязательной силы у Пекинских договоренностей отдельные их положения могут быть восприняты государствами в их национальном законодательстве.

§ 2. Реформирование юрисдикционных положений в аспекте проблемы недисциплинированных пассажиров

Под недисциплинированным поведением на борту воздушного судна обычно понимаются такие нарушения, как курение и незаконное употребление наркотических веществ, словесное оскорбление и физическое нападение на пассажиров или членов экипажа, высказывание угроз[1]. Акты недисциплинирован-

[1] See: Views of the International Air Transport Association (IATA) on Some Practical Aspects of the Issue of Unruly Passengers. Документ LC/35-WP/2–3. — Монреаль: ИКАО, 2013. — С. 2.

ного поведения могут быть квалифицированы и как преступления, и как проступки. Данные деяния сами по себе могут обладать невысокой степенью общественной опасности, но они зачастую влияют на безопасность воздушного судна и находящихся на его борту лиц и имущества.

Следует отметить, что количество таких инцидентов на международных рейсах стало увеличиваться еще в конце прошлого столетия. Объясняют это явление тем, что с начала 1990-х гг. 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[1]. 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.

При этом в последнее время ситуация с недисциплинированным поведением резко обострилась. По данным ИАТА, с 2007 по 2011 г. количество таких инцидентов во всем мире возросло более чем в 6 раз[2]. В ходе опроса, проведенного ИАТА в марте — апреле 2013 г. среди 53 авиакомпаний, осуществляющих деятельность в различных государствах, все респонденты указали, что в течение 2012–2013 гг. на их рейсах имели место один и более случаев недисциплинированного поведения пассажиров, причем более 40 % авиакомпаний отметили, что таких случаев было более 100[3]. При таких обстоятельствах особую обеспокоенность юристов и представителей авиационной индустрии вызвал тот факт, что на практике лица, виновные в подобных правонарушениях, зачастую оставались безнаказанными или для

---

[1] См.: Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. A4-3.

[2] See: 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. — P. A-1.

[3] See ibid. — P. A-1. — С. 3.

привлечения их к ответственности требовались существенные усилия. Таким образом, особую актуальность приобрела задача решения проблемы так называемого юрисдикционного пробела Токийской конвенции 1963 г., о которой говорилось в главе 2 настоящего исследования.

Следует отметить, что в рамках ИКАО еще в 1990-х гг. была проведена некоторая работа по модернизации действующего правового регулирования в контексте проблемы недисциплинированного поведения авиапассажиров. В 1996 г. в общую программу работы Юридического комитета ИКАО был включен вопрос "Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права". В 1997 г. Совет ИКАО создал соответствующую Исследовательскую группу Секретариата, которая подготовила и в 2001 г. приняла Резолюцию А33-4 *"Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные / нарушающие порядок пассажиры)"*[1] 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*"[2] (далее — Циркуляр 288 ИКАО).

Однако к концу 2000-х гг., когда значительно увеличилось количество инцидентов, связанных с недисциплинированными пассажирами[3], выяснилось, что большинство государств — чле-

---

[1] Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров. Документ ИКАО Cir 288 LE/1. — Монреаль: ИКАО, 2002. — С. 14–15.

[2] Там же. — С. 1–16.

[3] See: 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.

нов ИКАО так и не претворили в жизнь Циркуляр 288 ИКАО[1]. Стало очевидно, что изменения в действующие правовые акты необходимо вносить на уровне международного договора, а не документов ИКАО.

Поскольку случаи недисциплинированного поведения авиапассажиров подпадают под действие именно Токийской конвенции 1963 г. (п. 1 ст. 1), юристы обратили внимание в первую очередь на этот документ. Было отмечено, что текст Конвенции не только ни разу не модернизировался (что само по себе вызывает вопросы относительно его адекватности современным реалиям), но и случаи недисциплинированного поведения пассажиров не были в числе оснований для принятия Токийской конвенции 1963 г.[2], что объясняет неприспособленность документа к регулированию данных инцидентов.

В связи с этим в начале 2011 г. была возобновлена деятельность Исследовательской группы, которая определила ряд правовых вопросов, требующих решения, рекомендовала создать подкомитет Юридического комитета и поручить ему подготовить проект текста изменений в Токийскую конвенцию 1963 г.[3]

В течение 2011–2014 гг. 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. (далее — Монреальская конференция 2014 г.), Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреаль, 4 апреля 2014 г.)[4] (далее — Монреальский протокол 2014 г., Протокол 2014 г.). Указанный Протокол вступает в силу после его ратификации (принятия и утверждения) 22 государствами (п. 1 ст. XVIII).

В Докладе, подготовленном А. Пьера для обсуждения в рамках Специального подкомитета Юридического комитета ИКАО

---

[1] См.: Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. A4-24.

[2] См.: Юридический комитет. 35-я сессия. Доклад (Монреаль, 6–15 мая, 2013 года). Doc. 10014-LC/35. — Монреаль: ИКАО, 2013. — С. 2-2.

[3] См. там же. — С. 1.

[4] См.: Документ ИКАО DCTC Doc No. 34 4/4/14.

по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров, 22-25 мая 2012 г. (далее — Доклад), юрисдикционные положения Токийской конвенции 1963 г. были названы в качестве одного из главных ее "слабых мест" в контексте проблемы недисциплинированных пассажиров[1]. Соответственно, именно юрисдикционные положения стали одним из основных направлений работы по модернизации Конвенции.

В основном выявленные проблемы не были новыми. О большей части из них так или иначе юристы говорили еще в момент принятия текста Токийской конвенции 1963 г.

Стоит напомнить, что Токийская конвенция 1963 г. в действующей редакции предусматривает систему параллельной юрисдикции: юрисдикцию государства регистрации в качестве основной (п. 1 ст. 3), не исключая при этом "любой уголовной юрисдикции, осуществляемой в соответствии с национальным законодательством" (п. 3 ст. 3). Кроме того, при определенных обстоятельствах (ст. 4) государство-участник, которое не является государством регистрации, также может осуществлять свою юрисдикцию.

В главе 2 настоящего исследования указано, что данные положения Конвенции имеют два основных недостатка: во-первых, формулировки Конвенции позволяют сделать вывод о фактическом отсутствии обязательной юрисдикции государства регистрации, и, во-вторых, — наличие так называемого юрисдикционного пробела. Именно эти недостатки стали основным предметом рассмотрения экспертами ИКАО и представителями государств.

Следует отметить, что при обсуждениях проектов изменений к Токийской конвенции 1963 г. не все юристы разделяли точку зрения о наличии в ней юрисдикционного пробела.

Так, в ходе 35-й сессии Юридического комитета ИКАО одной из делегаций было высказано мнение о том, что имеет место не юрисдикционный, а правоприменительный пробел[2]. Дело в том, что в национальном законодательстве многих государств уже есть положения о юрисдикции государства посадки, и они

[1] Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. A4-14–A4-15.

[2] См.: Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. — С. 2-4.

на основании п. 3 ст. 3 Токийской конвенции 1963 г. успешно применяют данные положения на практике, в то время как другим государствам, действительно, для включения соответствующего правила во внутреннее законодательство необходимо его прямое закрепление в международном договоре. Другая делегация высказала предположение, что в Токийской конвенции 1963 г. вообще нет юрисдикционного пробела[1].

Возможно, данные точки зрения и небезосновательны, однако нельзя не отметить, что в Конвенции все же присутствует определенное противоречие: при том, что данный документ прямо не предусматривает никаких правил относительно юрисдикции государства посадки воздушного судна, он тем не менее устанавливает для этого государства ряд обязательств, таких как: принятие пассажиров, передаваемых командиром воздушного судна; заключение под стражу определенных лиц; проведение немедленного предварительного расследования фактов. Юристы отмечали, что не понятно, как эти обязательства должны выполняться государством посадки при отсутствии полномочий на установление юрисдикции[2].

Кроме того, как указал А. Пьера, согласно Токийской конвенции 1963 г. в случае высадки пассажира в соответствии с п. 1 ст. 8, у государства посадки не возникает обязанности осуществить предварительное расследование фактов (в этом отличие "высадки" от "передачи" лица компетентным органам в соответствии со ст. 9 Конвенции)[3]. Данная точка зрения подвергалась критике; в частности, Р. Абейратне указал, что, несмотря на отсутствие соответствующего прямого указания в тексте Конвенции, государство фактически не сможет остаться в стороне от данного инцидента, поскольку, во-первых, в п. 1 ст. 8 Конвенции сказано, что высадка предпринимается только в случае, когда в отношении лица имеются достаточные основания полагать, что оно совершило или готовится совершить на борту воз-

---

[1] См.: Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. — С. 2-5.

[2] См.: *Abeyratne R. I. R.* Unruly Passengers — Legal, Regulatory and Jurisdictional Issues // Air and Space Law, 1999. Vol. 24. — P. 46, 53; Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. A4-15–A4-16.

[3] См.: Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. A4-18–A4-19.

душного судна акт, входящий в предмет Токийской конвенции 1963 г., а во-вторых, в п. 2 ст. 8 предусмотрена обязанность командира уведомить полномочные органы государства, в котором он высаживает такое лицо, о факте и причинах высадки[1]. Косвенное подтверждение позиции Р. Абейратне можно найти в ст. 15 Конвенции, в которой для целей выдачи и уголовного производства высаженные лица упоминаются наравне с лицами, переданными компетентным органам.

Представляется, что более убедительной является точка зрения об отсутствии в Токийской конвенции 1963 г. обязательства государств проводить какие-либо расследования в отношении высаженных командиром воздушного судна лиц. Другое дело, что проведение такого расследования, безусловно, отвечает интересам государства, в котором было высажено лицо, и, скорее всего, такое расследование будет проведено. Однако обязанностью государства это не является.

Таким образом, одним из основных недостатков Токийской конвенции 1963 г. в контексте проблемы недисциплинированных пассажиров стало отсутствие в ней правила юрисдикции государства посадки воздушного судна.

В рамках проблемы отсутствия юрисдикции представителями государств рассматривался также вопрос о необходимости включения в текст Токийской конвенции 1963 г. прямых ссылок на некоторые другие виды юрисдикции, а именно: территориальную, юрисдикцию государства гражданства потерпевших или предполагаемых правонарушителей, а также юрисдикцию государства постоянного проживания предполагаемых правонарушителей.

Некоторые государства предположили, что в Конвенции необходимо прямо указать на возможность установления территориальной юрисдикции[2].

Было также высказано мнение о необходимости включения в Токийскую конвенцию 1963 г. правила о юрисдикции государ-

---

[1] See, for example: *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. 51.

[2] См.: Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. — С. 2-7.

ства гражданства потерпевших или предполагаемых правонарушителей[1].

Следует согласиться с точкой зрения, высказанной некоторыми другими делегациями, о том, что п. 3 ст. 3 Токийской конвенции 1963 г. предоставляет государствам возможность для установления всех факультативных юрисдикций, в том числе на основе территориального и персонального принципов, и нет оснований делать дополнительную ссылку на факультативную юрисдикцию[2].

В связи с проблемой юрисдикции государства посадки следует также отметить следующее.

Как указывалось выше, Токийская конвенция 1963 г. не предусматривает конкретные составы преступлений или актов, на которые распространяется ее действие, оставляя их определение на усмотрение каждого государства-участника. Более того, в Токийской конвенции 1963 г. не содержится определения терминов "должный порядок" и "дисциплина", не дается и определения того, что образует правонарушение. Но если раньше данная особенность Конвенции не вызывала серьезных неудобств, то в контексте проблемы недисциплинированных пассажиров юристы отметили ее как недостаток.

В частности, 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"[3].

Кроме того, участники Рабочей группы по юрисдикции Юридического комитета (далее — Рабочая группа по юрисдикции) в ходе Монреальской конференции 2014 г. отмечали, что пассажиры могут оказаться "лишены возможности обоснованно предвидеть, под действие каких уголовных законов они будут подпадать, особенно в тех случаях, когда неожиданно совершается

---

[1] См.: Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. — С. 2-7.

[2] См. там же.

[3] Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. 2-5.

посадка по причине изменения маршрута"[1]. В связи с этим было предложено включить в текст Токийской конвенции 1963 г. перечень правонарушений, составляющих ее предмет. А. Пьера, руководствуясь положениями Циркуляра 288, предложил разбить такие правонарушения на три категории:

1) наиболее тяжкие преступления, в частности правонарушения, совершенные в отношении членов экипажа (нападение, физическое или словесное запугивание, вмешательство в исполнение их обязанностей, отказ подчиниться их указаниям и т. п.);

2) менее тяжкие преступления (физическое или словесное нападение, преднамеренное уничтожение имущества и употребление спиртных напитков, ведущее к интоксикации и т. п.);

3) поведение, которое может оказать воздействие на безопасность воздушного судна (курение в туалете, повреждение устройства обнаружения дыма, использование портативного электронного устройства, когда его использование запрещено и т. п.)[2].

Проблема возможного отсутствия реальной связи между государством регистрации и воздушным судном также была рассмотрена в контексте проблемы недисциплинированных пассажиров.

В главе 2 настоящего исследования указано, что вопрос включения в Токийскую конвенцию 1963 г. юрисдикции государства эксплуатанта рассматривался государствами при обсуждении проекта документа, однако тогда решение не было принято.

Следует отметить, что 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. вопросники для выяснения их мнения относительно необходимости внесения соответствующих изменений в Конвенцию[3]. К весне 1979 г. 44 государства

---

[1] Международная конференция по воздушному праву (Монреаль, 26 марта — 4 апреля 2014 года). Доклад рабочей группы по юрисдикции. Документ DCTC Flimsy No. 2. 31/3/14. Revised 1/4/14. — Монреаль: ИКАО, 2014. — С. 1.

[2] См.: Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. A4-28–A4-29.

[3] See: ICAO Legal Committee. 23rd Session (Montreal, February 8–27, 1978). Minutes and Documents. — Vol. 1: Minutes. Документ Doc. 9238 LC/180-1. — Монреаль: ИКАО, 1978. — P. 84–101.

ответили на предложенные вопросы, причем 40 из них отметили, что не испытывают каких-либо затруднений при применении Токийской конвенции 1963 г. в отношении преступлений, совершенных на борту арендованных воздушных судов[1].

В настоящее время ситуация изменилась, количество арендованных воздушных судов существенно возросло. Государства отметили, что в связи с необходимостью приведения правового регулирования в соответствие с развитием отраслевой практики[2] вопрос о включении юрисдикции государства эксплуатанта в Токийскую конвенцию 1963 г. также должен быть рассмотрен.

В качестве еще одного недостатка Токийской конвенции 1963 г. юристы отметили отсутствие в ней каких-либо положений, касающихся функций, статуса и полномочий сотрудников службы безопасности на борту (ССББ)[3].

В соответствии с Приложением 17 к Чикагской конвенции 1944 г. под ССББ понимается лицо, уполномоченное правительством государства 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 осуществляет элементы исполнительной юрисдикции государства. Практика привлечения ССББ в настоящее время очень распространена[4]. Однако в действующей редакции Токийской конвенции 1963 г. ССББ фактически приравниваются к пассажирам и, следовательно, лишены права принимать меры без разрешения КВС.

---

[1] См.: *Stewart J. T.* Lease, Charter and Interchange of Aircraft: a Governmental Perspective // Akron Law Review. — 1980. — No 14 (2). — P. 198.

[2] См.: Доклад 35-й сессии Юридического комитета ИКАО. — С. 2-6–2-7.

[3] См.: Там же. — С. 2-14.

[4] См.: Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. A4-1.

Основным направлением решения проблемы отсутствия юрисдикции в Монреальском протоколе 2014 г. стало дополнение Токийской конвенции 1963 г. правилом о юрисдикции государства посадки.

Сторонники включения данного правила указывали, что наделение государства посадки воздушного судна возможностью установить свою юрисдикцию в отношении преступления не только устраняет юрисдикционный пробел, но и имеет ряд других преимуществ. В частности, "когда воздушное судно осуществляет посадку, присутствуют пассажиры, *ergo*, все потенциальные свидетели"[1]. Также следует учитывать, что данное правило является мощным сдерживающим фактором против совершения уголовных деяний на борту воздушных судов[2].

Противниками юрисдикции государства посадки высказывались такие аргументы, как отсутствие заинтересованности государства в установлении своей юрисдикции в том случае, когда большинство элементов являются чужеродными с точки зрения его правовой системы[3], т. е. отсутствует достаточная связь между преступлением и государством, устанавливающим юрисдикцию[4].

В своем Докладе А. Пьера отметил, что, несмотря на указанные доводы и "даже в том случае, когда определенное преступление только может быть связано с элементами, которые являются чужеродными с точки зрения государства посадки, непредоставление такому государству оснований для установления юрисдикции... может существенно подорвать целостность системы воздушного права в целом. Это может также способствовать созданию нежелательного чувства безнаказанности, то есть именно того, с чем не должно мириться мировое сообщество"[5].

---

[1] *Mendelssohn A. I.* In-Flight Crime: The International and Domestic Picture Under the Tokyo Convention // Virginia Law Review. — 1967. — Vol. 53. — P. 509, 514.

[2] See: *Gutierrez J. J. L.* Op. cit. — P. 4.

[3] См.: Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. A4-16.

[4] See: *Bohlke G. L.* Crimes Aboard Aircraft: Jurisdictional Considerations // Journal of Law and Economic Development. — 1971. — Vol. 5. — P. 141; *Honig J. P.* Op. cit. — P. 139.

[5] Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. A4-17.

Следует также отметить, что несколько упоминаний о юрисдикции государства посадки имелось и в первоначальных проектах Токийской конвенции 1963 г.[1]

Еще в ходе дискуссий на 35-й сессии Юридического комитета ИКАО (6–15 мая 2013 г.) большинство государств поддержали идею включения в Токийскую конвенцию 1963 г. правила о юрисдикции государства посадки[2]. При этом мнения представителей государств-участников данной сессии разделились по вопросу, должна ли юрисдикция государства посадки быть обязательной или факультативной.

Государства, которые придерживались точки зрения об обязательной юрисдикции, высказывали следующие аргументы.

Большинство делегаций согласились, что обязательная юрисдикция государства посадки наилучшим образом обеспечит наказуемость недопустимого поведения, в то время как правило о факультативной юрисдикции лишь закрепит существующий статус-кво, поскольку в ряде государств национальное законодательство уже содержит положения о юрисдикционной компетенции государства посадки[3]. Представители ИАТА отметили также, что в основном для тех государств, которые еще не внесли в национальное законодательство указанные юрисдикционные положения, единственным барьером является отсутствие соответствующего международного договора, но при включении новых правил в Токийскую конвенцию 1963 г. они незамедлительно имплементируют их в свое внутреннее право[4].

Еще одна делегация подчеркнула, что обязательная юрисдикция государства посадки упростит привлечение правонарушителей к ответственности в связи с получением возможности непосредственного доступа к правонарушителю[5].

---

[1] См.: Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. A4-17.

[2] См.: Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. — С. 2-3.

[3] См. там же.

[4] See: 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 LC/35-WP2-2. — Монреаль: ИКАО, 2013. — С. 2.

[5] См.: Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. — С. 2-4.

Было высказано также мнение о необходимости установления обязательной юрисдикции государства посадки, но с возможностью предусмотреть исключение из нее в случае, когда государство гражданства требует экстрадиции одного из своих граждан, обвиняемого в недисциплинированном поведении[1].

Среди аргументов, высказанных в поддержку факультативной юрисдикции, можно указать следующие.

Было отмечено, что мера по введению обязательной юрисдикции государства посадки не пропорциональна повышению предполагаемого сдерживающего эффекта[2]. Кроме того, могут возникнуть проблемы при определении применимого права[3], и вследствие этого под угрозу могут быть поставлены такие общие правовые принципы, как равенство перед законом и недопущение произвола при осуществлении правоприменительных действий[4]; также может возникнуть проблема совпадающей юрисдикции[5].

Одна делегация указала, что юрисдикция государства посадки в случае ее обязательности будет шире, чем первоначальная юрисдикция государства регистрации: первая не ограничивается "преступлениями", а относится ко всем "актам", в то время как вторая, согласно Токийской конвенции 1963 г., является лишь уголовной[6].

Другая делегация подчеркнула, что государство посадки может иметь очень отдаленное отношение к инциденту, соответственно ее обязательность неоправданна[7].

В числе прочих были приведены и такие "прагматические" аргументы, как повышение вероятности ратификации изменений в случае, если они не будут носить обязательный характер[8]; экономическая нецелесообразность введения обязатель-

---

[1] См.: Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. — С. 2-4.

[2] См. там же. — С. 2-3.

[3] См. там же.

[4] См. там же.

[5] См. там же.

[6] См. там же. — С. 2-3–2-4.

[7] См. там же.

[8] См. там же. — С. 2-5.

ной юрисдикции и необходимость дополнительного изучения данного вопроса[1]; важность сохранения структуры Токийской конвенции 1963 г., число последующих изменений которой может увеличиться в случае расширения оснований юрисдикции[2].

В итоге большинство государств и представителей авиационной индустрии как в ходе 35-й сессии Юридического комитета ИКАО (6–13 мая 2013 г.)[3], так и на Монреальской конференции 2014 г.[4] поддержали идею обязательной юрисдикции государства посадки.

Таким образом, 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 правонарушений, составляющих ее предмет, то первоначально она была в целом поддержана государствами[5]. Однако в ходе дальнейшей работы стало очевидно, что согласовать такой перечень затруднительно, поскольку, с одной стороны, из-за различных культурных особенностей стандарты поведе-

---

[1] См.: Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. — С. 2-5.

[2] См. там же.

[3] См. там же. — С. 2-5.

[4] 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 Doc. DCTC Flimsy No. 2 31/3/14 Revised 1/4/14. — С. 2.

[5] См.: 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. — С. 2.

ния в различных государствах разные[1], а с другой — Токийская конвенция 1963 г., как документ, имплементированный в различные национальные законодательства и прошедший проверку временем, "не может быть неосмотрительно изменена из-за проблемы с недисциплинированным поведением"[2]. Также было высказано мнение, что проблема недисциплинированных пассажиров является следствием в первую очередь неспособности государств осуществить юрисдикцию в отношении совершенного правонарушения, а не проблемой некриминализации государствами конкретных правонарушений[3].

В результате вместо перечня правонарушений 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" [4].

Большинство государств сошлись во мнении, что такие формулировки представляют собой компромисс между сторонниками и противниками включения в Токийскую конвенцию 1963 г. перечня правонарушений[5], однако одна делегация высказалась резко против включения данной статьи в текст Конвенции, поскольку, по ее мнению, эта статья представляет собой не что иное, как перечень правонарушений. Было также высказано мнение, что включение в Конвенцию открытого перечня не имеет смысла, поскольку в любом случае некоторые правонарушения останутся неохваченными. Кроме того, было отмечено, что положения ст. 15 *bis* дублируют положения Монреальской и Пекинской конвенций[6].

Таким образом, консенсус при обсуждении вопроса о необходимости включения в текст Токийской конвенции статьи 15 *bis* достигнут не был.

---

[1] См.: Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. — С. 2-9.

[2] Там же.

[3] См. там же.

[4] Там же. — С. 2-8

[5] См. там же. — С. 2-9.

[6] См. там же. — С. 2-9–2-10.

Тогда было решено изменить подход и вместо включения перечня правонарушений ограничиться более четким определением сферы действия положений Конвенции об обязательной юрисдикции государства посадки.

Рабочая группа по юрисдикции предложила включить в Конвенцию следующий "трехэтапный" тест для установления случаев, когда государство посадки обязано установить юрисдикцию[1]:

1) инцидент происходит на борту воздушного судна, совершающего посадку на его территории (не в результате изменения маршрута);

2) инцидент угрожает безопасности воздушного судна и должному порядку на борту, а также находящимся на борту лицам;

3) КВС предпринимает меры по передаче соответствующего пассажира полномочным органам.

То есть по замыслу авторов факт приземления воздушного судна и передачи пассажира должен обязать государство провести расследование инцидента и принять процессуальное решение. Таким образом, данный тест позволил бы без включения перечня правонарушений, составляющих понятие "недисциплинированное поведение", отграничить такие деяния от остальных преступлений на борту воздушного судна (в частности, преступления, которые могут в бóльшей степени быть характерными для отдельных государств, или преступления, не имеющие ничего общего с полетом)[2].

Следует отметить, что данный тест подвергся критике со стороны некоторых участников Рабочей группы по юрисдикции, которые высказали мнение о том, что его "последняя часть... может привести к созданию своих проблем... мотивация командира воздушного судна в случае передачи правонарушителя компетентным органам согласно статье 9 (1) Токийской конвенции, как правило, заключается в том, чтобы снять с борта пассажира, который нарушает спокойствие на борту или угрожает безопасности воздушного судна... хотя в основе теста может лежать факт

---

[1] См.: Документ ИКАО DCTC Flimsy No. 2. 31/3/14. Revised 1/4/14. — С. 5.

[2] См. там же. — С. 5.

изменения маршрута самолета, он, несомненно, вводит субъективный фактор, поскольку сам факт является результатом решения пилота относительно наличия обоснованных причин считать, что совершено тяжкое преступление"[1].

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:

a) 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*:

"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:

a) физическое нападение на члена экипажа или угроза совершить такое нападение;

b) отказ выполнять законные указания командира воздушного судна или данные от его имени в целях, которые определены в пункте 1 a) и b) статьи 6.

---

[1] Документ ИКАО DCTC Flimsy No. 2. 31/3/14. Revised 1/4/14. — С. 5-6.

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 закреплен перечень деяний, составляющих сферу действия обновленных юрисдикционных положений Токийской конвенции 1963 г., но было предусмотрено описание некоторых случаев неподобающего поведения, а также тест, который, однако, стал двухэтапным.

В целях решения проблемы "реальной связи" в целом было поддержана инициатива о включении юрисдикции государства эксплуатанта в качестве обязательной[1]. Одна делегация отметила, что, поскольку в п. 3 ст. 3 Токийской конвенции 1963 г. уже предусмотрена возможность факультативного установления различных юрисдикций в соответствии с национальным законодательством, "любое новое положение, устанавливающее юрисдикцию на факультативной основе, может быть неправильно истолковано как сужающее сферу действия" указанного пункта[2].

При этом были отмечены и проблемы, которые могут возникнуть в связи с юрисдикцией государства эксплуатанта: одна делегация заявила, что возложение на государства императивного обязательства брать на себя юрисдикцию государства эксплуатанта является вторжением в сферу суверенных полномочий государств и прибегать к этому стоит только в том случае, когда исчерпаны все другие возможности[3].

Некоторые государства также придерживались точки зрения о том, что "проблема юрисдикции государства эксплуатанта не настолько очевидна по сравнению с проблемой государства посадки", что "не было выдвинуто каких-либо аргументов в подтверждение того, что установление такой юрисдикции не-

---

[1] См.: Доклад 35-й сессии Юридического комитета ИКАО. — С. 2-7.

[2] Там же. — С. 2-7.

[3] См. там же. — С. 2-6.

обходимо для решения проблемы недисциплинированных пассажиров" и что "было бы непропорциональным вносить изменения в правовую систему для решения проблем, в отношении которых нет доказательств того, что они возникли в связи с отсутствием юрисдикции"[1].

В итоге, согласно ст. IV Монреальского протокола 2014 г., ст. 3 Токийской конвенции 1963 г. была дополнена подпунктами 1 *bis*, 2 *bis*:

"1 *bis*. Государство также правомочно осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту: ...

b) 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: ...

b) 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".

Что касается проблемы статуса ССББ, то, несмотря на практически полное единодушие в вопросе о необходимости единообразного правового урегулирования статуса ССББ, далеко не все исследователи и представители государств поддерживали идею включения соответствующих положений именно в Токийскую конвенцию 1963 г.

Так, А. Пьера указал в Докладе, что предоставление специального статуса сотрудникам правоприменительных органов, которым обычно такой статус не предоставляется, является крайне сложным в плане обоснования политическим реше-

[1] Доклад 35-й сессии Юридического комитета ИКАО. — С. 2-6–2-7.

нием[1]. 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. Высказывалась также точка зрения, что режим привлечения ССББ может стать предметом отдельного, независимого от Токийской конвенции 1963 г. документа[2].

В то же время в целом юристы сошлись во мнении, что ситуацию, при которой ССББ приравниваются к категории пассажиров, нельзя считать удовлетворительной — в силу специальной подготовки ССББ и их права применять силу. 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[3].

В результате в текст Монреальского протокола 2014 г. были включены положения, касающиеся ССББ. В частности, 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 такого разрешения, 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.

Следует отметить, что такое ограничение полномочий ССББ было предметом дискуссий при обсуждениях проекта Монреальского протокола 2014 г. Высказывались следующие точки зрения.

---

[1] См.: Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. A4-36.

[2] См.: Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. — С. 2-12.

[3] См. там же. — С. 2-12–2-13.

Одни делегации указывали, что функции и обязанности ССББ должны охватывать пресечение всех актов, относящихся к предмету Токийской конвенции 1963 г., т. е. актов, угрожающих или могущих угрожать как безопасности воздушного судна в полете, так и поддержанию должного порядка и дисциплины на борту. Другие делегации высказывали точку зрения о том, что ССББ должны пресекать только поведение, угрожающее безопасности воздушного судна в широком смысле. Однако большинство представителей государств придерживались мнения, что цель ССББ должна состоять только в предотвращении актов незаконного вмешательства в том значении, которое содержится в Приложении 17 к Чикагской конвенции 1944 г.[1], что и было закреплено в Монреальском протоколе 2014 г.

Несмотря на то, что в целом идея расширения оснований для установления юрисдикции была одобрена, в ходе обсуждений проекта Протокола 2014 г. государства отказались от реформирования существующей системы параллельной юрисдикции путем установления в Токийской конвенции 1963 г. каких-либо правил об иерархии юрисдикций. Основной аргумент — "другие конвенции в области уголовного воздушного права не предусматривают такой иерархии"[2]. Таким образом, проблема конкуренции юрисдикций Монреальским протоколом 2014 г. решена не была.

Необходимо отметить, что некоторые государства в ходе обсуждений проекта Протокола 2014 г. выражали обеспокоенность в связи с вероятностью возникновения проблемы конкуренции юрисдикций на практике[3]. В результате в ходе 35-й сессии Юридического комитета все-таки было предложено определенное решение на случай возникновения конфликта юрисдикций — включение статьи 3 *bis* в текст Токийской конвенции 1963 г. следующего содержания: "Если Договаривающееся государство, осуществляющее свою юрисдикцию согласно статье 3, уведомляется или узнает иным образом о том, что одно или несколько других Договаривающихся государств проводят рас-

[1] См.: Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. — С. 2-14–2-15.

[2] Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. 2-4.

[3] См.: Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. — С. 2-8.

следование, уголовное или судебное преследование в отношении того же поведения, эти Договаривающиеся государства по необходимости консультируются друг с другом в целях координации своих действий"[1].

Как указано выше, большинство государств поддержали включение юрисдикции государства посадки в качестве обязательной. При этом в итоговом тексте Монреальского протокола 2014 г. использовались формулировки Токийской конвенции 1963 г., которые, как указано нами ранее, подвергались в доктрине критике, поскольку из них фактически следует необязательность юрисдикции государства регистрации. Конвенция в редакции Протокола 2014 г. предусматривает обязательство государства посадки лишь *установить* свою юрисдикцию, но не обязанность *осуществить* ее.

Кроме того, в доктрине Токийская конвенция 1963 г. 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". Данное положение делает неэффективными на практике юрисдикционные положения Конвенции.

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. 1, 2 ст. 15 проекта Протокола 2014 г.), 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.)[2], что почти полностью соответствует ст. 13 Пекинской конвенции 2010 г.

---

[1] Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. — С. 2-8.

[2] См.: Документ ИКАО LC/SC-MOT. Добавление A. — С. A4-51.

Однако при рассмотрении данного вопроса в Юридическом подкомитете ИКАО был достигнут общий консенсус 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 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[1].

Таким образом, с учетом того, что обязательный характер юрисдикции государства посадки может быть поставлен под сомнение, отсутствие в Монреальском протоколе 2014 г. положений об обязательной выдаче позволяет сделать вывод о нерешенности проблемы отсутствия юрисдикции.

Представляется, что положения Монреальского протокола 2014 г. не решили до конца также проблему правовой неопределенности Токийской конвенции 1963 г.

Прежде всего, Протокол 2014 г. так и не включил в Токийскую конвенцию 1963 г. дефиниций понятий "дисциплина" и "должный порядок", несмотря на то, что его положения основаны на данных терминах: в подп. "ii" п. "a" 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. Так, А. Пьера привел 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"[2]. Кроме того, известны случаи, когда компетентные органы государства посадки отказывались принимать меры против переданных им пассажиров на том основании, что акты,

[1] См.: Документ ИКАО LC/SC-MOT. Добавление A. — С. 2-6.

[2] Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. A4-14.

в отношении которых подавалась жалоба, не являлись преступлением в пределах их юрисдикции[1].

Формулировки Монреальского протокола 2014 г. о полномочиях ССББ подверглись критике в доктрине[2] в связи с тем, что они, ограничивая возможности ССББ действовать без разрешения КВС лишь предотвращением актов незаконного вмешательства, 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.

Такой подход вносит некоторую неопределенность в сферу полномочий ССББ, в частности в вопрос соотношения полномочий ССББ и КВС.

В ходе 35-й сессии Юридического комитета ИКАО выдвигались предложения о включении в текст Токийской конвенции 1963 г. определения термина "акты незаконного вмешательства" для устранения неопределенности, против которых высказывались возражения в связи с тем, что такое определение уже содержится в Приложении 17 к Чикагской конвенции 1944 г.[3]

Однако представляется, что даже ссылка на Приложение 17 не внесла бы определенность в данный вопрос. Дело в том, что разграничение между понятием "акты незаконного вмешательства" и деяниями, составляющими предмет Токийской конвенции 1963 г., в том числе актами "недисциплинированного поведения", неочевидно.

Как указано в главе 1 настоящего исследования, под АНВ, согласно Приложению 17, понимаются "акты или попытки совершения актов, создающие *угрозу безопасности гражданской авиации*".

Как указано выше, к "недисциплинированному" следует относить такое поведение, которое "создает *угрозу безопасности воздушного судна*" (подп. "ii" п. "a" ст. 2 *bis* Монреальского протокола 2014 г.).

---

[1] См.: Документ ИКАО LC/SC-MOT. — С. 2-4–2-5.

[2] See: *Abeyratne R. I. R.* A Protocol to Amend the Tokyo Convention of 1963: Some Unanswered Questions. — P. 55.

[3] См.: Документ ИКАО Doc. 10014-LC/35. — С. 2-12.

Таким образом, и тот и другой термины, по сути, означают акты, создающие *угрозу безопасности* воздушного судна в полете. Кроме того, очевидно, что грань между поведением, угрожающим только поддержанию дисциплины на борту воздушного судна, и деяниями, угрожающими его безопасности, очень тонка. Представляется, что полностью разграничить термины "акты незаконного вмешательства", как они определены в Приложении 17, и "недисциплинированное поведение" с учетом отсутствия дефиниций в правовых документах сложно.

По состоянию на 31 мая 2015 г. Монреальский протокол 2014 г. ратифицирован одним государством[1].

При этом представляется, что положения Протокола 2014 г. являются более практически ориентированными по сравнению с Пекинскими документами и в этом смысле более актуальны для государств-участников.

Необходимо отметить, что в действующем российском законодательстве имеется пробел в части регулирования ответственности за недисциплинированное поведение на борту воздушного судна. В частности, ни УК РФ, ни КоАП РФ не предусматривают специальные составы, на основании которых авиапассажиры могут быть привлечены к ответственности именно за факт недисциплинированного поведения, создающего угрозу безопасности воздушного судна, лиц и имущества на его борту. В связи с этим на практике правоохранительные органы вынуждены либо отпускать нарушителей без производства каких-либо процессуальных действий, либо квалифицировать их деяния на основании близких или сходных по содержанию составов правонарушений, что может повлечь применение к нарушителю слишком 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, Кабалов был признан виновным, в том числе по ч. 3 ст. 30, п. "в" ч. 2 ст. 211 УК РФ — т. е. в покушении на угон воздушного судна с угрозой применения на-

[1] Информацию о статусе Монреальского протокола 2014 г. см.: URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Montreal_Prot_2014_EN.pdf (дата обращения: 31.05.2015).

силия, опасного для жизни и здоровья[1]. Судебная коллегия Верховного Суда РФ, рассматривавшая дело в апелляционной инстанции, приговор в данной части отменила в связи с отсутствием состава преступления, оставив в силе приговор в части признания Кабалова виновным по п. "а" ч. 2 ст. 115 УК РФ — умышленное причинение легкого вреда здоровью бортпроводника[2]. При этом сам акт недисциплинированного поведения, создавший угрозу безопасности самолета и находящихся на его борту лиц и имущества, который был изначально неправильно квалифицирован как покушение на угон воздушного судна, не получил правовой оценки и в результате остался безнаказанным.

Так, в ст. 11.3 "Действия, угрожающие безопасности полетов" КоАП РФ соответствующий состав не предусмотрен. УК РФ предусматривает наказание за нарушение пассажиром правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств (ст. 268), однако для применения данной статьи необходимо наступление последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти человека. При этом акты недисциплинированного поведения, которые создают угрозу безопасности воздушного судна, в УК РФ не криминализированы.

С целью устранения указанного пробела 20 июня 2014 г. в Государственную Думу РФ был внесен проект Федерального закона № 550548-6 "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием законодательства в области безопасности воздушных перевозок"[3], предусматривающий установление ответственности за акты недисциплинированного поведения.

---

[1] См.: Приговор Московского областного суда от 4 февраля 2014 по делу № 2-14/2014. — 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 (дата обращения: 01.10.2015).

[2] См.: Апелляционное определение Верховного Суда РФ от 15 апреля 2014 г. по делу № 4-АПУ14-21сп. — URL: http://supcourt.ru/stor_pdf.php?id=588992 (дата обращения: 01.10.2015).

[3] Официальный сайт Государственной Думы РФ. — URL: http://asozd2c.duma.gov.ru/addwork/scans.nsf/ID/0783A3A69BD8735E43257CFD002EB047/$FILE/550548-6.PDF?OpenElement (дата обращения: 21.06.2014).

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 того, законопроект (ст. 2) предусматривает дополнение УК РФ *ст. 268.1 "Нарушение пассажиром правил безопасности на воздушном судне"* следующего содержания:

"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".

Принятие законопроекта позволило бы распространить юрисдикцию Российской Федерации на различные акты недисциплинированного поведения авиапассажиров. Однако очевидно, что предложенная редакция законопроекта требует доработки.

В частности, Комитет Государственной Думы по гражданскому, административному и уголовному законодательству в За-

ключении[1] 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 урегулирование вопросов, связанных с нарушением правил, установленных перевозчиком, должно осуществляться в пределах гражданско-правовых отношений. Кроме того, в Заключении указано, что ч. 3 проектной редакции ст. 268.1 УК РФ вступает в конкуренцию с ч. 2 и 3 ст. 268 УК РФ; в дополнительном обсуждении нуждается и определение действия, "создающего непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна в иной форме".

К сожалению, работа над законопроектом идет медленно — по состоянию на 1 февраля 2016 г. он находится в стадии предварительного рассмотрения Государственной Думой РФ (рассмотрение Советом Государственной Думы)[2]. Таким образом, говорить о каких-либо результатах пока рано.

Представляется, что для эффективного решения рассмотренной проблемы необходимо проведение дальнейшей более активной работы по совершенствованию российского законодательства по следующим направлениям:

---

[1] 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 др. (I чтение). См.: Официальный сайт Государственной Думы РФ. — URL: http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/%28SpravkaNew%29?OpenAgent&RN=550548-6&02 (дата обращения: 01.09.2015).

[2] Информацию о статусе проекта Федерального закона № 550548-6 "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием законодательства в области безопасности воздушных перевозок" см.: Официальный сайт Государственной Думы РФ. — URL: http://www.duma.gov.ru/systems/law/?number=550548-6&sort=date (дата обращения: 01.02.2016).

— формулирование признаков составов правонарушений, к которым относятся акты недисциплинированного поведения на борту воздушных судов;

— решение вопроса об их криминализации;

— установление мер ответственности за их совершение;

— определение пределов действия юрисдикции России в отношении таких деяний, если они имеют место на международных рейсах.

§ 3. Выводы

По результатам проведенного исследования необходимо выделить следующее:

1. Основными катализаторами развития международно-правового регулирования сотрудничества государств в сфере противодействия преступлениям на воздушном транспорте стали масштабный террористический акт в США с использованием воздушных судов 11 сентября 2001 г., а также резкий рост количества недисциплинированных авиапассажиров в конце 2000-х гг., которые в связи с недостатками действующих международно-правовых актов зачастую избегают наказания.

2. После событий 11 сентября 2001 г. появился термин "новые и возникающие угрозы гражданской авиации". В рамках ИКАО в течение почти 10 лет проводилась работа по анализу адекватности действующего международно-правового регулирования в контексте новых и возникающих угроз, результатом которой стало принятие в 2010 г. Пекинских документов, вносящих изменения в Гаагскую и Монреальскую конвенции. Указанные изменения были направлены на расширение сферы действия данных Конвенций путем криминализации новых и возникающих угроз и добавления дополнительных оснований юрисдикции, учитывающих особенности новых и возникающих угроз. При этом, однако, большинство существующих проблем Гаагской и Монреальской конвенций, и в первую очередь проблема практической неэффективности указанных Конвенций, решены не были. Это обстоятельство в совокупности с тем фактом, что новые и возникающие угрозы не являются обычным и повсемест-

ным явлением, дает основания для пессимистических прогнозов относительно перспектив принятия Пекинских документов большим числом государств.

3. Правовым ответом ИКАО на проблему недисциплинированных авиапассажиров стал Монреальский протокол 2014 г., изменяющий Токийскую конвенцию 1963 г., юрисдикционные положения которой были дополнены двумя новыми видами юрисдикции — государства посадки и государства эксплуатанта. В целом это позволяет решить проблему так называемого юрисдикционного пробела, а также проблему "реальной связи". Однако ряд ключевых положений Токийской конвенции 1963 г., касающихся обеспечения практической эффективности данного документа, в частности о выдаче преступников, а также формулировки Конвенции, фактически подразумевающие необязательный характер предусмотренных в ней видов юрисдикции, остались без изменения.

4. В действующем российском законодательстве отсутствуют специальные составы, позволяющие привлекать нарушителей к ответственности за недисциплинированное поведение, влияющие на общественный порядок, безопасность воздушного судна, лиц и имущества, находящихся на его борту. В настоящее время на рассмотрении Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации находится проект федерального закона, позволяющего криминализировать ряд актов недисциплинированного поведения, а также отнести некоторые из них к административным правонарушениям, но положения данного законопроекта требуют сущесвенной доработки.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Решение проблем юрисдикции государств в связи с правонарушениями против безопасности международной аэронавигации является одной из мер, направленных на обеспечение авиационной безопасности, эффективное расследование правонарушений и справедливое наказание виновных. Приходится, однако, констатировать, что в настоящий момент соответствующие проблемы решены не полностью.

Во-первых, заключенные в 1960–1970-х гг. в рамках ИКАО международные договоры — Токийская, Гаагская и Монреальская конвенции — содержат настолько нечеткие юрисдикционные положения, что вряд ли возможно говорить об установлении ими реальных обязательств государств. Кроме того, одну из проблем — конкуренции юрисдикций — указанные Конвенции вообще не затрагивают.

Во-вторых, юрисдикционные положения данных Конвенций на практике не обеспечивают неотвратимость ответственности преступников в случаях, когда деянием затронуты политические интересы государств (при этом следует подчеркнуть, что преступления на воздушном транспорте зачастую совершаются именно с политическими мотивами). Указанное обстоятельство вынуждает государства для устранения неэффективности правовых документов прибегать к политическим методам, которые могут не соответствовать и даже противоречить нормам международного права.

В-третьих, нельзя назвать рассматриваемые конвенции эффективными для Российской Федерации, поскольку их положения были перенесены сначала в УК РСФСР, а затем в УК РФ с существенными отклонениями. При этом важно, что для уголовно-правовой сферы российское законодательство не пред-

усматривает прямого действия международных договоров. Кроме того, в действующем российском законодательстве имеется пробел, заключающийся в отсутствии как в УК РФ, так и в КоАП РФ состава такого деликта, как недисциплинированное поведение на борту воздушного судна (в том числе влияющего на безопасность полета).

Исходя из указанных обстоятельств, представляется необходимым дальнейшее совершенствование международно-правового регулирования в данной сфере.

Прежде всего следует изменить формулировки Конвенций с целью обеспечения действительно обязательных оснований (характерных для императивных норм) установления юрисдикции государств в отношении правонарушений.

Далее целесообразно предусмотреть какие-либо правила для решения проблемы конкуренции юрисдикций.

Важно не только закрепить в Конвенциях обязательство государств-участников исключать влияние политических мотивов при приеме решения о выдаче преступников или при расследовании и рассмотрении дела правоохранительными органами, но и предусмотреть соответствующие гарантии. В частности, вместо обязательства применять в отношении преступников "суровые меры наказания" — установить конкретные меры или хотя бы ориентиры (например "такое же наказание, как за умышленное убийство"). Кроме того, следует выработать и закрепить на уровне международного договора процессуальные правила проведения международного юридического расследования преступлений, входящих в предмет Конвенций, к совершению которых могут быть причастны государства (их должностные лица), либо которые затрагивают политические интересы государств, либо имеют существенное значение для международной безопасности.

Актуальной остается работа по более полной имплементации юрисдикционных правил международных конвенций об авиационной безопасности в российское законодательство, а также его совершенствование по следующим направлениям: формулирование признаков составов правонарушений, к которым относятся акты недисциплинированного поведения на борту воз-

душных судов; решение вопроса об их криминализации; установление мер ответственности за их совершение; определение пределов действия юрисдикции России в отношении таких деяний, если они имеют место на международных рейсах.

Принятие указанных мер позволит, на наш взгляд, повысить безопасность международной аэронавигации, что создаст дополнительные стимулы для развития авиационной отрасли и повышение мобильности населения России.

БИБЛИОГРАФИЯ

I. НАУЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. На русском языке

Актуальные вопросы международного воздушного права / Под ред. А. С. Пирадова. — М.: Междунар. отношения, 1973. — 200 с.

Бартошек М. Римское право. Понятия, термины, определения: Пер. с чешск. — М., 1989. — 448 с.;

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. 56–61.

Берлин И. Два понимания свободы // Философия свободы. Европа / Предисл. А. Эткинда. — М.: Новое литературное обозрение, 2001. — С. 122–185.

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. 68–71.

Бойцов А. И. Выдача преступников. — СПб.: Изд-во Р. Асланова "Юридический центр "Пресс", 2004. — 739 с.

Бордунов В. Д. Международное воздушное право. — М.: Авиабизнес; Научная книга, 2007. — 464 с.

Буткевич О. В. У истоков международного права. — СПб.: Изд-во Р. Асланова "Юридический центр "Пресс", 2008. — 881 с.

Верещагин А. Н. Основные проблемы международного воздушного права: Дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.10: В 2 т. — Т. 2. — М., 1970. — С. 441–816.

Грабарь В. Э. История воздушного права // Вопросы воздушного права: Сб. трудов секции воздушного права Союза Авиахим СССР и Авиахима РСФСР. — Вып. I. — М.: Авиахим, 1927. — С. 39–56.

Губарев О. И. Тайны воздушного терроризма. — М.: Вече, 2002. — 317 с.

Дигесты Юстиниана: Пер. с лат. / Отв. ред. Л. Л. Кофанов. — Т. VII. — Полутом 2. — М.: Статут. — 564 с.

Дмитриев С. А. К вопросу о понятии "акт незаконного вмешательства" в законодательстве о транспортной безопасности // Транспортное право. — 2009. — № 1. — С. 23–26.

Дроговоз И. Г. Воздушный щит Страны Советов. — Мн.: Харвест, 2004. — 554 с.

Дьяков С., Рупин Ю. Ответственность за угон воздушного судна // Социалистическая законность. — 1979. — № 8. — С. 33–35.

Евстигнеева И. С., Юрьев С. С. Современное правовое регулирование авиационного лизинга в Российской Федерации: Монография / Национальная ассоциация воздушного права. — М.: ИТК "Дашков и К°", 2014. — 320 с.

Егорушкин И. Н. Правовые и экономические аспекты противодействия актам незаконного вмешательства // Актуальные проблемы административного законодательства: Сб. научн. статей / Под ред. Ю. Н. Мильшина. — Саратов: СЮИ МВД РФ, 2009. — С. 66–74.

Егорьев В. В. Право воздушной войны // Вопросы воздушного права: Сб. трудов секции воздушного права Союза Авиахим СССР и Авиахима РСФСР. — Вып. 1. — М.: Авиахим, 1927. — С. 111–126.

Ерофеев Б. В. Экологическое право России. — М.: Юристъ, 1996. — 624 с.

Жирохов М. А. Опасное небо Афганистана. Опыт боевого применения советской авиации в локальной войне. 1979–1989. — М.: Центрполиграф, 2012. — 319 с.

Зоны конфликтов в международной гражданской авиации. Семинар, проведенный 26 марта 2015 г. Международным фондом гражданской авиации в штаб-квартире "Схипхол Груп" (Нидерланды). Интернет-сайт www.publicaviation.org (пер. с англ. М. Ю. Колесниковой). — 308 с.

Иванов Н., Михайлов М. Ответственность за угон воздушного судна // Советская юстиция. — 1973. — № 11. — С. 14–15.

Каюмова А. Р. Уголовная юрисдикция государств в международном праве // Российский юридический журнал. — 2004. — № 1. — С. 58–67.

Каюмова А. Р. Современные проблемы универсальной юрисдикции государств в международном праве // Современные тенденции

развития международного гуманитарного права: Сб. науч. докладов Международной научно-практической конференции. — Казань: Центр инновационных технологий, 2011. — С. 133–143.

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. 240–255.

Князева Е. А. Угон и захват судна воздушного или водного транспорта: уголовно-правовое и криминологическое исследование. — М.: Контракт, 2013. — 116 с.

Комиссаров В. С. Ответственность за пиратство по Уголовному кодексу РФ // Ваш адвокат. — 1998. — № 3. — С. 30–36.

Комментарий к Воздушному кодексу Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (постатейный) / Под ред. А. И. Травникова. — М.: Деловой двор, 2012. — 536 с.

Комментарий к Уголовному кодексу РСФСР / Под ред. Ю. Д. Северина. — М.: Юрид. лит., 1980. — 480 с.

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. — 163 с.

Курс международного права: В 7 т. — Т. 5: Отрасли международного права / Отв. ред. В. С. Верещетин. — М.: Наука, 1992. — 336 с.

Курс советского уголовного права / Отв. ред. Н. А. Беляев: В 5 т. — Т. 5. — Л.: Изд-во ЛГУ, 1981. — 654 с.

Лабордэ Ж. П., Тресо А. Сотрудничество — важный аспект эффективной борьбы с терроризмом // Журнал ИКАО. — 2006. — № 1. — С. 21–25.

Лукашук И. И. Международное право. Общая часть. — М.: Волтерс Клувер, 2005. — 432 с.

Лю Синь. Международные полеты гражданских воздушных судов. Безопасность. Право. — М.: НИМП, 2013. — 191 с.

Малеев Ю. Н. Актуальные проблемы международного воздушного права // Государство и авиация (правовые аспекты): Сб. материалов / Под ред. С. С. Юрьева. — М.: Спутник+, 2010. — С. 7–20.

Малеев Ю. Н. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Понятийно-терминологический аппарат // Сов. ежегод. междунар. права 1973 / Под ред. Е. Т. Усенко. — М.: Наука, 1975. — С. 249–257.

Малеев Ю. Н. Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. — М.: Междунар. отношения, 1986. — 238 с.

Малеев Ю. Н. Международно-правовые аспекты борьбы с незаконным захватом воздушных судов: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. — М., 1973. — 19 с.

Малеев Ю. Н. Принцип "выдать или наказать" в отношении преступления "незаконный захват воздушного судна" // Советское государство и право. — 1974. — № 10. — С. 101–105.

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. 81–84.

Международное воздушное право / Отв. ред. А. П. Мовчан: В 2 т. — Т. 1. — М.: Наука, 1980. — 351 с.

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.-практич. конференции, посвященной 15-летию юридического факультета Поморского университета (Архангельск, 30–31 октября 2007 г.). — Архангельск: Изд-во Помор. ун-та, 2008. — С. 159–165.

Моисеев А. А. Суверенитет государства в международном праве. — М.: Восток — Запад, 2009. — 384 с.

Нагаева Т. И. Пиратство как вид преступного деяния (историко-правовой аспект) // Государство и право. — 2010. — № 10. — С. 9–15.

Никольский Д. О выдаче преступников по началам международного права. — СПб.: Типография М. М. Стасюлевича, 1884. — 559 с.

Перетерский И. С. Международные соглашения о воздушном передвижении (Воздушные конвенции). С приложением перевода Конвенции Лиги Наций о воздушном передвижении 13 октября 1919 г. — М.: Издание журнала "Вестник Воздушного Флота", 1923. — 47 с.

Петченко М. А. Международно-правовые проблемы функционирования оффшорных финансовых центров: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. — М., 2008. — 22 с.

Покровский И. А. История римского права. — СПб., 1998. — 560 с.

Риски и безопасность авиационных систем: Монография / Г. Н. Гипич и др. — М.: ФГУП ГосНИИ ГА, 2013. — 225 с.

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. 50–57.

Ромашев Ю. С., Фетищев Д. В. Юрисдикция государств в правоохранительной сфере. — М.: Научная книга, 2009. — 48 с.

Рыжий В. И. Международно-правовые последствия актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации: Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. — Киев, 1983. — 213 с.

Рыжий В. И. Проблемы кодификации и прогрессивного развития международного воздушного права в области борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации // Сов. ежегод. междунар. права — 1986 / Под ред. С. В. Черниченко. — М.: Наука, 1987. — С. 160–172.

Сафаров Н. А. Экстрадиция в международном уголовном праве: проблемы теории и практики. — М.: Волтерс Клувер, 2005. — 416 с.

Советское уголовное право. Особенная часть / Под ред. Г. А. Кригер, Б. А. Куринова, Ю. М. Ткачевского. — М.: Изд-во МГУ, 1982. — 472 с.

Советское уголовное право. Часть особенная / Отв. ред. Н. И. Загородников. — М.: Юрид. лит., 1973. — 576 с.

Сто великих авиакатастроф / Авт.-сост. И. А. Муромов. — М.: Вече, 2004. — 525 с.

Сухаренко А. Н. "Золотой" антитеррор // Независимая газета. — 2016. — № 20 (6634). — URL: http://www.ng.ru/ideas/2016-02-03/5_antiterror.html (дата обращения: 13.04.2016).

Талалаев А. Н. Венская конвенция о праве международных договоров: Комментарий. — М.: Юрид. лит., 1997. — 336 с.

Такахаси А. Преступление президента: Пер. с японского. — М.: АПН, 1984. — 128 с.

Терроризм и безопасность на транспорте в России (1991–2002 гг.): Белая книга (аналитический доклад) / Под ред. докт. юрид. наук В. Н. Лопатина. — СПб.: Юридический центр Пресс, 2004. — 687 с.

Травников А. И. Юрисдикция государств в области аэронавигации в международном воздушном пространстве // Закон и право. — 2014. — № 3. — С. 107–108.

Травников А. И. Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность: Монография. — М.: Проспект, 2014. — 224 с.

Травников А. И. Международное аэронавигационное право. — М.: РУДН, 2013. — 201 с.

Ушаков Н. А. Международное право. — М.: Юристъ, 2000. — 304 с.

Часовые советских границ: Краткий очерк истории пограничных войск СССР. — 2-е изд., доп. — М.: Политиздат, 1983. — 337 с.

Черниченко О. С. Международно-правовые аспекты юрисдикции государств: Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. — М., 2003. — 168 с.

Черниченко С. В. Теория международного права: В 2 т. — Т. 2. — М.: НИМП, 1999. — 336 с.

Чёрная О. О. Авиаметеообеспечение и право: проблемы формирования и функционирования организационно-правового механизма защиты субъектов авиаметеообеспечения в условиях глобализации, рисков и неопределенности общественного развития / Под ред. докт. юрид. наук С. С. Юрьева. — М.: ИТК "Дашков и К°", 2016. — 336 с.

Чучаев А. И. Ответственность за угон воздушного судна // Вопросы совершенствования уголовно-правовых норм на современном этапе: Межвуз. сб. науч. тр. / Свердл. юрид. ин-т. им. Р. А. Руденко. — Свердловск, 1986. — С. 120–134.

Шиф Л. И. Воздухоплавание и право. — СПб.: Воздухоплавание, 1912. — 103 с.

Юрьев С. С. Использование норм международного воздушного права в судах Российской Федерации // Росс. ежегод. междунар. права — 2009. — СПб.: Социально-коммерческая фирма "Россия — Нева", 2010. — С. 215–221.

Юрьев С. С., Черная О. О. Деятельность адвоката в условиях юридических рисков // Ученые труды Российской академии адвокатуры и нотариата. — 2014. — № 2. — С. 13–19.

2. На иностранных языках

A Handbook of the New Law of the Sea / Ed. by R.-J. Dupuy, D. Vignes. — Vol. 1. — Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1991. — 832 p.

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. 47–58.

Abeyratne R. I. R. Aviation Security Law. — Springer, 2010. — 287 p.

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. 131–143.

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. 449–494.

Abeyratne R. I. R. Unruly Passengers — Legal, Regulatory and Jurisdictional Issues // Air and Space Law, 1999. — Vol. 24 (2). — P. 46–61.

Anderson H. E. The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics and Alternatives // Tulane Maritime Law Journal. — 1996. — Vol. 21. — P. 139–170.

Balfour J., Highley O. Disruptive Passengers: The Civil Aviation (Amendment) Act 1996 Strikes Back // Air and Space Law, 1997. — Vol. 22. — P. 194–200.

Black`s Law Dictionary. — St. Paul, Minnesota, 1990. — 1675 p.

Bohlke G.L. Crimes Aboard Aircraft: Jurisdictional Considerations // Journal of Law and Economic Development. — 1971. — Vol. 5. — P. 139–167.

Boczek B. A. Flags of Convenience: An International Legal Study. — Harvard University Press, 1962. — 323 p.

Boyle R. P. International Action to Combat Aircraft Hijacking // Lawyer of the Americas, 1972. — Vol. 4. — P. 460–473.

Boyle R. P., Pulsifer R. The Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft // Journal of Air Law and Commerce. — 1964. — Vol. 30. — P. 305–354.

Brownlie I. Principles of Public International Law. — Oxford University Press, 1966. — 567 p.

Cheng B. Crimes on Board Aircraft // Current Legal Problems. — 1959. — Vol. 12 (1). — P. 177–207.

Cheng B. The Extra-Terrestrial Application of International Law // Current Legal Problems. — 1965. — Vol. 18. — P. 132–152.

Cheng B. The Law of International Air Transport. — London: Stevens, 1962. — 231 p.

Chung D. Y. Some Legal Aspects of Aircraft Hijacking in International Law: Ph. D. dissertation. — University of Tennessee, 1976. — 292 p.

Cooper J. C. The National Status of Aircraft // Journal of Air Law and Commerce. — 1950. — Vol. 17. — P. 292–316.

Dempsey P. S. Aviation Security: the Role of Law in the War against Terrorism // Columbia Journal of Transnational Law. — 2003. — Vol. 41. — P. 649–733.

Dempsey P. S. Public International Air Law. — Montreal: McGill University Press, 2008. — 861 p.

Diederiks-Verschoor I. H. Ph. An Introduction to Air Law. — Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2012. — 456 p.

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.

Draft Convention on the Law of Nationality, adopted by Harvard Law School // American Journal of International Law. — 1929. — Vol. 23. — Special Supplement. — P. 13–16.

Evans A. E. A Proposed Method of Air Control // Journal of Air Law and Commerce. — 1971. — Vol. 37 (2). — P. 171–181.

Evans A. E. Hijacking: Its Cause and Cure // The American Journal of International Law. — 1969. — Vol. 63. — P. 695–710.

Feller S. Z. Comment on Criminal Jurisdiction Over Aircraft Hijacking // Israel Law Review. — 1972. — Vol. 7. — P. 207–213.

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. 123–152.

Fitzgerald G. F. Development of International Legal Rules for the Repression of the Unlawful Seizure of Aircraft // Canadian Yearbook of International Law, 1969. — Vol. VII. — P. 269–387.

Fitzgerald G. F. Toward Legal Suppression of Acts Against Civil Aviation // International Conciliation. — 1971. — Vol. 585. — P. 42–78.

Fitzgerald G. F. Nationality and Registration of Aircraft Operated by International Operating Agencies and Article 77 of the Convention on International Civil Aviation, 1944 // Canadian Yearbook of International Law, 1967. — Vol. 5. — P. 193–216.

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. II. — P. 102–103.

Frank J. A. A Return to Lockerbie and the Montreal Convention in the Wake of the September 11th 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. 532–546.

Galicki Z. Unlawful Seizure of Aircraft // Polish Yearbook of International Law. — 1970. — Vol. 3. — P. 171–198.

Giesecke C. Unruly Passengers: the Existing Legal System and Proposed Improvements // Annals of Air and Space Law. — 2001. — Vol. 26. — P. 45–75.

Gutierrez J. J. L. Should the Tokyo Convention of 1963 Be Ratified? // Journal of American Law and Commerce. — 1965. — Vol. 31. — P. 1–21.

Honig J. P. The Legal Status of Aircraft. — The Hague: Martinus Nijhoff, 1956. — 214 p.

Horlick G. N. The Developing Law of Air Hijacking // Harvard International Law Journal. — 1971. — Vol. 12 (33). — P. 33–70.

Huang J. Aviation Safety Through the Rule of Law. ICAO's Mechanisms and Practices. — Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2009. — 256 p.

Jennings R. Y. Extra-territorial Jurisdiction and the United States Antitrust Laws // British Yearbook of International Law, 1957. — Vol. 33. — P. 146–175.

Jennings R. Y. The Limits of State Jurisdiction // Nordisk Tidsskrift for International Ret. — 1962. — Vol. 32 (1). — P. 209–229.

Joyner C. C. International Law of the 21st Century: Rules for Global Governance. — Lanham: Rowman and Littlefield, 2005. — 400 p.

Joyner N. D. Aerial Hijacking as an International Crime. — Leiden: Sijthoff, 1974. — 331 p.

Knauth A. W. Crime in the High Air, a Footnote to History // Tulane Law Review. — 1950–1951. — Vol. 25. — P. 446–461.

Mankiewicz R. H. Aircraft Operated by International Operating Agencies // Journal of Air Law and Commerce. — 1965. — Vol. 31. — P. 304–310.

Mankiewicz R. H. The 1970 Hague Convention // Journal of Air Law and Commerce. — 1971. — Vol. 37. — P. 195–210.

Mann F. A. Studies in International Law. — Oxford University Press, 1973. — 750 p.

Mann F. A. The Doctrine of Jurisdiction in International Law // Collected Courses of the Hague Academy of International Law, 1964. — Vol. III. — P. 1–162.

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. 25–116.

McPherson I. E. Recent Developments in Aerial Hijacking: an Overview // Akron Law Review. — 1973. — Vol. 6. — P. 145–151.

McWhinney E. Aerial Piracy and International Terrorism. The Illegal Diversion of Aircraft and International Law // International Studies on Terrorism / Ed. by Y. Alexander. — Dordrecht, 1987. — 341 p.

McWhinney E. International and National Law, and Community Problem-Solving on Aerial Piracy // International Studies on Terrorism, 1990. — Vol. 5.— P. 77–93.

McWhinney E. Hijacking of Aircraft. — Geneva: Imprimerie de "La Tribune de Geneve", 1970. — 151 p.

Mendelssohn A. I. In-Flight Crime: The International and Domestic Picture Under the Tokyo Convention // Virginia Law Review. — 1967. — Vol. 53. — P. 509–563.

Meyers H. The Nationality of Ships. — The Hague: Martinus Nijhoff, 1967. — 399 p.

Milde M. International Air Law and ICAO. — Eleven International Publishing, 2012. — 351 p.

O'Connel D. P. International Law: 2 v. — Vol. 1. — London: Stevens, 1970. — 595 p.

Oduntan G. Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space. Legal Criteria for Spatial Delimitation. — London: Routkedge, 2012. — 369 p.

Oppenheim L. International Law. A Treatise / Ed. by H. Lauterpacht: 2 v. — Vol. 1. — London: Longmans, Green & Co, 1955. — 1029 p.

Poulantzas N. M. The Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft // Netherlands International Law Review. — 1970. — Vol. 18 (1). — P. 25–75.

Ready N. P. Ship Registration. — 3rd edition. — London — Hong Kong: Lloyd's of London Press, 1998. — 233 p.

Restatement (Second) of the Law // Foreign Relations Law of the United States. — American Law Institute Publishers, 1965. — 679 p.

Schwarzenberger G. International Law. — 3rd edition: 2 v. — Vol. 1. — London: Stevens, 1957.

Sharp J. M. Canada and the Hijacking of Aircraft // Manitoba Law Journal. — 1972. — Vol. 5. — P. 451–464.

Sheppard P., Sochor E. Setting International Aviation Security Standards // International Studies on Terrorism / Ed. by Y. Alexander. — Vol. 5. — Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1990. — P. 3–19.

Shubber S. Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 — a New Regime? // International and Comparative Law Quarterly. — 1973. — Vol. 22 (4). — P. 687–726.

Shubber S. Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft. — The Hague: Martinus Nijhoff, 1973. — 369 p.

Sloane R. D. Breaking the Genuine Link: The Contemporary International Legal Regulation of Nationality // Harvard International Law Journal. — 2009. — Vol. 30 (1). — P. 1–60.

Stewart J. T. Lease, Charter and Interchange of Aircraft: a Governmental Perspective // Akron Law Review. — 1980. — 14 (2). — P. 187–213.

Tache S. W. The Nationality of Ships: The Definitional Controversy and Enforsement of the Genuine Link // International Lawyer. — 1982. — Vol. 16. — P. 301–312.

Wallis R. Combating Air Terrorism. — Washington, DC: Brassey's, 1993. — 171 p.

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. 38–45.

II. Международные договоры

Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation (Конвенция о воздушном передвижении) (Париж, 13 октября 1919 г.) // International Legislation: A Collection of the Texts of Multipartite International

Instruments of General Interest / Ed. by M. O. Hudson. — Washington, 1931–1950. — Vol. I. — P. 359.

Ibero-American Convention on Air Navigation (Иберо-Американская конвенция о воздушном передвижении) (Мадрид, 1 ноября 1926 г.) // International Legislation: A Collection of the Texts of Multipartite International Instruments of General Interest / Ed. by M. O. Hudson. — Washington, 1931–1950. — Vol. III. — P. 2019.

Pan-American Convention on Commercial Aviation (Панамериканская конвенция о коммерческой авиации) (Гавана, 20 февраля 1928 г.) // International Legislation: A Collection of the Texts of Multipartite International Instruments of General Interest / Ed. by M. O. Hudson. — Washington, 1931–1950. — Vol. IV. — P. 2354.

Convention on the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (Конвенция о Межправительственной морской консультативной организации) (Женева, 6 марта 1948 г.). Документ Экономического и Социального Совета ООН E/CONF. 4/61.

Convention on International Civil Aviation (Конвенция о международной гражданской авиации) (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) Doc. 7300/9. — 9th ed. — Monreal: ICAO, 2006.

International Air Services Transit Agreement (Соглашение о транзите в международных воздушных сообщениях) (Chicago, 7 December 1944). Doc. 7500. — Monreal: ICAO, 1954.

Устав Организации Объединенных Наций (Сан-Франциско, 20 июня 1945 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. — Вып. 12. — М.: Госполитиздат, 1956. — С. 14–47.

Конвенция об открытом море (Женева, 29 апреля 1958 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. — Вып. 22. — М.: Междунар. отношения, 1967. — С. 222–232.

Конвенции 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.

Венская конвенция о праве международных договоров 1969 г. (Вена, 23 мая 1969 г.) // Ведомости Верховного Совета СССР. — 1986. — № 37. — Ст. 772.

Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.) // Сборник действующих договоров, соглаше-

ний 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.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. — Вып. 29. — М.: Междунар. отношения, 1975. — С. 90–95.

Конвенция ООН по морскому праву (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. — 1997. — № 48. — Ст. 5493.

Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию (Монреаль, 24 февраля 1988 г.) // Действующее международное право: В 2 т. — Т. 2 / Сост. Ю. М. Колосов, Э. С. Кривчикова. — М.: Междунар. отношения, 2007.— С. 431–435.

Международная конвенция о борьбе с бомбовым терроризмом (Нью-Йорк, 15 декабря 1997 года) // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2001. — № 35. — Ст. 3513.

Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекин, 10 сентября 2010 года). Doc. 9959. — Монреаль: ИКАО, 2011.

Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 10 сентября 2010 года). Doc. 9960. — Монреаль: ИКАО, 2011.

Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреаль, 4 апреля 2014 г.). DCTC Doc No. 34 4/4/14. — Монреаль: ИКАО, 2011.

Соглашение о сотрудничестве по обеспечению защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Минск, 26 мая 1995 г.) // Информационный вестник Совета глав государств и Совета глав правительств СНГ "Содружество". — 1995. — № 2 (19). — С. 127–130.

Договор о сотрудничестве государств — участников Содружества Независимых Государств в борьбе с терроризмом (Минск, 4 июня 1999 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2006. — № 22. — Ст. 2291.

Шанхайская конвенция о борьбе с терроризмом, сепаратизмом и экстремизмом (Шанхай, 15 июня 2001 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2003. — № 41. — Ст. 3947.

Европейская конвенция о пресечении терроризма (Страсбург, 27 января 1977 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2003. — № 3. — Ст. 202.

Конвенция Совета Европы о предупреждении терроризма (Варшава, 16 мая 2005 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2009. — № 20. — Ст. 2393.

Межамериканская конвенция против терроризма (Inter-American Convention against Terrorism) (Бриджтаун, 6 марта 2002 г.). — URL: http://www.oas.org/xxxiiga/english/docs_en/docs_items/agres1840_02.htm (дата обращения: 27.04.2015).

Арабская конвенция о пресечении терроризма (Каир, 22 апреля 1998 г.) // Борьба с международным терроризмом: Сб. документов / Сост. К. А. Бекяшев, М. Р. Авясов; науч. ред. В. В. Устинов. — М.: Проспект, 2005. — С. 266–274.

Конвенция организации Исламская конференция в борьбе с международным терроризмом (Уагадугу, 1 июля 1999 г.) // Борьба с международным терроризмом: Сб. документов / Сост. К. А. Бекяшев, М. Р. Авясов; науч. ред. В. В. Устинов. — М.: Проспект, 2005. — С. 275–286.

Конвенция о предупреждении терроризма и борьбе с ним (Алжир, 14 июля 1999 г.) // Борьба с международным терроризмом: Сб. документов / Сост. К. А. Бекяшев, М. Р. Авясов; науч. ред. В. В. Устинов. — М.: Проспект, 2005. — С. 287–295.

Региональная конвенция СААРК о пресечении терроризма (SAARC Regional Convention on Suppression of Terrorism) (Катманду, 4 ноября 1987 г.). — URL: https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv18-english.pdf (дата обращения: 15.05.2015).

Международная конвенция о борьбе с захватом заложников (Нью-Йорк, 17 декабря 1979 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. — Вып. 33. — М., 1979.

III. Документы Международной организации гражданской авиации

ICAO Legal Committee. Subcommittee Report on Article 77 of the Chicago Convention. Документ LC/SC Article 77 / Report (24 July 1965). — Монреаль: ИКАО, 1965.

ICAO Legal Committee. 12th Session (Munich, August 18 — September 4, 1959). Minutes and Documents. — Vol. I: Minutes. Doc. 8111-LC/146-1. — Монреаль: ИКАО, 1960.

ICAO Legal Committee. 14th Session (Rome, August 28 — September 15, 1962). Minutes and Documents. — Vol. I: Minutes. Doc 8302-LC/150-1. — Монреаль: ИКАО, 1963.

International Conference on Air Law (Tokyo, August 20 — September 14, 1963). Minutes and Documents. — Vol. I: Minutes. Doc. 8565/LC.152-1. — Монреаль: ИКАО, 1966.

International Conference on Air Law (Tokyo, August 20 — September 14, 1963). Minutes and Documents. — Vol. II: Documents. Doc. 8565/LC.152-2. — Монреаль: ИКАО, 1966.

ICAO Legal Committee. 17th session (Montreal, February 9 — March 11, 1970). Minutes and Documents. Doc. 8877-LC/161. — Монреаль: ИКАО, 1970.

ICAO Legal Committee 1st Session (Montreal, February 10–21, 1969). 2nd Session (Montreal, September 23 — October 3, 1969). Report of the Subcommittee on the Subject of Unlawful Seizure of Aircraft. Doc. 8838-LC/157. — Монреаль: ИКАО, 1969.

Proceedings of the Subcommittee of the Legal Committee on the Subject of Unlawful Seizure of Aircraft. Res. 16–37. Doc. 8838-LC/157. — Монреаль: ИКАО, 1969.

International Conference on Air Law (The Hague, December 1–16, 1970). Minutes and Documents. — Vol. I: Minutes. Doc. 8979-LC/165-1. — Монреаль: ИКАО, 1972.

ICAO Legal Committee. 20th Session (Special) (Montreal, January 9–30, 1973). Minutes and Documents. — Vol. II: Documents. Doc. 9050-LC/169-2. — Монреаль: ИКАО, 1973.

International Conference on Air Law Held under the Auspices of the International Civil Aviation Organization (Rome, August 28 — September 21, 1973). Minutes and Documents. Doc. 9225-LC/178. Final Act. — P. 443–458. — Монреаль: ИКАО, 1978.

ICAO Legal Committee. 23rd Session (Montreal, February 8–27, 1978). Minutes and Documents. — Vol. 1: Minutes. Doc. 9238 LC/180-1. — Монреаль: ИКАО, 1978.

Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" (принято Советом ИКАО 11 апреля 1951 г.). — 10-е изд. — Монреаль: ИКАО, 2010.

Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации "Безопасность. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства" (принято Советом ИКАО 22 марта 1974 г.). — 9-е изд. — Монреаль: ИКАО, 2011.

Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации "Управление безопасностью полетов". — 1-е изд. — Монреаль: ИКАО, 2013.

Report on the Study on the Safety and Security Aspects of Economic Liberalization (May 11, 2005). Документ ИКАО C-WP/12480. — Монреаль: ИКАО, 2005.

Специальный подкомитет по подготовке одного или нескольких документов, рассматривающих новые и возникающие угрозы. Доклад (Монреаль 3–6 июля 2007 г.). Добавление 3: Доклад докладчика о разработке новых правовых документов о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации. Doc. LC/SC-NET-WP/2. — Монреаль: ИКАО, 2009.

Proposal to Prohibit the International and Unlawful Transport by Air of Particularly Dangerous Goods and Fugitives. Документ ИКАО LC/SC-NET-WP/3, 5/07/07. — Монреаль: ИКАО, 2007.

Юридический комитет. 34-я сессия. Доклад (Монреаль, 9–17 сентября 2009 года). Doc. 9926-LC/194. — Монреаль: ИКАО, 2009.

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. — Монреаль: ИКАО, 2010.

Специальный подкомитет Юридического комитета по модернизации Токийской конвенции, включая проблему недисциплинированных пассажиров. Доклад (Монреаль 22–25 мая 2012 г.). Doc. LC/SC-MOT. — Монреаль: ИКАО, 2013.

The Republic of Korea's Legal Responses to Unruly Passengers and the Issue of Extended Jurisdiction. Special Subcommittee 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 LC/SC-MOT/2-WP/1. — Монреаль: ИКАО, 2012.

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 LC/SC-MOT/2-WP/4. — Монреаль: ИКАО, 2012.

Юридический комитет. 35-я сессия. Доклад (Монреаль, 6–15 мая 2013 года). Doc. 10014-LC/35. — Монреаль: ИКАО, 2013.

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. — Монреаль: ИКАО, 2013.

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. — Монреаль: ИКАО, 2013.

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. — Монреаль: ИКАО, 2013.

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. — Монреаль: ИКАО, 2013.

International Conference on Air Law (Montreal, 26 March — 4 April 2014): Comments on the Issue of State of Operator Jurisdiction. Документ ИКАО DCTC Doc No. 18. 13/3/14. — Монреаль: ИКАО, 2014.

Международная конференция по воздушному праву (Монреаль, 26 марта — 4 апреля 2014 года). Доклад рабочей группы по юрисдикции. Документ ИКАО DCTC Flimsy No. 2. 31/3/14. Revised 1/4/14. — Монреаль: ИКАО, 2014.

Comments on the Issue of State of Landing Jurisdiction. Документ ИКАО No. 20 13/3/14. — Монреаль: ИКАО, 2014.

Comments on the Issue of State of Operator Jurisdiction. Документ ИКАО DCTC Doc. No. 18 13/3/14. — Монреаль: ИКАО, 2014.

Резолюция A33-1 "Декларация о ненадлежащем использовании гражданской авиации в качестве оружия уничтожения и о других террористических актах, затрагивающих гражданскую авиацию" // Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2013 года). Документ ИКАО 10022. — С. VII-1–VII-2.

Резолюция A33-4 "Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные/нарушающие порядок пассажиры)" // Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров. Документ Cir 288 LE/1. — Монреаль: ИКАО, 2002. С. 14–15.

План действий ИКАО в области авиационной безопасности. Проект 12 "Юридические программы". Документ A35-WP/88. — Монреаль: ИКАО, 2004.

Информация о статусе Токийской конвенции 1963 г. — URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Tokyo_EN.pdf (дата обращения: 15.04.2014).

Информация о статусе Гаагской конвенции 1970 г. — URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Hague_EN.pdf (дата обращения: 02.06.2014).

Информация о статусе Монреальской конвенции 1971 г. — URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl71_EN.pdf (дата обращения: 02.06.2014).

Информация о статусе Монреальского протокола 1988 г. — URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/VIA_EN.pdf (дата обращения: 02.06.2014).

Информация о статусе Пекинской конвенции 2010 г. — URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Conv_EN.pdf (дата обращения: 31.05.2015).

Информация о статусе Пекинского протокола 2010 г. — URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Prot_EN.pdf (дата обращения: 31.05.2015).

Информация о статусе Монреальского протокола 2014 г. — URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Montreal_Prot_2014_EN.pdf (дата обращения: 31.05.2015).

Министерская конференция по транспортной безопасности // Журнал ИКАО. — 2006. — № 1. — С. 36–39.

Руководство по перехвату гражданских воздушных судов. Документ ИКАО № 9433-AN/926. — Монреаль: ИКАО, 1990.

IV. Другие международные документы

Proceedings of International Civil Aviation Conference (Chicago, Illinois, November 01 — December 07, 1944). — Vol. I. — Washington: U.S. Government Printing Office, 1948.

Report of the Fifty-second Conference [of the International Law Association] Held at Helsinki (August 15th to August 20th, 1966). London: International Law Association, 1967. — 868 p.

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.

Text of Statements Adopted by Leaders of 7 Industrial Nations // New York Times. — 1986. — 7 May.

Report of the Ad Hoc Consultative Meeting of Senior Representatives of International Organizations on the "Genuine Link" (July 17, 2006). Документ ООН A/61/160.

Note by the President of the Security Council: Report of the Panel of Experts Established by Resolution 1306 (2000) on the Situation in Sierra Leone (20 December, 2001). Документ ООН. S/2000/1195.

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.

Резолюция Совета Безопасности ООН 731 (1992) от 21 января 1992 г. Документ ООН S/RES/731.

Резолюция Совета Безопасности ООН 748 (1992) от 31 марта 1992 г. Документ ООН S/RES/748.

Резолюция Совета Безопасности ООН 1343 (2001) от 7 марта 2001 г. Документ ООН S/RES/1343.

Резолюция Совета Безопасности ООН 2166 (2014) от 21 июля 2014 г. Документ ООН S/RES/2166.

Меморандум "О понимании между Правительством СССР и Правительством США о сотрудничестве в области безопасности гражданской авиации" (Москва, 30 июля 1991 г.) // Сборник международных договоров СССР и Российской Федерации. — Вып. 47. — М.: Междунар. отношения, 1994. — С. 383–389.

Меморандум "О понимании между Правительством РФ и Правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии относительно сотрудничества в области безопасности гражданской авиации (Лондон, 9 ноября 1992 г.) // Бюллетень международных договоров. — 1994. — № 7. — С. 26–30.

Письмо Постоянных представителей Австралии, Бельгии, Малайзии, Нидерландов и Украины при Организации Объединенных Наций от 10 июля 2015 года на имя Председателя Совета Безопасности (10 июля 2015 г.). Документ ООН S/2015/528.

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.

Доклад национальной комиссии по расследованию террористических атак на США 11 сентября 2001 года: Пер. с англ. — М.: Институт экономических стратегий, 2004. — 832 с.

V. Практика международных судебных и арбитражных органов

S.S. Lotus Case (France v. Turkey). Judgment No. 9 dated September 7, 1927 // Publications of the Permanent Court of International Justice. — 1927. — Ser. A. — No. 10. — P. 1–33.

S.S. Lotus Case (France v. Turkey). Dissenting Opinion by Mr. Moore. Permanent Court of International Justice // Publications of the Permanent Court of International Justice. — 1927. — Ser. A. — No. 10. — P. 65–94.

The Island of Palmas (or Miangas) Case (USA v. The Netherlands). Award of the Tribunal dated April 4, 1928. Permanent Court of Arbitration // UN Reports of International Arbitral Awards. — 1928. — Vol. 2. — P. 829–871.

Nottebohm Case (second phase) (Liechtenstein v. Guatemala). Judgment dated April 6, 1955 // International Court of Justice Reports, 1955. — P. 4–27.

Flegenheimer Case (USA v. the Italian Republic). Decision No. 182 dated September 20, 1958. Italian-United States Conciliation Commission // UN Reports of International Arbitral Awards. — 1958. — Vol. 14. — P. 327–390.

Case Concerning The Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited (second phase) (Belgium v. Spain). Judgment dated February 5, 1970. Separate Opinion of Judge Jessup // International Court of Justice Reports, 1970. — P. 161–222.

Constitution of the Maritime Safety Committee of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization. Advisory Opinion dated June 8, 1960 // International Court of Justice Reports, 1960. — P. 150–172.

Anklagemyndigheden v. Poulsen and Diva Navigation case (1992). Case C-286/90, [1992] ECR I-6019. Judgment dated November 24, 1992. — URL: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61990CJ0286 (дата обращения: 30.06.2014).

Commission v. Hellenic Republic (1997) Case C-62/96, [1997] ECR I-6725. Judgment dated November 27, 1997. — URL: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61996CJ0062 (дата обращения: 30.06.2014).

Commission v. France (1996). Case C-334/94, [1996] ECR I-1307. Judgment dated March 7, 1996. — URL: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61994CJ0334 (дата обращения: 30.06.2014).

Commission v. Ireland (1997). Case C-151/96, [1997] ECR I-3327. Judgment dated June 12, 1997. — URL: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61996CJ0151 (дата обращения: 30.06.2014).

Commission v. United Kingdom (1991). Case C-246/89, [1991] ECR I-4585. Judgment dated October 4, 1991. — URL: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61989CJ0246 (дата обращения: 30.06.2014).

R. v. Secretary of State for Transport ex p. Factortame (1991) Case C-221/89, [1991] ECR I-3905. Judgment dated July 25, 1991. URL: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:61989CJ0221 (дата обращения: 30.06.2014).

MV Saiga (No. 2) Case (St. Vincent and the Grenadines v. Guinea). International Tribunal for the Law of the Sea. Judgment dated July 1, 1999. — URL: http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf (дата обращения: 02.06.2014).

Competence of Assembly Regarding Admission to the United Nations. Advisory Opinion dated March 3, 1950 // International Court of Justice Reports, 1950. — P. 4–57.

International Status of South-West Africa. Advisory Opinion dated July 11, 1950 // International Court of Justice Reports, 1950. — P. 128–219.

South-West Africa Cases (Ethiopia v. South Africa; Liberia v. South Africa). Preliminary Objections. Judgment dated December 21, 1962 // International Court of Justice Reports, 1962. — P. 319–348.

Legal Consequences for States of the Continued Presence of South Africa in Namibia (South-West Africa) Notwithstanding Security Council Resolution 276 (1970). Advisory Opinion dated June 21, 1971 // International Court of Justice Reports, 1971. — P. 16–66.

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 // International Court of Justice Reports, 1998. — P. 9–31.

Case Concerning Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. USA). Preliminary Objections. Judgment dated February 27, 1998 // International Court of Justice Reports, 1998. — P. 115–137.

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

Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States). Provisional Measures. Separate Opinion of Judge Lachs; Separate Opinion of Judge Shahabuddeen // International Court of Justice Reports, 1992. — P. 138–139; 140–142.

VI. Отечественное законодательство

Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2014. — № 15. — Ст. 1691.

Уголовный кодекс РСФСР (утв. ВС РСФСР 27 октября 1960 г.) // Ведомости Верховного Совета РСФСР. — 1960. — № 40. — Ст. 591.

Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. — 1996 г. — № 25. — Ст. 2954.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2002. — № 1 (часть I). — Ст. 1.

Основы уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик от 25 декабря 1958 г. // Свод законов СССР. — 1990. — Т. 10. — С. 501–577.

Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. — 1997. — № 12. — Ст. 1383.

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" // Собрание законодательства Российской Федерации. — 1997. — № 9. — Ст. 1013.

Федеральный закон от 3 марта 2007 г. № 28-ФЗ "О снятии оговорок к некоторым международным договорам" // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2007. — № 10. — Ст. 1155

Федеральный закон от 3 ноября 2015 г. № 297-ФЗ "О юрисдикционных иммунитетах иностранного государства и имущества иностранного государства в Российской Федерации" // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2015. — № 45. — Ст. 6198.

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" // Ведомости Совета Народных Депутатов СССР и Верховного Совета СССР. — 1990. — № 44. — Ст. 911.

Проект Федерального закона № 550548-6 "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием законодательства в области безопасности воздушных перевозок". — URL: http://asozd2c.duma.gov.ru/addwork/scans.nsf/ID/0783A3A69BD8735E43257CFD002EB047/$FILE/550548-6.PDF?OpenElement (дата обращения: 21.06.2014).

Указ Президиума ВС СССР "О ратификации Конвенций по морскому праву" от 20 октября 1960 // Ведомости Верховного Совета СССР. — 1960 г. — № 42. — Ст. 390.

Указ Президиума ВС СССР от 4 августа 1971 г. № 2000-VIII "О ратификации Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов" // Ведомости Верховного Совета СССР. — 1971. — № 32. — Ст. 327.

Указ Президиума ВС СССР от 27 декабря 1972 г. № 3719-VIII "О ратификации Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации" // Ведомости Верховного Совета СССР. — 1973. — № 1. — Ст. 2.

Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 17 апреля 1973 г. "О внесении дополнений и изменений в Уголовный кодекс РСФСР" // Ведомости ВС СССР. — 1973. — № 16. — Ст. 352.

Указ Президиума ВС СССР от 4 декабря 1987 г. № 8109-XI "О присоединении СССР к Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов" // Ведомости Верховного Совета СССР. — 1987. — № 50. — Ст. 804.

Указ Президиума ВС 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" // Ведомости Верховного Совета СССР. — 1989. — № 10. — Ст. 69.

Постановление ВС 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" // Ведомости Совета Народных Депутатов СССР и Верховного Совета СССР. — 1990. — № 44. — Ст. 912.

Постановление Правительства Российской Федерации от 18 ноября 2014 г. № 1215 "О порядке разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими" // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2014. — № 47. — Ст. 6571.

Постановление Правительства Российской Федерации от 6 июня 2007 г. № 352 "О мерах по реализации Федерального закона "О противодействии терроризму" // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2007. — № 24. — Ст. 2921.

Приказ Минтранса России от 25 ноября 2011 г. № 293 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Организация воздушного движения в Российской Федерации" (зарегистрирован в Минюсте России 30 декабря 2011 г. Регистрационный номер 22874) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. — 2012. — № 7.

Письмо МИД РФ от 13 января 1992 г. № 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.

Информация о статусе проекта Федерального закона № 550548-6 "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Россий-

ской Федерации в связи с совершенствованием законодательства в области безопасности воздушных перевозок". — URL: http://www.duma.gov.ru/systems/law/?number=550548-6&sort=date (дата обращения: 31.05.2015).

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 др. (I чтение). — URL: http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/%28SpravkaNew%29?OpenAgent&RN=550548-6&02 (дата обращения: 28.05.2015).

Государственная программа обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 мая 2008 г. № 641-р // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2008. — № 20. — Ст. 2373.

VII. Практика судов Российской Федерации

Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 10 октября 2003 г. № 5 "О применении судами общей юрисдикции общепризнанных принципов и норм международного права и международных договоров Российской Федерации" // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. — 2003. — № 12. — С. 3.

Приговор Московского областного суда от 4 февраля 2014 г. по делу № 2-14/2014. — 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 (дата обращения: 01.10.2015).

Апелляционное определение Верховного Суда РФ от 15 апреля 2014 г. по делу № 4-АПУ14-21сп. — URL: http://supcourt.ru/stor_pdf.php?id=588992 (дата обращения: 01.10.2015).

VIII. Законодательство зарубежных стран

Великобритания

Civil Aviation Act 1949 // 12 & 13 Geo. 6. — Chapter 67. — URL: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1949/67/enacted (дата обращения: 04.06.2014).

Dangerous Drugs Act 1951 // Customs Code. — Vol. 4. — Part 8. — URL: http://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C11013280 (дата обращения: 03.04.2016).

Tokyo Convention Act 1967. — URL: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/52/enacted (дата обращения: 14.05.2014).

Австралия

An Act Relating to the Criminal Law No. 12 dated March 15, 1995, or Criminal Code Act 1995. — URL: http://www.comlaw.gov.au/Series/C2004A04868 (дата обращения: 27.04.2015).

Crimes (Aviation) Act No. 131 dated September 27, 1991. — URL: http://www.comlaw.gov.au/Series/C2004A04214 (дата обращения: 27.04.2015).

An Act Relating to the Extradition of persons to and from Australia No. 4 dated March 9, 1988, or Extradition Act of 1988. — URL: http://www.comlaw.gov.au/Series/C2004A03597 (дата обращения: 27.04.2015).

Extradition (Aviation) Regulations. Select Legislative Instrument No. 92 dated June 4, 2009. — URL: http://www.comlaw.gov.au/Details/F2009L02133 (дата обращения: 27.04.2015).

Канада

An Act Respecting the Criminal Law, or Criminal Code (R.S.C., 1985. — P. C-46). — URL: http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-46/ (дата обращения: 27.04.2015).

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. — P. 18). — URL: http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/E-23.01/ (дата обращения: 27.04.2015).

Соединенные Штаты Америки

U.S. Code. Title 18. Crimes and Criminal Procedure. — URL: http://uscode.house.gov/download/download.shtml (дата обращения: 27.04.2015).

U.S. Code. Title 49. Transportation. — URL: http://uscode.house.gov/download/download.shtml (дата обращения: 27.04.2015).

Федеративная Республика Германия

Criminal Code (Strafgesetzbuch, StGB) dated November 13, 1998. — URL: http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/index.html (дата обращения: 27.04.2015).

Act on the Reorganization of Aviation Security Tasks (Luftsicherheitsgesetz, LuftSiG) dated January 11, 2005. — URL: http://www.gesetze-im-internet.de/luftsig/BJNR007810005.html (дата обращения: 27.04.2015). Неофициальный перевод на английский язык. — URL: http://www.iuscomp.org/gla/statutes/LuftSiG.htm (дата обращения: 27.04.2015).

Act on International Cooperation in Criminal Matters dated December 23, 1982. — URL: http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_irg/englisch_irg.html (дата обращения: 27.04.2015).

Австрия

Уголовный кодекс Австрии / Под ред. С. В. Милюкова. — СПб.: Юридический центр Пресс, 2004. — 352 с.

Норвегия

Уголовный кодекс Норвегии / Под ред. Ю. В. Голика. — СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. — 375 с.

Республика Сан-Марино

Уголовный кодекс Республики Сан-Марино / Под ред. С. В. Максимова. — СПб.: Юридический центр Пресс, 2002. — 253 с.

Объединенные Арабские Эмираты

Federal Law No. 3 of 1987 on Issuance of the Penal Code. Неофициальный перевод на английский язык. — URL: https://www.icrc.org/ihl-nat/6fa4d35e5e3025394125673e00508143/e656047207c93f99c12576b2003ab8c1/$FILE/Penal%20Code.pdf (дата обращения: 27.04.2015).

Federal Law No. 39 dated October 31, 2006. On International Judicial Cooperation in Criminal Matters. Неофициальный перевод на английский язык. — URL: http://www.ilovetheuae.com/2010/07/15/uae-federal-law-no-39-on-international-judicial-co-operation-in-criminal-matters (дата обращения: 27.04.2015).

Турция

Уголовный кодекс Турции / Под ред. Н. Сафарова, Х. Бабаева. — СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. — 374 с.

Иран

Закон об исламских уголовных наказаниях Исламской Республики Иран / Под ред. А. И. Ахани. — СПб.: Юридический центр Пресс, 2008. — 343 с.

Таджикистан

Уголовный кодекс Республики Таджикистан / Под ред. А. В. Федорова. — СПб.: Юридический центр Пресс, 2001. — 410 с.

Южно-Африканская Республика

Civil Aviation Act No. 616 dated May 27, 2009. — URL: http://www.saflii.org/za/legis/num_act/caa2009154.pdf (дата обращения: 27.04.2015).

Protection of Constitutional Democracy against Terrorist and Related Activities Act No. 33 dated February 04, 2005. — URL: http://www.saflii.org/za/legis/consol_act/pocdataraa2004799/ (дата обращения: 27.04.2015).

Extradition Act No. 67 dated June 13, 1962. — URL: http://www.justice.gov.za/legislation/acts/1962-067.pdf (дата обращения: 27.04.2015).

Китайская Народная Республика

Criminal Law of the People's Republic of China dated July 01, 1979. — URL: http://www.npc.gov.cn/englishnpc/Law/2007-12/13/content_1384075.htm (дата обращения: 27.04.2015).

Extradition Law of the People's Republic of China (Order of the President No. 42 dated December 28, 2000). — URL: http://english1.english.gov.cn/laws/2005-09/22/content_68710.htm (дата обращения: 27.04.2015).

Республика Корея

Criminal Code dated January 1, 1998. — URL: http://www.law.go.kr/engLsSc.do?menuId=0&subMenu=5&query=%ED%98%95%EB%B2%95#liBgcolor6 (дата обращения: 27.04.2015).

Aviation Safety and Security Act No. 9780 dated June 09, 2009. — URL: http://www.law.go.kr/engLsSc.do?menuId=0&subMenu=5&query=%ED%98%95%EB%B2%95#liBgcolor6 (дата обращения: 27.04.2015).

Extradition Act No. 4015 dated August 5, 1988. — URL: http://www.unodc.org/res/cld/document/kor/2005/extradition_act_html/Korea_Extradition_Act.pdf (дата обращения: 27.04.2015).

Федеративная Республика Бразилия

Criminal Code. Law No. 2,848 dated December 7, 1940. — URL: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm (дата обращения: 27.04.2015). Неофициальный перевод на английский язык. — URL: http://www.wipo.int/wipolex/en/text.jsp?file_id=226393 (дата обращения: 27.04.2015).

National Security Act. Law No. 7,170 dated December 14, 1983. — URL: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7170.htm (дата обращения: 27.04.2015).

Act on Extradition. Law No. 6,815 dated August 19, 1980. — URL: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6815.htm (дата обращения: 27.04.2015).

Аргентина

Уголовный кодекс Аргентины / Под ред. Ю. В. Голика. — СПб: Юридический центр Пресс, 2003. — 240 с.

IX. Зарубежная судебная практика

United States v. Cordova and Santano. U.S. District Court, Eastern District of New York (March 17, 1950) // U.S. Aviation Reports, 1950. — P. 1.

R. v. Martin et al. Central Criminal Court (London). March 22, 1956 // All England Law Reports, 1956. Vol. 2. — P. 86–93.

X. Средства массовой информации и электронные ресурсы

Правда. — 1970. — 31 декабря.

Российская газета. — 2014. — 15 апреля. — URL: http://www.rg.ru/2014/04/15/kabalov-anons.html (дата обращения: 15.04.2014).

Первый канал. — URL: http://www.1tv.ru/news/world/252454 (дата обращения: 16.06.2014).

Информационное агентство “РИА Новости”. — URL: http://ria.ru/world/20150328/1055083201.html (дата обращения: 01.02.2016).

International Herald Tribune, December 13 и 14, 1969; January 22, March 8, May 28, 1971; April 10, June 28, 1972.

The Observer, May 7, June 4 и 25, 1972.

Информационное сообщение Московского областного суда. — URL: http://www.mosoblsud.ru/ss_detale.php?region=&id=146409&w[]=%EA%E0%E1%E0%EB%EE%E2 (дата обращения: 05.05.2015).

Заявление МИД России об обсуждении в Совете Безопасности ООН дальнейших действий в связи с продолжающимся расследованием обстоятельств крушения малайзийского авиалайнера МН-17 // Официальный сайт МИД России. — URL: http://www.mid.ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/1621649 (дата обращения: 07.10.2015).

Главный редактор — *А. Е. Илларионова*
Корректор — *Н. С. Илларионова*
Художник — *Т. И. Такташов*
Верстка — *Н. А. Кирьянова*
Ответственный за выпуск — *Т. А. Смирнова*

Научное издание

Конюхова Анастасия Станиславовна,
Юрьев Сергей Сергеевич

Юрисдикция государств в борьбе с посягательствами на безопасность международной аэронавигации

Сертификат соответствия № РОСС RU.АВ51.НО5316
Срок действия с 13.11.2015 по 12.11.2018

Подписано в печать 07.06.2016. Формат 60×90 1/16.
Бумага офсетная № 1. Печ. л. 18,5. Тираж 500 экз. Заказ №

Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°»
129347, Москва, Ярославское шоссе, д. 142, к. 732
Тел.: 8 (495) 668-12-30, 8 (499) 183-93-23
E-mail: sales@dashkov.ru — отдел продаж;
office@dashkov.ru — офис; http://www.dashkov.ru

9 785394 026898