

На правах рукописи



Лули Реднон (Республика Албания)

**ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ АКТАМ
НЕНАДЛЕЖАЩЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ:
МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ**

Специальность 12.00.10 – Международное право, Европейское право

**Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук**

22 ИЮЛ 2015

Москва – 2015



005570913

Работа выполнена на кафедре международного права юридического института ФГАОУ В «Российский университет дружбы народов».

Научный руководитель: **Александр Иванович Травников**,
кандидат юридических наук, доцент кафедры международного права ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов»

Официальные оппоненты: **Юрий Николаевич Малцев**,
доктор юридических наук, профессор ФГБОУ ВПО «Московский государственный институт международных отношений (Университет) Министерства иностранных дел России»

Юлия Владимировна Пузырева,
кандидат юридических наук, доцент кафедры прав человека и международного права ФГКОУ ВПО «Московский университет Министерства внутренних дел России имени В.Я. Кикотя»

Ведущая организация: **ФГБОУ ВПО «Российский государственный университет правосудия»**

Защита диссертации состоится «16» сентября 2015 г. в 14.00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.203.36 при Российском университете дружбы народов по адресу: 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6, ауд. 347.

С диссертацией можно ознакомиться в Учебно-научном информационно-библиографическом центре (Научной библиотеке) Российского университета дружбы народов по адресу: 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6.

Автореферат диссертации размещен на сайте <http://dissovnet.rudn.ru> ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов», отправлен на сайт ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации по адресу: <http://vak2.ed.gov.ru>.

Автореферат разослан «__» _____ 2015 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета Д 212.203.36
кандидат юридических наук, доцент



Ю.А. Артемьева

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Обеспечение безопасной деятельности гражданской авиации на протяжении многих десятилетий является одной из приоритетных задач, решаемых государствами и Международной организацией гражданской авиации (далее – ИКАО). Начиная с 60-х гг. прошлого столетия под эгидой ИКАО государствами были приняты пять универсальных международных договоров, направленных на борьбу с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации (такими как захват и угон воздушных судов, террористические действия на борту гражданского воздушного судна и в аэропортах и другие преступления). В результате в международном воздушном праве образовался институт, представляющий собой совокупность принципов и норм, регулирующих отношения, возникающие по поводу организации и обеспечения авиационной безопасности (*aviation security*).

Однако следует заметить, что гражданская авиация на протяжении многих лет использовалась и продолжает использоваться государствами, юридическими и физическими лицами в противоправных целях. Неслучайно еще в 1944 г. в Конвенцию о международной гражданской авиации (далее – Чикагская конвенция 1944 г.) была включена ст. 4 «Ненадлежащее использование гражданской авиации», в соответствии с которой государства взяли на себя обязательства не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, не совместимых с целями данной Конвенции. При этом Чикагская конвенция 1944 г. и приложения к ней не приводят перечень деяний, которые следует относить к ненадлежащему использованию гражданской авиации. Необходимо отметить, что ИКАО, призванная защищать гражданскую авиацию от всякого рода посягательств на ее безопасность, никогда не рассматривала вопрос о том, в каких целях не допускается использование гражданской авиации и каким образом могут реагировать государства на такие явно противоправные, а иногда даже преступные действия с использованием гражданских воздушных судов, как ведение развед-

115

ки, перевозка оружия и боеприпасов, наркотических и психотропных веществ, пиратство, незаконное радио- и телевещание и, наконец, на такие новые явления, как использование гражданских воздушных судов для уничтожения людей и объектов («воздушный терроризм»), а также для бомбардировки или распыления отравляющих веществ.

В контексте сказанного перед государствами возникает весьма острая проблема обеспечения своей национальной безопасности при появлении в их воздушном пространстве иностранного гражданского воздушного судна, не имеющего на такой международный полет соответствующего разрешения, т.е. воздушного судна-нарушителя, намерения которого не известны.

Отсутствие универсальных международно-правовых норм, регламентирующих деятельность государств в области предотвращения и пресечения (в том числе с использованием оружия) противоправных актов с использованием гражданских воздушных судов, угрожающих безопасности людей и объектов и в целом национальной безопасности, вынуждает государства принимать свои законы в данной области, которые в значительной степени отличаются друг от друга, особенно в отношении возможности применения силы. Это зачастую приводит к трагическим последствиям и неоднозначной и явно политизированной реакции мирового сообщества на такие события.

Единственным положением международного права, относящемся к применению силы против гражданских воздушных судов-нарушителей, является ст. 3 bis Чикагской конвенции 1944 г., которая обязывает государства «воздержаться 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». Ст. 3 bis не запрещает применение оружия, а лишь призывает воздерживаться от этого, т.е. проявлять терпение. Но статья не поясняет, в каких конкретных ситуациях надо проявить терпение и не применять силу и в соответствии с какой процедурой и на каких конкретных основаниях применение оружия все же возможно. Это со-

здает неопределенность в отношении ответных действий государств на противоправное поведение иностранных гражданских воздушных судов.

Но защита гражданского воздушного судна-нарушителя в полете от применения в его отношении оружия ставится под сомнение после событий 11 сентября 2001 г. в США. Рост деятельности террористических организаций, отсутствие у их членов человеческих чувств и жестокость при совершении злодеяний дают основания полагать, что в будущем может опять повториться сценарий 11 сентября 2001 г., но только с более тяжкими последствиями. Доказательством этого являются составы преступлений, указанные в Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 г. (далее – Пекинская конвенция 2010 г.), совершаемые посредством гражданских воздушных судов (использование воздушного судна с целью причинения смерти; высвобождения или выбрасывания с борта воздушного судна, находящегося в полете, любого оружия БХЯ (биологического, химического, ядерного) или взрывчатых, радиоактивных и других подобных веществ). Эти действия не могут рассцениваться иначе, как вооруженное нападение, и это свидетельствует о том, что положения ст. 3 bis не могут применяться в отношении таких воздушных судов. Воздержаться от применения оружия в таких ситуациях невозможно.

Признавая возможность совершения указанных выше новых актов ненадлежащего использования гражданской авиации, способных причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу или окружающей среде, мировое сообщество не предлагает никаких универсальных международно-правовых норм, устанавливающих основания для предотвращения, а главное пресечения (в том числе посредством применения вооруженной силы), подобных преступлений.

Изложенные выше позиции определяют актуальность темы диссертационного исследования и тезисов, выносимых диссертантом на защиту.

Целью исследования является совершенствование международно-правовой основы противодействия актам ненадлежащего использования гражданской авиации, а также проблемы, с которыми сталкивается мировое сообщество при

регламентации процедур принятия принудительных мер против летательных аппаратов-нарушителей; изучение правотворческого опыта отдельных государств с целью использования его для восполнения имеющихся пробелов в международном праве в этой области; установление эффективного международно-правового режима воздушного пространства, направленного на унификацию правил и процедур, позволяющих устранить новые террористические угрозы, аналогичные событиям 11 сентября 2001 г. в США.

Основными задачами исследования являются:

1) провести анализ существующих международных договоров универсального и регионального характера, содержащих положения, которые впоследствии могли бы стать правовой основой для принятия новых норм международного права, регулирующих процедуры принятия мер для прекращения правонарушений, совершаемых с использованием гражданских воздушных судов;

2) конкретизировать противоправные деяния, которые предполагают ответные действия принудительного характера (применение оружия и боевой техники) государств в отношении любых летательных аппаратов-нарушителей;

3) проанализировать на примере внутреннего законодательства различных государств (Аргентины, Боливии, Бразилии, Великобритании, Венесуэлы, Германии, Гондураса, Индии, Италии, Колумбии, Перу, Польши, Российской Федерации, США, Уругвая, Франции и Чили) действующие у них нормативно-правовые акты, регламентирующие процедуры принятия принудительных мер для предотвращения и пресечения актов ненадлежащего использования гражданской авиации;

4) определить содержание дополнений к международным договорам, устанавливающих основания и процедуры применения силы в отношении гражданских и государственных воздушных судов-нарушителей;

5) обосновать необходимость распространения процедуры преследования «по горячим следам» к летательным аппаратам-нарушителям как одной из эффективных мер прекращения правонарушений, совершаемых посредством граж-

данских воздушных судов, таких как пиратство (в том числе над открытым морем), незаконная перевозка наркотических и психотропных веществ, терроризм и других противоправных деяний;

6) установить критерии применения силы (оружия или боевой техники) по отношению к разным категориям гражданских воздушных судов-нарушителей (воздушные суда коммерческой авиации и воздушные суда авиации общего назначения);

7) установить процедуру применения силы в отношении государственных летательных аппаратов-нарушителей;

8) определить в универсальных нормах международного права, кто и на каких основаниях может, а в некоторых случаях обязан отдать распоряжение о применении силы (оружия и боевой техники) против летательных аппаратов-нарушителей.

Объектом исследования являются специфические международно-правовые отношения, возникающие между субъектами международного права в случаях использования гражданской авиации в целях, не совместимых с целями Чикагской конвенции 1944 г.

Предметом исследования являются международные договоры и акты национального права, нормы которых обеспечивают безопасность полетов; международные договоры, которые могут быть использованы в качестве правовой основы для принятия новых универсальных норм международного права в целях установления правовой регламентации процедур принятия принудительных мер для предотвращения и пресечения актов ненадлежащего использования гражданской авиации; нормативные акты государств, устанавливающие конкретные процедуры для прекращения противоправных действий в суверенном воздушном пространстве, совершаемых с использованием летательных аппаратов.

Степень научной разработанности. Международно-правовые аспекты ненадлежащего использования гражданской авиации никогда не являлись

предметом комплексного исследования со стороны как советских/российских, так и иностранных ученых-правоведов. Среди советских/российских ученых, проводивших глубокие исследования вопросов международного воздушного права, следует отметить А.А. Баталова, В.Д. Бордунова, А.Н. Верещагина, В.С. Грязнова, М.Н. Копылова, Ю.Н. Малеева, И.С. Перетерского и др., в научных трудах которых рассматривается целый комплекс проблем международно-правового регулирования деятельности гражданской авиации. Отдельные вопросы, составляющие основу проблематики, исследуемой в настоящей диссертационной работе, затрагивались в научных исследованиях советских/российских ученых-правоведов Ю.Н. Малеева, Г.М. Мелкова, В.А. Подберезного, А.И. Травникова, Б.Р. Тузмухамедова, М.Л. Хабачирова, а также иностранных ученых-правоведов Р. Абейратне, Й. Кунца, О.Дж. Лиссицина, Дж.Д. Лэвсона, Дж.Д.М. Лю, М. Милдэ, К.А. Моргана, Й. Мразека, М. Мукаи, Н.М. Поуланца, Ж.-К. Пириса, Дж.Т. Фельпса, К. Хайлброннера и др. Указанные авторы в основном фрагментарно затрагивали отдельные аспекты борьбы с актами ненадлежащего использования гражданской авиации. Они проводили исследование вопросов, касающихся применения силы против пассажирских гражданских судов, анализировали нормы законов государств или международных договоров, запрещающих или ограничивающих применение силы против гражданских судов в полете, старались доказать возможность распространения преследования «по горячим следам» на летательные аппараты-нарушители, проводили сравнительно-правовой анализ существующих норм международного права и внутреннего законодательства, устанавливающих процедуры принятия принудительных мер против летательных аппаратов-нарушителей. Общие выводы, сформулированные этими авторами, определили основные направления современных исследований в области международного воздушного права.

Диссертант считает, что вопросы своевременного предотвращения и пресечения актов ненадлежащего использования гражданских летательных аппара-

тов требуют не фрагментарного, а отдельного комплексного исследования.

Научная новизна исследования заключается в том, что, в отличие от существующих научных исследований по данной тематике, носящих преимущественно фрагментарный характер, автором осуществлен комплексный всесторонний анализ основных источников международного права и нормативно-правовых актов отдельных государств, регулирующих и обеспечивающих безопасность международных полетов, и на его основе сделаны предложения относительно использования внутригосударственной законодательной практики для принятия международно-правовых положений, устанавливающих для государств единообразный порядок принятия конкретных мер для предотвращения и пресечения актов ненадлежащего использования гражданской авиации (использование гражданских воздушных судов для совершения террористических актов, перевозки наркотических средств, оружия, боеприпасов и др.); разработаны предложения относительно принятия новых международно-правовых норм, устанавливающих конкретные основания и процедуры применения силы (оружия и боевой техники) для своевременного пресечения актов ненадлежащего использования гражданской авиации.

Методологическую основу диссертационного исследования составляют общенаучные и специально-юридические методы. В ходе работы над диссертацией были применены следующие общенаучные методы: системный, функциональный и общие логические приемы, такие как анализ, синтез и др.

Основу диссертационного исследования составляет системный метод, направленный на раскрытие целостности объекта и выявление различных типов связи в изучаемом объекте.

Ввиду особенностей специфических правоотношений, исследуемых в диссертации, для достижения поставленных целей и задач были использованы следующие специальные методы: сравнительно-правовой, историко-правовой, классификационный и формально-юридический.

Сравнительно-правовой метод был широко использован для сопоставления существующих международно-правовых норм и норм внутреннего права, регу-

лирующих исследуемые правоотношения в целях установления и исполнения имеющихся в международном праве пробелов.

Историко-правовой метод нашел свое применение особенно в первой главе диссертации для выявления исторических предпосылок принятия первых международно-правовых норм, касающихся ненадлежащего использования гражданской авиации.

В целях интерпретации положений существующих международных договоров, представляющих правовую основу для принятия новых универсальных норм международного права, регулирующих процедуру применения силы против летательных аппаратов-нарушителей, был использован формально-юридический метод.

Теоретическую основу диссертации составляют исследования ведущих советских/российских ученых-правоведов: А.Х. Абашидзе, К.А. Бекашева, И.П. Блищенко, В.Д. Бордунова, А.Б. Венгерова, А.Н. Верещагина, С.А. Гуреева, Р.А. Камларьяна, А.Я. Капустина, Ю.М. Колосова, М.Н. Копылова, В.И. Кузнецова, Д.К. Лабина, И.И. Лукашука, М.И. Лазарева, Ю.Н. Малеева, А.П. Мовчана, А.А. Моисеева, М.В. Немытиной, И.С. Перетерского, О.И. Тиунова, Г.И. Тункина, Е.Т. Усенко, С.Н. Черниченко и др.

В процессе проведения научного исследования были также использованы труды зарубежных ученых: Я. Броунли, Р. де Витта, В.Г. Витцтума, Х.Ф. Листа, Р. Абейратне, А. дэ Люка, Донахуэ, Ж.Д. дэ Ла Рошэра, Н.М. Каталди, М. Милде, Н.М. Поуланцаса, К. Хайльброннера, Р.Ф. Хольмана, Дж.Т. Фельпса и др.

Нормативными источниками диссертации являются действующие, прекратившие свое действие или еще не вступившие в силу международные договоры, стандарты, рекомендуемая практика, правила, руководства и другие документы ИКАО, решения международных судов, нормативно-правовые акты Аргентины, Боливии, Бразилии, Великобритании, Венесуэлы, Германии, Гондураса, Индии, Италии, Колумбии, Перу, Польши, Российской Федерации, США, Уругвая,

Франции и Чили.

Проведенное исследование позволяет сформулировать и вынести на защиту следующие **основные положения**:

1. Ст. 4 Чикагской конвенции 1944 г. «Ненадлежащее использование гражданской авиации» не содержит перечня деяний, которые считались бы не совместимыми с целями данной Конвенции, т.е. по сути являющимися противоправными актами. В связи с этим обоснована необходимость внести поправку в ст. 4 Чикагской конвенции 1944 г., которая восполнила бы существующий правовой пробел. С учетом положений Пекинской конвенции 2010 г. автором предлагается отнести к актам ненадлежащего использования гражданской авиации следующие преступления, перечисленные в подп. «f», «g» п. 1 ст. 1 этой Конвенции: использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу или окружающей среде; высвобождение или выбрасывание с борта воздушного судна любого оружия БХЯ или взрывчатых, радиоактивных или аналогичных веществ таким способом, который может причинить смерть, серьезное телесное повреждение или значительный ущерб имуществу или окружающей среде. К таким актам также необходимо отнести воздушное пиратство, незаконную перевозку оружия, наркотических и психотропных веществ и др.¹

2. Установлено, что ст. 3 bis Чикагской конвенции 1944 г. не содержит абсолютного запрета на применение оружия против гражданских воздушных судов в полете. Многие государства, которые ратифицировали Протокол о внесении данной статьи в указанную Конвенцию, в своем национальном законодательстве предусматривают возможность применения оружия в отношении гражданских воздушных судов, используемых в противоправных целях, угрожающих жизни и здоровью людей, наступлению экологической катастрофы и в целом национальной безопасности. Эти национальные законодательства в значи-

¹ Предлагаемая редакция ст. 4 Чикагской конвенции 1944 г. – см.: Приложение 1 к диссертации.

тельной степени отличаются друг от друга, особенно в области оснований и процедур применения оружия.

3. Доказана необходимость принятия универсальных норм международного права для установления общих оснований и единообразных процедур применения силы (оружия и боевой техники) для своевременного предотвращения и пресечения противоправных действий, совершаемых в суверенном воздушном пространстве и за его пределами, преднамеренно ставящих под угрозу жизнь людей, безопасность воздушных судов, находящихся в полете, и объектов на поверхности.

4. Для противодействия актам противоправного использования гражданских воздушных судов в международном воздушном пространстве установлена необходимость определения соответствующих прав и обязанностей государств в установленных для них районах полетной информации за пределами суверенной территории. В частности, для этих целей следует установить процедуры преследования «по горячим следам» летательных аппаратов-нарушителей путем внесения дополнений в ст. 111 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.²

5. Ст. 105 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. не содержит процедуры задержания пиратского судна или пиратского летательного аппарата. Учитывая, что ст. 111 данной Конвенции не предусматривает начало преследования «по горячим следам» в открытом море и в воздушном пространстве над ним, установлена необходимость внести дополнение в ст. 105 Конвенции, которое распространяло бы действие положений ст. 111 Конвенции на случаи задержания пиратских судов и пиратских летательных аппаратов³.

6. Обоснована необходимость принятия универсальных норм международного права, устанавливающих режим безопасности на аэродромах авиации общего назначения. Большинство таких аэродромов, в отличие от аэропортов, не имеют надлежащих ограждений, охраны и организованной системы безопас-

² Предлагаемая редакция ст. 111 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. – см.: Приложение 2 к диссертации.

³ Предлагаемая редакция ст. 105 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. – см.: Приложение 3 к диссертации.

ности для предотвращения незаконной загрузки на борт легкомоторных летательных аппаратов грузов, изъятых из гражданского оборота (оружие, наркотические или психотропные вещества и др.).

7. Доказана необходимость в целях предотвращения инцидентов с неопознанными воздушными судами, совершающими полет в сторону государственной границы иностранного государства, разработать под эгидой ИКАО «Типовое соглашение», которое должно стать моделью для разработки двухсторонних или многосторонних договоров, регламентирующих координацию действий между сопредельными органами управления воздушным движением (далее – УВД) для идентификации летательных аппаратов и осуществления согласованных действий. Своевременный обмен информацией между органами УВД может предотвратить возможное применение силы (оружия) против воздушного судна, непреднамеренно оказавшегося в суверенном воздушном пространстве иностранного государства⁴.

8. Установлено, что решение о применении силы (открытие огня на поражение) против гражданских воздушных судов-нарушителей с пассажирами или другими лицами на борту, не причастными к совершаемым противоправным деяниям, должно приниматься высшими должностными лицами государства. Приведенные в диссертации примеры свидетельствуют о том, что в большинстве случаев политические лидеры государств перекладывают принятие такого сложного и ответственного решения на военных начальников, которые в связи со спецификой их службы не могут правильно оценить последствия возможного ущерба, исходящего от противоправного поведения летательного аппарата-нарушителя.

Теоретическая значимость исследования состоит в выдвижении концепции принятия новых универсальных норм международного права в области авиационной безопасности, используя в качестве правовой основы современный национальный правотворческий опыт, который является довольно эффек-

⁴ Проект Типового соглашения между сопредельными органами обслуживания воздушного движения об идентификации воздушных судов и координации действий. – см.: Приложение 4 к диссертации.

тивным в области борьбы с некоторыми актами ненадлежащего использования гражданских воздушных судов. В соответствии с этой концепцией предлагается внесение изменений и дополнений в существующие международные договоры, которые напрямую или косвенно содержат положения, относящиеся к противоправным действиям, совершаемым с использованием гражданских летательных аппаратов. К таким международным договорам, в частности, относятся Чикагская конвенция 1944 г. и Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.

Разработаны предложения, включающие правовые основания и порядок применения силы (оружия и боевой техники) против летательных аппаратов-нарушителей в зависимости от их категории (воздушные суда коммерческой авиации и воздушные суда авиации общего назначения).

Практическая значимость исследования определяется тем, что его результаты и разработанные предложения могут быть использованы:

– при разработке универсальных норм международного права в целях принятия мер по противодействию и своевременному предотвращению актов воздушного терроризма и пиратства, пресечению незаконной перевозки наркотических, психотропных, радиоактивных и отравляющих веществ, оружия, боеприпасов, взрывчатых устройств и т.п.;

– при разработке национальных нормативных актов по теме диссертационного исследования;

– в научных исследованиях, проводимых в области международного воздушного права с акцентом на безопасность гражданской авиации;

– в учебно-педагогической деятельности, а именно – в процессе преподавания курса «Международное право» и спецкурса «Международное воздушное право», а также при подготовке соответствующих учебно-методических материалов.

Обоснованность и достоверность. Полученные в ходе исследования результаты подтверждаются многообразием используемых методов исследования, всесторонним и глубоким изучением и применением при написании дис-

сертации научных трудов, а также широким спектром используемого нормативного и эмпирического материала: международные договоры в области воздушного, морского и других отраслей права, внутригосударственные нормативно-правовые акты иностранных государств, публикации в официальных средствах массовой информации и др.

Апробация результатов исследования. Основные положения и выводы диссертации были обсуждены на заседании кафедры международного права Российского университета дружбы народов. Результаты проведенного научного исследования нашли свое отражение в ряде научных публикаций диссертанта, 4 из которых – в изданиях, рецензируемых ВАК при Министерстве образования и науки Российской Федерации. Большая часть выносимых на защиту положений прошла апробацию во время проведения автором семинарских занятий в течение срока обучения в аспирантуре по курсам «Актуальные проблемы международного права» и «Международное воздушное право». Результаты диссертации также стали объектом обсуждений на научно-практических конференциях и в научных кругах по актуальным тематикам международного воздушного права.

Структура диссертации обусловлена целью и задачами настоящего научного исследования. Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы и четырех приложений.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** обосновывается актуальность темы диссертационного исследования и устанавливается степень ее научной разработанности; определяются объект, предмет, цели и задачи исследования; выделяется научная новизна темы исследования; указываются использованные автором научно-исследовательские методы; раскрываются теоретическая основа и нормативные источники исследования; формулируются основные положения, выносимые на защиту; подчеркиваются теоретическая и практическая значимость работы.

Первая глава «Действующее международное право в отношении ненадлежащего использования гражданской авиации» посвящена историческому процессу формирования существующих норм международного права, регулирующих вопрос предотвращения и пресечения правонарушений, совершаемых посредством гражданских воздушных судов.

В первом параграфе **«Становление международно-правовой базы противодействия актам ненадлежащего использования гражданской авиации»** рассматриваются положения Чикагской конвенции 1944 г. Особо подчеркивается, что несмотря на бесспорную значимость данной Конвенции ее содержание и применение постоянно изучаются учеными-правоведами многих государств на протяжении 70 лет, и у многих из них некоторые положения этого документа вызывают противоречивые мнения. В частности, это относится к содержанию ст. 4 «Ненадлежащее использование гражданской авиации», в которой говорится, что «каждое государство соглашается не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, не совместимых с целями настоящей Конвенции». Автор исследования отмечает, что Чикагская конвенция 1944 г. не устанавливает перечень деяний, которые не допустимы в области деятельности гражданской авиации и, таким образом, не раскрывает по существу содержания ее ст. 4. Также в этом параграфе рассматриваются исторические предпосылки включения ст. 4 в Чикагскую конвенцию 1944 г. Диссертант предлагает возможный список деяний, составляющих акты ненадлежащего использования гражданской авиации. Здесь же проводится анализ положений ст. 3 bis, которая дополнила правовое содержание ст. 4 этой Конвенции. Указывается, что ст. 3 bis не исключает применения силы против гражданского воздушного судна в полете, нарушившего государственную границу иностранного государства, а лишь обязывает государства воздерживаться от таких действий. В конце этого параграфа диссертант подчеркивает, что Чикагская конвенция 1944 г. не содержит конкретных норм для предотвращения или пресечения актов ненадлежащего использования гражданских воздушных судов.

Во втором параграфе «**Акты ненадлежащего использования гражданских воздушных судов, не представляющих непосредственной опасности для людей и объектов**» диссертант предлагает примерный перечень противоправных действий, совершаемых посредством гражданских воздушных судов, которые не угрожают жизни людей и не представляют опасности для объектов на поверхности. По мнению автора исследования, к ним следует отнести перевозку грузов, изъятых из гражданского оборота (оружие, наркотические или психотропные вещества и др.); перевозку солдат или наемников; акты незаконного проникновения или шпионажа. В этом параграфе раскрывается суть этих противоправных деяний, совершаемых с использованием летательных аппаратов, а также приводятся конкретные примеры таких правонарушений. Автором проведен анализ универсальных и региональных международных договоров, устанавливающих ответственность за совершение вышеупомянутых действий.

Особо подчеркивается отсутствие универсальных норм международного права, устанавливающих основания и процедуры пресечения актов ненадлежащего использования гражданских воздушных судов.

В третьем параграфе «**Акты ненадлежащего использования гражданских воздушных судов, создающих непосредственную опасность для людей и объектов на поверхности**» рассматриваются противоправные действия, совершаемые посредством гражданских воздушных судов, способных создавать опасность для мира и безопасности. Диссертант предлагает относить к таким противоправным деяниям воздушное пиратство, использование гражданских воздушных судов в качестве оружия для уничтожения людей и объектов на земле (использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинения смерти и серьезных увечий людям или значительного ущерба имуществу и/или окружающей среде); высвобождение и выбрасывание с борта воздушного судна, находящегося в эксплуатации, любого оружия БХЯ (биологического, химического, ядерного) или взрывчатых, радиоактивных или аналогичных веществ таким способом, который причиняет или может причинить

смерть, серьезное телесное повреждение людям или значительный ущерб имуществу или окружающей среде) и др. Приводятся примеры применения силы против пассажирских гражданских воздушных судов, проводится анализ положений Пекинской конвенции 2010 г., которая содержит новые составы преступлений, совершаемых посредством гражданских воздушных судов. Диссертант отмечает возможность применения силы против гражданских воздушных судов для предотвращения террористических атак, аналогичных атакам 11 сентября 2001 г. в США. Положение ст. 3 bis о том, что «договаривающиеся государства признают, что каждое государство должно воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов в полете и что в случае перехвата жизни людей на борту и безопасность воздушных судов не должны ставиться под угрозу», толкуется диссертантом как ограничение, но не как запрет применения силы (оружия и боевой техники). Слово «воздерживаться», по мнению автора диссертации, означает, что государства должны проявлять выдержку и терпение. Однако когда воздушное судно ставит под угрозу суверенитет государства над своим воздушным пространством, соответствующее государство может принять ряд принудительных мер, чтобы остановить нарушение, угрожающее жизни людей и безопасности объектов на его территории. Автор диссертации отмечает, что безопасность воздушного транспорта остается главным приоритетом мирового авиационного сообщества. Однако современные угрозы, связанные с воздушным терроризмом, заставляют скорректировать вопросы абсолютной неприкосновенности гражданских воздушных судов. Действительно, жизнь пассажиров, взятых в заложники, всегда должна иметь приоритет. Однако когда явные факты позволяют государству с достаточной уверенностью считать, что использование самолета террористами приведет к многочисленным человеческим жертвам, защита гражданских воздушных судов, закрепленная в ст. 3 bis Чикагской конвенции 1944 г., не может применяться. С данного момента правовой статус воздушного судна меняется – из средства транспортировки оно превращается в смертоносное оружие. Этот сдвиг служит основани-

ем для того, чтобы государства могли прибегнуть к применению вооруженной силы в соответствии со ст. 51 Устава ООН. В конце параграфа диссертант подчеркивает отсутствие международно-правовых норм, устанавливающих основания для применения государствами силы (оружия) в отношении, например, воздушных судов, используемых в качестве оружия для уничтожения людей и объектов, а также регламентирующих процедуры, которыми должны руководствоваться государства в целях предупреждения и пресечения преступлений, совершаемых посредством гражданских воздушных судов, находящихся в полете.

Во второй главе «Законодательство государств о предотвращении или пресечении актов ненадлежащего использования гражданской авиации» рассматривается правовой подход разных государств в области принятия мер для предотвращения или пресечения противоправных деяний, совершаемых с использованием гражданских воздушных судов.

В первом параграфе «Законодательство государств, допускающее применение оружия и боевой техники против гражданских воздушных судов-нарушителей» рассматриваются нормативно-правовые акты таких государств, как Аргентина, Боливия, Бразилия, Великобритания, Венесуэла, Германия, Гондурас, Индия, Италия, Колумбия, Перу, Польша, Российская Федерация, США, Уругвай, Франция и Чили. Анализируя действующие законодательства этих государств, диссертант обращает особое внимание на случаи нарушений воздушного пространства, связанного с ненадлежащим использованием воздушных судов, которые порождают возможность, а порой и необходимость применения оружия и боевой техники. Автор исследования подчеркивает, что необходимость применения оружия на поражение появляется в случае неизбежности и неотвратимости опасности, угрожающей национальной безопасности вышеперечисленным государствам. Применение вооруженной силы допускается только после того, как другие принудительные меры были исчерпаны и это является последним средством для нейтрализации террористической угрозы. Террористическая угроза наступает

тогда, когда правительства государств посчитают воздушное судно импровизированным оружием, используемым с целью вызвать смерть людей и причинить значительный имущественный вред. Это может относиться как к воздушным судам коммерческой авиации, так и к авиации общего назначения. При этом отмечается, что право применения оружия против гражданских воздушных судов-нарушителей в разных государствах закрепляется не только в законодательных актах (например, Российская Федерация), но и в подзаконных актах органов исполнительной власти (например, Италия и Великобритания). Особый интерес для настоящего исследования представляет собой законодательство латиноамериканских государств, допускающее применение оружия в отношении гражданских воздушных судов, подозреваемых в незаконном обороте наркотических и психотропных веществ. Факт, что большинство латиноамериканских государств, рассматриваемых в этом параграфе, ратифицировали ст. 3 bis Чикагской конвенции 1944 г., доказывает, что соответствующие государства толкуют положения этой статьи как ограничивающие, но не запрещающие применение оружия и боевой техники против гражданских летательных аппаратов-нарушителей.

Проведенный диссертантом анализ законодательства вышеупомянутых государств показывает, что в отличие от национального законодательства в международном праве нет норм, устанавливающих единообразные основания и процедуры применения принудительных мер, направленных на пресечение противоправных действий, связанных с использованием гражданских воздушных судов.

Во втором параграфе «Правовая позиция государств, не допускающих применение оружия и боевой техники против гражданских воздушных судов-нарушителей» рассматриваются законодательства Германии и Польши, которые придерживаются позиции недопущения применения силы против пассажирских гражданских воздушных судов-нарушителей. Особое внимание уделяется решению Конституционного суда ФРГ, признавшего недействительным п. 3 ст. 14 «Закона об авиационной безопасности», в соответствии с которым

немецкие военные могли потребовать изменить курс предположительно угнанного самолета, заставить его приземлиться или предупредить пилота о применении военной силы и открыть предупредительный огонь. В крайнем случае закон уполномочивал командование Военно-воздушных сил ФРГ сбивать самолеты, если военные были убеждены, что целью угонщиков было причинение вреда на земле и лишение человеческих жизней и если применение оружия является единственной ответной мерой на угрозу. Конституционный суд ФРГ объяснил явное различие между угонщиками, с одной стороны, и захваченными пассажирами и членами экипажа, с другой. Ссылаясь на последних, Конституционный суд так объяснил свое решение: человеческое достоинство запрещает органам государственной власти уничтожать людей при совершении операций в целях спасения жизни других людей. Когда власти используют гибель невинных и беззащитных людей, чтобы спасти жизни других людей, первые превращаются в безвинно погибшие объекты. Таким образом игнорируется конституционный статус индивидов как субъектов с присущими им достоинством и неотъемлемыми правами. По мнению Суда, Основной Закон Германии предполагает гипотезу или основывается на предположении, что все люди могут свободно определять свою жизнь и имеют право на отношение к ним как к членам общества. Все это запрещает обращаться с ними как с «объектами в определенной ситуации». По этой причине любой закон, решение или поведение государственных органов, связанные с обязанностью обеспечения безопасности, которые ставят под сомнение субъективность людей и их статус как лиц, имеющих права и свободы, являются неконституционными.

Вторым примером, рассматриваемым в параграфе, является решение Конституционного трибунала Верховного суда Польши, признавшего в 2008 г. неконституционной ту часть авиационного законодательства Польши, которая санкционировала уничтожение гражданского самолета, который может быть использован для совершения теракта. Подход польского Конституционного

трибунала был аналогичен решению Федерального конституционного суда ФРГ по отношению к Закону об авиационной безопасности ФРГ.

В третьем параграфе «Позиции ученых-правоведов в области применения силы против гражданских воздушных судов» рассматриваются аргументы ученых-правоведов и решения международных судов, которые рассматривали вопросы применения оружия против угнанных террористами гражданских воздушных судов с пассажирами на борту. Жесткая позиция защитников прав человека категорически отвергает всякую возможность применения вооруженной силы против «вредоносного гражданского самолета». Преобладающая точка зрения заключается в том, что любая смерть невинного человека, которая предсказуема, при законном использовании государствами смертоносной силы в контексте правоохранительной деятельности представляла бы собой произвольное лишение жизни. Такой взгляд поддерживается рядом выдающихся ученых в области международного права прав человека (далее – МППЧ). В параграфе проводится сравнение человеческого достоинства, представленного правами человека, и трагедией, представленной «необходимым насилием», в том числе сопутствующим насилием, в отношении гражданских лиц, которое санкционировано правом войны.

Существует иная позиция, согласно которой указанный выше подход представляется чрезвычайно радикальным, даже абсурдно абсолютистским. В своей экстремальной форме данный подход запретил бы государству использовать смертоносную силу даже тогда, когда случайная смерть одного человека может спасти жизни тысячи других невинных людей. Некоторые ученые-правоведы находят поддержку для своего подхода применения силы против «вредоносного гражданского воздушного судна» в практике Европейского суда по правам человека (далее – ЕСПЧ).

ЕСПЧ признает возможность допущения на законных основаниях случайной гибели невинных людей при выполнении государственных обязанностей, которые могут возникнуть в экстремальных ситуациях. Это непосредственно

относится к таким случаям, как, например, необходимость применения оружия против «смертоносного гражданского лайнера», когда любые избираемые государством действия приведут к лишению жизни невинных людей.

В третьей главе «Возможные подходы к разработке международно-правовых правил применения силы (оружия и боевой техники) в отношении летательных аппаратов-нарушителей» диссертант предлагает возможные основания и процедуры применения силы против воздушных судов-нарушителей.

В первом параграфе «Международно-правовая основа для разработки правил противодействия актам ненадлежащего использования гражданской авиации» диссертант относит к правовому фундаменту для разработки и принятия в будущем универсальных норм международного права, регулирующих единую процедуру применения силы (вплоть до открытия огня на поражение) против летательных аппаратов-нарушителей, некоторые положения Чикагской конвенции 1944 г. (ст. 3 bis, 4 этой Конвенции) и приложений к ней, а также некоторые статьи Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Для достижения целей, поставленных в диссертации, многие положения вышеперечисленных международных договоров требуют модернизации (поправок). Автор диссертации отмечает, что нормы международного права, содержащиеся в перечисленных договорах, определяют только некоторые обстоятельства, при которых у государств возникают правовые основания или обязанность пресекать противоправные действия, совершаемые с использованием летательных аппаратов и требующие применения боевых летательных аппаратов для прекращения таких действий. Однако соответствующие международно-правовые нормы не регламентируют сам процесс пресечения противоправных действий гражданских воздушных судов-нарушителей и не регулируют самые важные и наиболее ответственные процедуры – правовые основания и способы применения силы (оружия, боевой техники), а всего лишь устанавливают процедуры перехвата воздушных судов и их принудительной посадки. Автор диссертации

считает, что прежде всего для правомерной борьбы с актами ненадлежащего использования гражданской авиации в ст. 4 Чикагской конвенции 1944 г. необходимо конкретизировать перечень (хоть и не исчерпывающий) таких актов, чтобы раскрыть понятие и сущность данной статьи. Для этого можно использовать положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и Пекинской конвенции 2010 г.

Для достижения целей и задач диссертации предлагается внести дополнения в ст. 111 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. «Право преследования по горячим следам». Несмотря на то что ст. 111 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. предусматривает процедуру преследования «по горячим следам» только в отношении морских судов-нарушителей, ее можно также использовать и при подготовке универсальных норм международного права, распространяющих такие действия в отношении летательных аппаратов-нарушителей. Утверждается, что ст. 111 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. можно модернизировать для применения установленных ею процедур в целях пресечения пиратства (ст. 100–105), незаконного оборота наркотических или психотропных веществ (ст. 108), воздушного терроризма и других противоправных актов, осуществляемых с помощью летательных аппаратов.

Во втором параграфе «**Правовые основания и процедуры применения силы в отношении гражданских воздушных судов-нарушителей**» диссертантом разработаны возможные основания и процедуры применения оружия и боевой техники против гражданских летательных аппаратов-нарушителей. В целях детального рассмотрения указанного выше вопроса диссертант подразделяет гражданские воздушные суда на воздушные суда коммерческой авиации и авиации общего назначения. Самым сложным вопросом, по мнению автора, является определение оснований и процедур применения оружия против гражданских воздушных судов с пассажирами на борту. По его мнению, оружие и боевая техника могут быть применены только в отношении гражданских воздушных судов (пассажирских, грузовых, корпоративных, деловых, любитель-

ских) и других летательных аппаратов, преднамеренно и целенаправленно нарушивших национальные законы или международные договоры. При этом должны быть достаточные основания для того, чтобы считать действия этих воздушных судов угрожающими безопасности государства, мировому правопорядку, жизни и здоровью людей. При этом угроза наступления катастрофических последствий должна быть реальной, а не мнимой. Применение вооруженной силы допускается только после того, как были исчерпаны все другие принудительные меры, установленные Приложением 2 к Чикагской конвенции 1944 г. Преднамеренность нарушения режима воздушного пространства как главный критерий применения вооруженной силы можно определить по реакции воздушного судна на подаваемые команды воздушным судном-перехватчиком или наземными контролирующими службами посредством радиосвязи. Последним фактом, свидетельствующим о преднамеренности (умысле) нарушения, является игнорирование экипажем предупредительного огня. В параграфе также рассматривается вопрос незаконного использования легкомоторных гражданских самолетов в странах Латинской Америки, где посредством этих транспортных средств перевозятся наркотические и психотропные вещества. Проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что на аэродромах авиации общего назначения нет надлежащей охраны и организованной системы безопасности. Это позволяет безнаказанно производить загрузку на борт самолетов и осуществлять перевозку оружия, боеприпасов, наркотических веществ и т.п. Для предотвращения такой противоправной деятельности необходимо принять универсальные международно-правовые нормы, устанавливающие режим безопасности на аэродромах авиации общего назначения.

Диссертантом также предлагается под эгидой ИКАО разработать «Типовое соглашение», которое станет моделью для заключения двухсторонних или многосторонних договоров в целях координации действий сопредельных органов управления воздушным движением для идентификации летательных аппаратов и принятия согласованных мер с целью предотвращения инцидентов с неопоз-

нанными воздушными судами, непреднамеренно (в силу потери ориентировки и т.п.) оказавшимися в суверенном воздушном пространстве иностранного государства.

В третьем параграфе «Правовые основания и процедуры применения силы в отношении государственных воздушных судов-нарушителей» рассматриваются противоправные действия, совершенные с использованием государственных воздушных судов. Диссертант подчеркивает, что в отношении государственных воздушных судов-нарушителей может быть установлена достаточно упрощенная (по сравнению с гражданскими воздушными судами) процедура применения принудительных мер, которая может различаться в зависимости от типа летательного аппарата (например, боевой или транспортный, управляемый или не управляемый, пилотируемый или беспилотный) и от степени угрозы, возникающей вследствие совершенного им нарушения воздушного пространства. Приведены примеры, показывающие существование разных подходов к пресечению полетов государственных летательных аппаратов-нарушителей.

Диссертант утверждает, что нельзя применять силу (оружие и боевую технику) против государственных транспортных воздушных судов, совершающих несанкционированный влет в иностранное воздушное пространство. Автор диссертации отмечает, что к таким воздушным судам можно отнести, например, самолеты и вертолеты Министерства чрезвычайных ситуаций (далее – МЧС) Российской Федерации, которые принимают участие в спасательных операциях в случае крушений судов и кораблей, при стихийных бедствиях, для эвакуации граждан Российской Федерации из стран, в которых ведутся военные действия, и т.п. По отношению к таким государственным воздушным судам нельзя применять силу после их идентификации органами УВД. Эти государственные воздушные суда не могут представлять угрозу для жизни третьих лиц или для безопасности государства, и поэтому в случае, например, потери ориентировки пилотами таких судов в воздушном пространстве иностранного государства,

разрешение от которого на полет не получено заранее, не следует применять против них силу, а наоборот, необходимо оказать содействие в восстановлении ориентировки.

В заключении формулируются выводы диссертанта, к которым он пришел в результате проведенного исследования.

В приложениях приведены дополнения к ст. 4 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. и к ст. 111 и 105 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., а также проект «Типового соглашения между сопредельными органами обслуживания воздушного движения об идентификации воздушных судов и координации действий».

СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

В изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки Российской Федерации:

1. *Лули Р.* Право преследования «по горячим следам» летательных аппаратов-нарушителей // Закон и право. – 2014. – № 12. – С. 132–134. – 0,3 п.л.

2. *Лули Р.* Противодействие актам ненадлежащего использования гражданской авиации (международно-правовые проблемы) // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Юридические науки. – 2014. – № 4. – С. 330–336. – 0,7 п.л.

3. *Лули Р.* Соотношение положений Чикагской конвенции 1944 г. и Пекинской конвенции 2010 г. в области ненадлежащего использования гражданских воздушных судов // Научный вестник МГТУ ГА. – 2015. – № 216. – С. 58–64. – 0,8 п.л.

4. *Травников А.И., Лули Р.* Международно-правовые проблемы ненадлежащего использования гражданской авиации // Закон и право. – 2014. – № 5. – С. 108–109. – 0,2 п.л.

Лули Реднион (Республика Албания)

**ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ АКТАМ
НЕНАДЛЕЖАЩЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ:
МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ**

Диссертация посвящена комплексному исследованию международно-правовых проблем борьбы с актами противоправного использования гражданских воздушных судов. Актуальность данной проблемы связана с возникновением новой общемировой угрозы со стороны террористических организаций, выражающейся в применении гражданских воздушных судов в качестве оружия для уничтожения людей и объектов на территории государств, в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе. Доказывается необходимость принятия универсальных международно-правовых норм, регламентирующих действия государств по предотвращению и пресечению актов ненадлежащего использования гражданских воздушных судов.

Luli Redion (Republic of Albania)

**COUNTERACTION TO ACTS
OF MISUSE OF CIVIL AVIATION:
INTERNATIONAL LEGAL ASPECTS**

The thesis is devoted to the comprehensive study of the international legal issues of counteraction to misuse of civil aircrafts. The relevance of this problem is related to the emergence of a new global threat posed by terrorist organizations, which is expressed in the use of civil aircraft as a weapon to kill people and destroy objects on the territory of the States, in the exclusive economic zone and continental shelf. This thesis proves the necessity of the adoption of universal legal rules governing the actions of states to prevent and suppress acts of misuse of civil aircrafts.

Подписано в печать: 30.06.2015
Объем: 1,2 усл. п. л.
Тираж: 100 шт. Заказ № 009
Отпечатано в типографии «Реглет»
125009, г. Москва, Страстной бульвар, д. 4
+7(495)979-98-99; www.reglet.ru