Конюхова Анастасия Станиславовна. Международно-правовые основы противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте: диссертация ... кандидата Юридических наук: 12.00.10 / Конюхова Анастасия Станиславовна;[Место защиты: ФГБОУ ВО Дипломатическая академия Министерства иностранных дел Российской Федерации], 2017

**Содержание к диссертации**

Введение

**ГЛАВА 1. Неправомерные деяния на воздушном транспорте: международно-правовая характеристика 20**

1. Общая характеристика неправомерных деяний на воздушном транспорте 20

2. Юрисдикция государства в отношении неправомерных деяний на воздушном транспорте: доктринальные подходы 38

3. Национальность воздушного судна в контексте противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте 53

**ГЛАВА 2. Конвенционные механизмы противодействия отдельным видам неправомерных деяний на воздушном транспорте 64**

1. Становление международно-правового механизма противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте 64

2. Проблемы реализации принципа “aut dedere aut judicare” в отношении актов незаконного вмешательства 90

3. Исполнение международных договоров и законодательство государств о неправомерных деяниях на воздушном транспорте 107

**ГЛАВА 3. Тенденции международно-правового регулирования противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте 129**

1. Современные угрозы безопасности гражданской авиации как предпосылки изменения международных договоров 129

2. Международно-правовое противодействие недисциплинированному поведению на борту воздушного судна 145

3. Совершенствование законодательства Российской Федерации о правонарушениях на борту воздушного судна в контексте международного права 165 заключение 176

Список использованной литературы

* [Юрисдикция государства в отношении неправомерных деяний на воздушном транспорте: доктринальные подходы](http://www.dslib.net/pravo-evropy/mezhdunarodno-pravovye-osnovy-protivodejstvija-nepravomernym-dejanijam-na-vozdushnom.html#7649181)
* [Национальность воздушного судна в контексте противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте](http://www.dslib.net/pravo-evropy/mezhdunarodno-pravovye-osnovy-protivodejstvija-nepravomernym-dejanijam-na-vozdushnom.html#7649182)
* [Проблемы реализации принципа “aut dedere aut judicare” в отношении актов незаконного вмешательства](http://www.dslib.net/pravo-evropy/mezhdunarodno-pravovye-osnovy-protivodejstvija-nepravomernym-dejanijam-na-vozdushnom.html#7649183)
* [Международно-правовое противодействие недисциплинированному поведению на борту воздушного судна](http://www.dslib.net/pravo-evropy/mezhdunarodno-pravovye-osnovy-protivodejstvija-nepravomernym-dejanijam-na-vozdushnom.html#7649184)

**Введение к работе**

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

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

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

1 Шиф Л.И. Воздухоплавание и право. – СПб.: Воздухоплавание, 1912. – С. 87.

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

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

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

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

лет совре енн реалия , обуславлива т актуальность анализа

а также тенденций области.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Указанная цель предполагает решение следующих научных задач:

– классификация неправомерных деяний на воздушном транспорте;

– выявление основных международно-правовых проблем, решение

которых требуется для эффективного противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте;

– изучение доктринальных подходов к сущности понятия

«юрисдикция государства» в контексте противодействия неправомерным

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

– анализ международных договоров, посвященных

противодействию неправомерным деяниям на воздушном транспорте, выявление пробелов в правовом регулировании;

– исследование вопросов практической эффективности указанных

международных договоров;

– изучение законодательства Российской Федерации и ряда

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

– выявление современных тенденций международно-правового

регулирования в рассматриваемой сфере;

– формулирование предложений по внесению изменений в

международные договоры и законодательство Российской Федерации.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Положения, выносимые на защиту:

1. Предложена классификация неправомерных деяний на

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

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

1. Предложено определение термина «юрисдикция государства в отношении неправомерных деяний» как одного из аспектов государственного суверенитета, включающего полномочия государства в соответствии с его законодательством и международно-правовыми обязательствами, в рамках, предусмотренных международным правом, устанавливать противоправность (преступность) тех или иных деяний, а также пресекать указанные деяния и привлекать к ответственности за их совершение. В контексте неправомерных деяний на воздушном транспорте юрисдикция государства имеет два аспекта: юрисдикция в отношении совершенного деяния, связанная с привлечением нарушителя к ответственности, и юрисдикция на борту воздушного судна в полете, связанная с пресечением деяния.
2. Определен термин «юрисдикционный пробел», предложена его авторская дефиниция: «под юрисдикционным пробелом в международном праве понимается полное либо частичное отсутствие в действующих международно-правовых нормах правил, на основании которых хотя бы одно государство обязано установить и осуществить юрисдикцию в отношении какого-либо лица, объекта или явления, в том числе противоправного деяния частного лица».
3. Обоснована необходимость установления на уровне универсального международного договора требования о регистрации воздушного судна в каком-либо государстве при условии наличия реальной связи между таким государством и воздушным судном. Критериями наличия реальной связи следует признать любое из следующих обстоятельств:

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

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

1. Доказана неэффективность конвенционного механизма противодействия актам незаконного вмешательства (с учетом поправок 2010 г.). Действующие в данной области международные конвенции сформулированы с учетом принципа “aut dedere aut judicare”, но не содержат гарантий его реализации, а также гарантий справедливого и независимого расследования правонарушений и наказания виновных. Выявлены попытки применения государствами не предусмотренных международными договорами политизированных мер (в частности, введение санкций против государств; произвольное создание следственной группы для расследования преступлений; выдвижение инициатив о создании трибунала для наказания преступников).
2. Предложены поправки в действующие международные договоры о противодействии актам незаконного вмешательства и ненадлежащего использования воздушного судна, в частности: конкретизация мер ответственности, подлежащих применению государствами в отношении правонарушителей; установление оснований и порядка создания и функционирования международной следственной группы для объективного расследования актов незаконного вмешательства2.

Предлагаемая редакция поправок в международные

договоры – см.: Приложение 1 к диссертации.

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

поправок 2014 г.) не эффективны для обеспечения общественного порядка на

борту воздушного судна, находящегося в полете, в частности, для пресечения

актов недисциплинированного поведения и наказания виновных в них лиц.

Предложено внести ряд дополнительных поправок в Конвенцию о

преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных

судов (Токио, 14 сентября 1963 г.), предусматривающих: обязательство

государства регистрации, эксплуатанта и посадки воздушного судна не только

устанавливать, но и осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и

иных правонарушений, совершаемых на борту воздушного судна в полете;

установление не права, а обязанности командира воздушного судна применять

к нарушителям меры принуждения; расширение полномочий сотрудников

службы безопасности на борту воздушного судна путем предоставления им

права действовать без разрешения командира воздушного судна для пресечения

любых актов, создающих угрозу безопасности воздушного судна в полете, лиц

и имущества на его борту, а также поддержанию дисциплины и должного порядка3.

Предлагаемая редакция поправок в Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других ктах, совер диссертации.

их актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреаль, 4 апреля 2014 г.), – см.: Приложение 2 к

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

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

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

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

Предложено осуществить комплексное совершенствование действующего законодательства с учетом норм международного права, в частности: конкретизировать в Воздушном кодексе Российской Федерации (ВК РФ) и отраслевом законодательстве права командира воздушного судна (в том числе наделить его правом составления протоколов об административном правонарушении); закрепить права и обязанности членов летного и кабинного экипажа, сотрудников службы авиационной безопасности на борту по пресечению и документированию правонарушений; включить в ВК РФ правила поведения пассажиров на борту воздушного судна; установить

Предлагаемый проект Правил поведения

проект Правил поведения на борту воздушного судна – см.: Приложение 3 к диссертации.

административную ответственность за нарушение правил поведения на борту воздушного судна5.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Понятие «неправомерное деяние на воздушном транспорте» используется в настоящей работе в качестве родового, включающего все виды правонарушений (общественно вредных действий или бездействий, нарушающих норму права21), которые имеют отношение к воздушному транспорту и регулируются нормами международного права, в том числе, акты незаконного вмешательства, вне зависимости от квалификации данных деяний в качестве преступлений либо иных правонарушений22 в законодательстве того или иного государства.

Различные классификации неправомерных деяний на воздушном транспорте предлагались как отечественными, так и зарубежными авторами23. Например, в книге Л.И. Шифа «Воздухоплавание и право», вышедшей в 1912 г., указано, что «следует различать три категории преступлений, связанных с воздухоплаванием: во-первых, преступления, совершаемые в пределах судов; во-вторых, преступления, исходящие из судов и направленные против объектов, находящихся вне данных судов; в-третьих, преступления, направленные против судов извне»; «помимо того уголовное право должно… ведаться с нарушениями специальных правил передвижения в воздухе»24.

И.С. Перетерский в 1922 г. разделил неправомерные деяния на воздушном транспорте на две основные группы: «а) в одних случаях, при полете совершается правонарушение, облагаемое наказаниями на основании общеуголовных законов (например, один пассажир воздушного судна убивает другого пассажира); б) в других случаях, объектом нарушения является норма воздушного права (например, совершается полет на воздушном судне, не имеющем разрешение на воздушное передвижение)». Общеуголовные преступления, «совершаемые при полете или в связи с полетом, можно разделить на три группы: а) посягательства, совершенные на воздушных судах безопасности полета (например, кража)… б) в других же случаях они создают опасность катастрофы, следовательно, угрожают безопасности всего экипажа, пассажиров и людей, находящихся на земле (например, убийство пилота)»25. по ногих против правовых благ, находящихся там же (например, кража во время пути); б) посягательства, совершенные с воздушного судна против правовых благ, находящихся в другом месте, а именно: аа) на других воздушных судах (например, стрельба по пассажирам, находящимся на другом воздушном судне), бб) на поверхности земли или воды (например, фотографирование крепости); в) посягательства против благ, находящихся на воздушном судне, совершенные с поверхности земли или воды (например, стрельба по воздушному судну)». Посягательства, совершенные на воздушных судах против правовых благ, находящихся там же, в свою очередь, «делятся на две группы: а) в одних случаях эти посягательства не затрагивают интересов

Нарушения специальных правил воздушного передвижения, по мнению И.С. Перетерского, «во многих случаях являются одновременно общеуголовными преступлениями»26. П.И. Люблинский в 1930 г. предложил подробную классификацию неправомерных деяний, «связанных с нарушением правил воздушного передвижения и с созданием опасности для него», включающую: «1) нарушение правил, установленных для допущения отдельных воздушных судов или лиц экипажа, обслуживающих их, к воздушному передвижению; 2) нарушение правил касательно устройства аэродромов, эксплуатации их установления определенных воздушных линий, открытия предприятий воздушного транспорта; 3) нарушение правил, требующих наличия на воздушном судне во время перелета определенных документов и книг, порядка ведения книг,

## Национальность воздушного судна в контексте противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте

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

Вместе с тем, в литературе приводились различные аргументы против концепции «реальной связи» применительно к судам. Некоторые юристы указали, что принцип реальной связи, как он определен Международным Судом ООН, применим только к физическим лицам164. Следует также отметить, что текст Женевской конвенции 1958 г. был принят спустя всего три года после вынесения Международным Судом ООН решения по делу Ноттебома, формулировки которого, весьма вероятно, были «автоматически» перенесены в Конвенцию.

В этой связи примечательно, что в текст Чикагской конвенции 1944 г., которая была принята раньше и не испытывала влияния Решения по делу Ноттебома, положения о «реальной связи» не были включены намеренно. Так, еще в ходе обсуждения проекта Чикагской конвенции 1944 г. одним из делегатов был поднят вопрос о том, что желательно предусмотреть в документе правила на случай, если государство регистрации воздушного судна фактически не будет иметь с ним связи. Было указано, что в отношении воздушных судов следует установить правило «реального владения», поскольку «необходимо понимать, с кем мы имеем дело, и если авиакомпания зарегистрирована в какой-либо стране, она является национальной авиакомпанией, а не чем-то, маскирующимся под «вымышленным» флагом»165. Однако итоговый текст Чикагской конвенции 1944 г. не содержит соответствующих положений. Более того, прямые указания на необходимость наличия какой-либо связи между государством регистрации и воздушным судном были исключены из текстов более ранних конвенций. Так, в ст. 7 Парижской конвенции 1919 г. было указано, что воздушное судно не может быть зарегистрировано в каком-либо государстве, если такое судно не принадлежит «субъектам» этого государства. Гаванская и Иберо-американская конвенции данное требование не содержали, а в 1929 г. в ст. 7 Парижской конвенции 1919 г. были внесены изменения, исключившие правило о гражданстве собственника воздушного судна в качестве фактора, определяющего национальность воздушного судна.

Кроме этого, достаточность факта регистрации судна для установления его национальности следует из международной судебной практики. В литературе166 часто ссылаются на Консультативное заключение Международного Суда ООН от 8 июня 1960 г. о Составе Комитета по безопасности на море Межправительственной морской консультативной организации167, 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.)168, в котором указано, что «Комитет по безопасности на море состоит из 14 членов Организации, избираемых Ассамблеей из числа правительств государств, имеющих значительный интерес в безопасности на море, не менее восьми из которых должны быть государствами, обладающими наибольшим флотом…». Перед Судом был поставлен вопрос о соответствии требованиям данной статьи состава Комитета по безопасности на море, в который не были включены Либерия и Панама, находившиеся на тот момент на третьем и восьмом местах в мире соответственно по грузоподъемности судов, зарегистрированных под их флагами. Суд пришел к выводу, что состав указанного Комитета не соответствует требованиям п. “а” ст. 28 Конвенции о Межправительственной морской консультативной организации и указал: «В ходе обсуждений была высказана точка зрения, что Ассамблея при определении размера флота 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…».

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

## Проблемы реализации принципа “aut dedere aut judicare” в отношении актов незаконного вмешательства

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

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

Не решена в национальном законодательстве проблема конкуренции юрисдикций. Некоторые государства устанавливают даже более широкие полномочия по сравнению с Конвенциями, предусматривая, в частности, большее число оснований для установления юрисдикции (например, на основании пассивного персонального или реального принципов – п. 3.75 ст. 7 ч. 1 УК Канады; ст. 15 Закона ЮАР о защите конституционной демократии от террористической и связанной с ней деятельности 2004 г.350) или даже универсальную юрисдикцию в отношении ряда преступлений на воздушном транспорте. К примеру, в ст. 6 УК ФРГ содержится правило о том, что законодательство ФРГ применяется вне зависимости от права места совершения акта в отношении преступлений против международных интересов, транспорта, предусмотренные в ст. 316с УК ФРГ (п. 3 ст. 6). Указанная статья криминализирует нападение на воздушный транспорт, под которым понимается применение насилия или воздействие на принимаемые решения, или осуществление других действий для получения контроля или воздействия на управление воздушным судном, используемым в гражданской авиации и находящимся в полете, а также использование огнестрельного оружия или взрывчатых веществ для повреждения или разрушения такого воздушного судна или имущества, находящегося на его борту.

При этом законодательство некоторых государств подразумевает возникновение конкуренции юрисдикций. Так, в п. 12 раздела 3 части 1 Закона Австралии о преступлениях указано, что его действие распространяется на «акты, упущения, вопросы и вещи за пределами Австралии, в том числе, на территории или над территорией иностранного государства», а также «на любых лиц вне зависимости от их национальности или гражданства». Аналогично и США, при принятии в 1970 г. законодательства, соответствующего положениям Токийской конвенции 1963 г., намеренно исходили из того, что предусмотренные данной Конвенцией правила о юрисдикции государства регистрации воздушного судна «не являются исключительными и государства могут осуществлять конкурирующую юрисдикцию в отношении одного и того же преступления в зависимости от интересов каждого государства и традиционных правил, предусмотренных в международном праве касательно установления юрисдикции». Уголовный кодекс Турции 1926 г.352 (ст. 3) и вовсе не исключает возможность повторного привлечения к ответственности за одно и то же деяние в ситуации, когда возникает конкурирующая юрисдикция: «Лицо, совершившее правонарушение в Турции, подлежит наказанию по турецким законам, а турецкий гражданин повторно предстает перед судом в Турции, если даже в отношении него был вынесен приговор в иностранном государстве. Иностранец, в отношении которого был вынесен приговор за пределами Турции в связи с совершением правонарушения, также предстает перед судом по требованию министра юстиции». Закон об исламских уголовных наказаниях Исламской Республики Иран 1991 г.353 (ст. 4), Уголовный кодекс Республики Таджикистан 1998 г.354 (пп. «в» ч. 2 ст. 14) предусматривают юрисдикцию данных государств в отношении деяний, преступный результат которых имеет место вне пределов суверенного пространства указанных государств, то есть, таких, которые очевидно будут объектом юрисдикции других государств.

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

## Международно-правовое противодействие недисциплинированному поведению на борту воздушного судна

Ассамблея ИКАО в Резолюции 39 сессии (Монреаль, 27 сентября–6 октября 2016 г.) А39-11 «Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области» призвала государства «как можно скорее принять национальные законы и положения для эффективного решения проблемы недисциплинированных или нарушающих порядок пассажиров, включив в них, по мере практической возможности» положения принятого Ассамблеей Типового законодательства ИКАО 2016 г. Противодействие недисциплинированному поведению авиапассажиров с учетом международно-правовых норм является актуальным направлением совершенствования национального законодательства.

В действующем российском законодательстве имеется пробел в части регулирования вопросов установления и осуществления юрисдикции в отношении неправомерных деяний, совершаемых на борту воздушного судна. Ни УК РФ, ни КоАП РФ не предусматривают специальные составы, на основании которых авиапассажиры могут быть привлечены к ответственности именно за факт недисциплинированного поведения. В связи с этим на практике правоохранительные органы вынуждены либо отпускать нарушителей, либо квалифицировать их деяния на основании близких или сходных по содержанию составов правонарушений, что может повлечь применение к нарушителю необоснованно мягких или, наоборот, слишком суровых мер ответственности.

В качестве иллюстрации данной проблемы можно сослаться на дело С.Н. Кабалова. Московским областным судом, рассматривавшим дело по первой инстанции, С.Н. Кабалов был признан виновным, в том числе, по ч. 3 ст. 30, п. «в» ч. 2 ст. 211 УК РФ – то есть, в покушении на угон воздушного судна с угрозой применения насилия, опасного для жизни и здоровья477. Судебная коллегия Верховного суда Российской Федерации, рассматривавшая дело в апелляционной инстанции, приговор в данной части отменила в связи с отсутствием состава преступления, оставив в силе приговор в части признания С.Н. Кабалова виновным по п. «а» ч. 2 ст. 115 УК РФ – умышленное причинение легкого вреда здоровью бортпроводника478. При этом акт недисциплинированного поведения, который был изначально неправильно квалифицирован как покушение на угон воздушного судна, не получил правовой оценки и в результате остался безнаказанным.

С целью устранения указанного пробела 20 июня 2014 г. в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации («Государственная Дума») был внесен Законопроект № 550548-6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием законодательства в области безопасности воздушных перевозок»479 («Законопроект»), предусматривающий установление ответственности за акты недисциплинированного поведения.

Законопроект (ст. 1) дополняет КоАП РФ таким составом, как «невыполнение пассажиром воздушного судна правил поведения пассажиров на борту воздушного судна, установленных перевозчиком в соответствии с законодательством Российской Федерации, если это действие не содержит уголовно наказуемого деяния». Кроме этого Законопроект (ст. 2) предусматривает дополнение УК РФ ст. 268.1 «Нарушение пассажиром правил безопасности на воздушном судне» следующего содержания: «1. Нарушение пассажиром правил безопасности на воздушном судне, то есть невыполнение пассажиром воздушного судна правил поведения пассажиров на борту воздушного судна, установленных перевозчиком в соответствии с законодательством Российской Федерации, повлекшее возникновение авиационного инцидента, а равно создающее непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна в иной форме наказывается штрафом в размере от ста тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет, либо ограничением свободы на срок до трех лет, либо лишением свободы на срок до двух лет.

2. То же деяние: 1) повлекшее возникновение авиационного происшествия без человеческих жертв (аварии); 2) совершенное с применением насилия или угрозой его применения наказывается лишением свободы на срок до пяти лет. 3. То же деяние, повлекшее возникновение авиационного происшествия с человеческими жертвами (катастрофы) наказывается лишением свободы на срок до десяти лет».

Очевидно, что предложенная редакция Законопроекта требует доработки. В частности, Комитет Государственной Думы по гражданскому, административному и уголовному законодательству в Заключении480 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, связанн х с нару ение правил, установленн х перевозчиком, должно осуществляться в пределах гражданско-правовых отношений. Кроме этого, в Заключении указано, что ч. 3 проектной редакции статьи 268.1 УК РФ вступает в конкуренцию с ч. 2 и 3 ст. 268 УК РФ, а также в дополнительном обсуждении нуждается и определение действия, «создающего непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна в иной форме».