РАЗДЕЛ XXV. ЮРИСПРУДЕНЦИЯ

Альбиков И.Р., Бойко Н.С., Коврижных Е.Н.

Неправомерное использование воздушных судов как одна из угроз государственной безопасности

*Ульяновский институт гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева
(Россия, Ульяновск)*

doi: 10.18411/lj-02-2020-109

idsp: ljjournal-02-2020-109

Аннотация

В статье рассмотрены некоторые особенности правового регулирования международной авиационной безопасности. Проведенный анализ показал, что в настоящее время, существует необходимость совершенствования уголовно-правовых и организационных мер борьбы с незаконными актами вмешательства в деятельность воздушного транспорта.

Ключевые слова: авиационная безопасность, государственное регулирование, суверенитет, воздушный транспорт.

Abstract

The article discusses some features of the legal regulation of international aviation security. The analysis showed that at present there is a need to improve criminal law and organizational measures to combat illegal acts of interference in the activities of air transport.

Key words: aviation security, government regulation, sovereignty, air transport.

Авиационная безопасность 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)(1).

В 1944г. в Чикаго (США) была принята Конвенция о международной гражданской авиации (далее – Чикагская конвенция 1944г.)(2), заменившая Конвенцию о регулировании воздушной навигации 1919г.(3).

Чикагская конвенция 1944г. не содержит положения, которые предусматривали бы конкретные ситуации, когда воздушное судно используется или причастно к противоправной деятельности, в том числе к деятельности, нарушающей национальные законы и общественный порядок государства-участника. Однако Конвенция содержит многочисленные положения, которые предоставляют эффективные гарантии государствам относительно того, что их действующие законы и общественный порядок должны соблюдаться иностранным воздушным судном. Такие положения содержатся в ст. 3, 5, 9–13, 16 и 35.

Ст. 1 Чикагской Конвенции 1944г. признает, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией. Следовательно, государство может в соответствии с международным правом усилить свои внутренние законы и правила до тех пор, пока такие законы не противоречат соглашению, заключенному с другими государствами (например, Чикагская конвенция 1944г.), или другим нормам международного права; эта власть и

этот авторитет являются неотъемлемым атрибутом суверенитета. В соответствии с Чикагской конвенцией 1944г., государство может потребовать посадку иностранного самолета, совершающего нерегулярный полет (ст. 5); может запретить или ограничить право иностранных гражданских судов летать над определенными частями его территории или над всей его территорией (ст. 9); может потребовать посадки иностранных воздушных судов в аэропорту, указанном этим государством, с целью прохождения таможенного или иного контроля (ст. 10); может производить досмотр иностранных воздушных судов (ст. 16); может регулировать или запрещать перевозку некоторых грузов на или над своей территорией (ст. 35).

Часто встречающими деяниями, которые следует квалифицировать, как акты неправомерного использования воздушных судов принято относить такие как: незаконная воздушная перевозка наркотических и других психотропных веществ, использование гражданских воздушных судов для незаконной перевозки оружия и солдат и для хищения природных богатств, использование гражданской авиации для совершения разведывательных полетов и многие другие. Одним из наиболее опасных противоправных деяний с использованием воздушных судов, является воздушный терроризм. В настоящее время появились угрозы захвата воздушного судна и его использования в качестве средства теракта.

Трагические события 11 сентября 2001г. в США, вынудили государства принимать активные действия в области международного правотворчества. 28 мая 2002 г. в Риме была принята Декларация Глав Государств и Правительств Российской Федерации и государств – членов НАТО (Римская декларация 2002г.)(4).

Она, в частности, предусматривала активизацию сотрудничества в борьбе против терроризма. В ней устанавливаются «оценки угроз терроризма для безопасности в евроатлантическом регионе, сфокусированные на конкретных угрозах, например, Вооруженным силам России и НАТО, гражданской авиации или объектам инфраструктуры, имеющим критически важное значение». Развитием этих положений Декларации в 2003 г., явилось принятие Программы Россия–НАТО «Инициатива сотрудничества в воздушном пространстве», которая предусматривала создание системы информационного обмена, обеспечивающей раннее обнаружение воздушных судов, подозреваемых в их использовании как оружие террора, и координацию действий по предотвращению террористического акта.

Террористические акты 2001г. в США явились доказательством полной неготовности мирового сообщества и бездействия международного права в отношении своевременного предотвращения и пресечения терактов с использованием гражданских воздушных судов. Только после случившегося 11 сентября 2001г., в США государства ООН и ИКАО обратили внимание на положения ст. 4 («Ненадлежащее использование гражданской авиации») Чикагской конвенции 1944 г. Преступления, аналогичные событиям 11 сентября 2001г., нашли свое отражение в подп. (f) п. 1 ст. 1 Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекинская конвенция 2010г.) – «использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу или окружающей среде»(5).

К числу основных отечественных законов Российской Федерации, содержащих нормы, устанавливающие режим воздушного пространства, относится Воздушный кодекс РФ, который определяет авиационную безопасность, как состояние защищенности авиации от актов незаконного вмешательства в деятельность в области авиации. Безопасность воздушного транспорта включает два понятия: безопасность полётов и авиационная безопасность, при этом «незаконное вмешательство в деятельность в области авиации трактуется как противоправное действие (бездействие), угрожающие безопасной деятельности в области авиации, повлекшие за собой

несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна либо создавшие угрозу наступления таких последствий».

Основным же нормативным актом в стране по борьбе с терроризмом является Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму»(6). Данный закон устанавливает правовые и организационные основы противодействия терроризму в Российской Федерации, принципы, субъектов противодействия терроризму, правовой режим контртеррористической операции, основы международного сотрудничества Российской Федерации в области борьбы с терроризмом, а также правовые и организационные основы использования Вооруженных Сил Российской Федерации в борьбе с терроризмом. В частности п. 3 ст. 7 данного Закона закреплено следующее: «если имеется достоверная информация о возможности использования воздушного судна для совершения террористического акта или о захвате воздушного судна и при этом были исчерпаны все обусловленные сложившимися обстоятельствами меры, необходимые для его посадки, и существует реальная опасность гибели людей либо наступления экологической катастрофы, Вооруженные Силы Российской Федерации применяют оружие и боевую технику для пресечения полета указанного воздушного судна путем его уничтожения».

На современном этапе Российское законодательство, как и международное, ориентировано, прежде всего, на охрану прав личности, обеспечение стабильности и суверенитета государства, а также борьбу с распространением терроризма.

Анализ авиационной безопасности показывает, что негативные тенденции в этой области с каждым годом возрастает. Все это заставляет серьезно обратить внимание к проблемам обеспечения авиационной безопасности. На сегодняшний день, мировое сообщество не может позволить себе оказаться в очередной раз не способным и не готовым противодействовать новым террористическим атакам и другим противоправным деяниям, совершаемым посредством воздушных судов. Все это обуславливает необходимость совершенствования уголовно-правовых и организационных мер борьбы с незаконными актами вмешательства в деятельность воздушного транспорта, а также дальнейшей научной разработки спорных вопросов их квалификации. Соответствующие положения Чикагской конвенции 1944г., для этого могут служить основой для использования в качестве базы для принятия других международно-правовых актов, на основе которых можно было бы осуществить более строгий контроль над этой категорией правонарушений, связанных с деятельностью авиации.

1. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов. Подписана в Токио 14 сентября 1963 г. Doc. ICAO 8364; Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.). Doc. ICAO 8920; Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.). Doc. ICAO 9518. Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Монреальскую конвенцию 1971 г.; Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010г.
2. Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.). Doc. ICAO 7300/9.
3. (Конвенция о регулировании воздушной навигации 1919 г. // Травников А.И. Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность: монография. Приложение № 1. М., 2013.С. 134–147.)
4. Римская декларация 2002г. URL: http://eulaw.edu.ru/documents/legislation/eur_int_law/romedeclaration.htm.
5. Convention on the suppression of unlawful acts relating to international civil aviation, signed at Beijing on 10 September 2010. Doc. ICAO 9960.
6. Федеральный закон № 35-ФЗ от 6 марта 2006 г. «О противодействии терроризму»// Российская газета 10 марта 2006.