

**РОЛЬ ПЕКИНСКОЙ  
КОНВЕНЦИИ О БОРЬБЕ  
С НЕЗАКОННЫМИ  
АКТАМИ  
В ОБЕСПЕЧЕНИИ  
МЕЖДУНАРОДНОЙ  
АВИАЦИОННОЙ  
БЕЗОПАСНОСТИ**

Развитие международной гражданской авиации способствовало развитию сотрудничества государств. Однако в последние десятилетия мы можем наблюдать увеличение случаев совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. В связи с этим государства и международные организации объединяют свои усилия для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Решение этой проблемы заключается в поиске действенных международно-правовых средств борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Террористические акты, совершённые в Нью-Йорке и Вашингтоне 11 сентября 2001 г., навсегда изменили способы обеспечения авиационной безопасности. Эти события показали уязвимость гражданской авиации. В результате, органы управления транспортом на всех уровнях и во всех секторах стояли перед необходимостью пересмотреть традиционные процедуры оценки безопасности и механизмы, предназначенные для управления и эффективного ответа на этот новый уровень международной опасности.

В связи с этим Секретариатом международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) были проведены правовые исследования по аспектам, которые связаны с новыми возникающими угрозами гражданской авиации. По результатам данных исследований был сделан вывод о необходимости внесения изменений в Токийскую конвенцию, Гаагскую конвенцию и Монреальскую конвенцию с учетом появившихся угроз, в частности таких, как нападения с применением электронных средств, химических веществ, а также использования воздушных судов в качестве оружия. Несмотря на то, что данные конвенции широко применяются государствами, они в должной степени не регулируют новые и возникающие угрозы в международной гражданской авиации. Под эгидой ИКАО в Пекине в 2010 г. прошла Международная конференция по воздушному праву (Дипломатическая конференция по авиационной безопасности). По итогам работы данной дипломатической конференции, в которой приняло участие 71 государство, было принято два документа: 1) Пекинский Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов

(Гаагскую конвенцию); 2) Пекинская Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации. Хотя на этапе разработки и обсуждения документов планировалось принятие только изменений в виде протокола к Монреальской конвенции, аналогичного протоколу к Гаагской конвенции, в итоге на конференции была принята Пекинская конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации, которая фактически соединила тексты Монреальской конвенции и Монреальского протокола, а также внесла новые поправки к ним. После ее вступления в силу данная конвенция будет иметь преимущество перед Монреальской конвенцией и Монреальским протоколом.

Рассмотрим нововведения, содержащиеся в Пекинской конвенции и в Пекинском протоколе, в области международно-правового регулирования борьбы государств с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Главным нововведением Пекинской конвенции является расширенный перечень видов преступлений, которые направлены против безопасности гражданской авиации. В Конвенции закреплены новые виды актов (деяний), признаваемых в качестве преступлений, совершаемых «незаконно и преднамеренно», такие как:

а) использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинения смерти, серьезного увечья или значительного ущерба имуществу или окружающей среде;

б) высвобождение или выбрасывание с борта воздушного судна, находящегося в эксплуатации, любого биологического, химического, ядерного оружия (далее, согласно терминологии Пекинской конвенции – «оружие БХЯ») или взрывчатых, радиоактивных или аналогичных веществ таким способом, который причиняет или может причинить смерть, серьезное телесное повреждение или значительный ущерб имуществу или окружающей среде;

в) использование против воздушного судна или на борту воздушного судна, находящегося в эксплуатации, любого оружия БХЯ или взрывчатых, радиоактивных или аналогичных веществ таким способом, который причиняет или может причинить смерть, серьезное телесное повреждение или значительный ущерб имуществу или окружающей среде;

г) выполнение перевозки, совершение действий, приводящих к перевозке, или способствование перевозке на борту воздушного судна:

– какого-либо взрывчатого вещества или радиоактивного материала, зная, что они предназначены для причинения или создания угрозы причинения смерти, серьезного телесного повреждения, или ущерба с целью запугать население или вынудить правительство или международную организацию совершить какое-либо действие или воздержаться от него;

– любого оружия БХЯ, сознавая, что оно является таковым в соответствии с определением, содержащимся в Пекинской конвенции;

– любого исходного материала, специального расщепляющегося материала либо оборудования или материала, специально предназначенных или подготовленных для обработки, использования или производства специального расщепляющегося материала, сознавая, что они предназначены для использования в деятельности, связанной с ядерными взрывными устройствами, или в другой ядерной деятельности, не охватываемой гарантиями в соответствии с соглашением о гарантиях с Международным агентством по атомной энергии, а также любого оборудования, материалов или программного обеспечения, либо соответствующей технологии, которые вносят существенный вклад в проектирование, производство или доставку оружия БХЯ, без законного разрешения и с намерением использовать их для такой цели при условии, что подобная перевозка или участие в ней не является преступлением, если она осуществляется лицом, уполномоченным государством-участником Пекинской конвенции, и материалы или оборудование перевозятся для использования в деятельности, соответствующей обязательствам данного государства-участника по применимому многостороннему договору о нераспространении оружия БХЯ (например, Договор о нераспространении ядерного оружия 1968 г., Конвенция о запрещении разработки, производства и накопления запасов бактериологического (биологического) и токсинного оружия и об их уничтожении 1972 г., Конвенция о запрещении разработки, производства, накопления и применения химического оружия и о его уничтожении 1993 г.) [1].

Таким образом, можно сделать вывод о том, что общим признаком большинства данных актов (деяний) является то, что они не направлены непосредственно против безопасности воздушного судна или других объектов гражданской авиации, а связаны с причинением вреда жизни, здоровью, имуществу третьих лиц, которые находятся за пределами воздушного судна или

же связаны с причинением ущерба окружающей среде, нарушением запретов на распространение оружия массового уничтожения.

Данный подход в значительной степени отличает Пекинскую конвенцию от Токийской, Гаагской и Монреальской конвенций, а также Монреальского протокола.

Еще на этапе разработки конвенции включение новых видов преступных актов вызвало бурную дискуссию. Представители некоторых государств заявляли, что преступления, связанные с перевозкой биологического, химического, ядерного оружия, не связаны с безопасностью воздушных судов. Однако большинство государств придерживалось позиции о том, что данные преступления тесно связаны с авиационной безопасностью, и рассмотрение вопроса о запрете перевозки биологического, химического, ядерного оружия соответствует целям ИКАО и положениям Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г.

Решение вопроса о включении новых видов преступлений, которые напрямую не направлены против безопасности воздушного судна и других объектов гражданской авиации, в Пекинскую конвенцию является отражением того, что события 11 сентября 2001 г. в США и другие угрозы, которые затронули гражданскую авиацию в 21 веке, заставили государства, ИКАО и мировое сообщество в целом по-новому оценить вопросы, связанные с авиационной безопасностью гражданской авиации.

В 60-е – 70-е годы 20-го века, в период принятия Токийской, Гаагской и Монреальской конвенций, основной акцент государства делали на вопросы безопасности воздушного судна, которое находится в полете или в эксплуатации. В настоящее же время для государств на первый план вышла проблема предотвращения ненадлежащего, а также преступного использования международной гражданской авиации.

В настоящее время цель международного преступного сообщества заключается в причинении намного больших вредных последствий, чем захват или разрушение самого воздушного судна. Например, использование воздушного судна для доставки и распространения оружия массового уничтожения. Поэтому, на наш взгляд, включение новых видов преступных деяний в Пекинскую конвенцию правомерно с точки зрения обеспечения международной безопасности гражданской авиации.

В соответствии с Чикагской конвенцией «О международной гражданской авиации»

1944 г., «каждое Договаривающееся государство соглашается не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции», а злоупотребление международной гражданской авиацией может создать угрозу всеобщей безопасности» [2]. Неслучайно именно дипломатическая конференция по авиационной безопасности, проведенная под эгидой ИКАО, стала форумом, на котором в 2010 г. была принята Пекинская конвенция.

Пекинский протокол, в отличие от Пекинской Конвенции, не расширяет перечень актов, направленных против безопасности гражданской авиации, а имеет целью, как и Гаагская конвенция, осуществление борьбы только с одним из таких актов – незаконным захватом воздушных судов.

Нововведением Пекинского протокола является дополнение способов, посредством которых может совершаться незаконный захват воздушного судна, который квалифицируется как преступление. Так, согласно Пекинскому протоколу, лицо будет считаться совершающим преступление, если оно незаконно захватывает воздушное судно не только путем насилия, угрозы применения насилия или любой другой формы запугивания, но и путем применения любых технических средств [3]. Угроза, связанная с применением технических средств, может исходить от любого лица, которое может непосредственно и не находиться на борту воздушного судна.

Пекинская конвенция, а также и Пекинский протокол содержат новые положения, которые касаются уголовной юрисдикции. Согласно Пекинской конвенции, каждое государство-участник принимает такие меры, какие могут оказаться необходимыми, для установления своей юрисдикции над преступлениями, предусмотренными в Конвенции, в следующих случаях:

а) когда преступление совершено на территории данного государства;

б) когда преступление совершено на борту или в отношении воздушного судна, зарегистрированного в данном государстве;

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

г) когда преступление совершено на борту или в отношении воздушного судна, сданного в аренду без экипажа арендатору, основное место деятельности которого или, если арендатор не имеет такого места деятельности, постоянное

местопребывание которого находится в этом государстве;

д) когда преступление совершено гражданином данного государства [1].

Таким образом, мы можем сделать вывод, что новым положением, касающимся уголовной юрисдикции, которое отсутствует в Токийской, Гаагской и Монреальской конвенциях, является установление государством гражданства лица, совершившего преступление, своей юрисдикции. Также, в отличие от Гаагской конвенции, Пекинский протокол предусматривает, что уголовная юрисдикция может устанавливаться государством, на территории которого совершено соответствующее преступление. Кроме этого, в дополнение к вышеперечисленным случаям осуществления уголовной юрисдикции в обязательном порядке в качестве нового положения Пекинская конвенция и Пекинский протокол предусматривают, что соответствующее государство-участник может (но не обязано) установить свою юрисдикцию в отношении любого из предусмотренных в них преступлений в случаях, когда:

а) данное преступление совершено против гражданина этого государства, либо

б) данное преступление совершено лицом без гражданства, обычно проживающим на территории этого государства [3].

Важным положением, закрепленным в Пекинской конвенции и в Пекинском протоколе, которое направлено на укрепление действия принципа *aut dedere, aut judicare*, является положение о том, что ни одна просьба о выдаче или взаимной помощи не может быть отклонена лишь потому, что она касается политического преступления или же преступления, которое связано с политическим преступлением, или преступления, которое было вызвано политическими мотивами. Однако при этом в выдаче может быть отказано, если существуют веские основания полагать, что такая выдача имеет целью судебное преследование или наказание данного лица по причине его расы, национальности, вероисповедания, политических убеждений, этнического происхождения.

В Пекинской конвенции и в Пекинском протоколе закреплены положения, касающиеся ответственности юридических лиц, способствующих совершению предусмотренных в них преступлений (например, путем финансирования). Каждое Государство-участник в соответствии с принципами своего внутреннего права может принимать необходимые меры для того, чтобы можно было привлечь юридическое лицо,

находящееся на его территории или учрежденное по его законам, к ответственности в случае совершения физическим лицом, ответственным за управление этим юридическим лицом или контроль за ним, которое выступает в этом своем качестве, преступления [1].

Еще в 2003 году Сылкина С.М. в своей кандидатской диссертации «Вопросы правового регулирования международных воздушных сообщений Республики Казахстан» (в седьмом положении выносимом на защиту) предложила привлекать к ответственности организации и государства, покровительствующие лицам, совершающим преступления, связанные с незаконным захватом воздушных судов: «Обеспечение безопасности полетов является важнейшим аспектом авиационной деятельности любого государства. Трагические события, имевшие место в США, связанные с использованием террористами гражданских авиалайнеров в качестве средства массового уничтожения мирных жителей, показали, что акт захвата воздушного судна в современных условиях перешел из аспекта национальной уголовной ответственности в сферу преступления против мира и цивилизации. Проблема юрисдикции в отношении преступлений, совершаемых с противоправным вмешательством в деятельность гражданской авиации, дискутируемая много лет подряд политиками и юристами, стала настолько актуальной, что требует незамедлительного разрешения со стороны ООН и ИКАО. Это означает, что назрела необходимость унификации национальных законодательств, регулирующих вопросы, связанные с использованием воздушного судна. К ответственности должны привлекаться не только физические лица, но и организации, членами которых они являются, и государства, им покровительствующие» [4].

Пекинская конвенция и Пекинский протокол принимались для повышения эффективности международно-правового регулирования противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации в ответ на новые и возникающие угрозы. Мы надеемся, что участие в данных международных договорах будет расширяться, и все большее количество государств присоединится к ним, и они в ближайшее время вступят в силу.

## Заключение

Международное законодательство не стоит на месте и совершенствуется, стараясь соответствовать современным реалиям.

В настоящее время авиационная безопасность рассматривается в более широком смысле. Это касается не только преступлений, которые непосредственно направлены против безопасности воздушного судна или других объектов гражданской авиации, а также преступлений, которые связаны с ненадлежащим использованием гражданской авиации. Например, использование воздушного судна с целью причинения ущерба жизни, здоровью, имуществу третьих лиц, окружающей среде и т.д.

Международные договоры в области авиационной безопасности совершенствуются с учетом научно-технического прогресса, который также влияет на способы совершения преступлений. Примером является Пекинская конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 г.

Сегодня идет процесс по унификации ряда положений международных договоров, кото-

рые касаются актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, с положениями иных конвенций о борьбе с терроризмом, например, в части вопросов, касающихся выдачи предполагаемых преступников, уголовной юрисдикции государств, политических преступлений. Примером могут служить следующие конвенции: Международная конвенция о борьбе с финансированием терроризма 1999 г., Международная конвенция о борьбе с бомбовым терроризмом 1997 г. и другие.

Таким образом, государствам следует закреплять в международных договорах новые требования к авиационной безопасности, отвечающие современным вызовам, продиктованные временем, с целью уменьшения риска нарушения безопасности пассажиров, лиц авиационного персонала не только своего государства, но и иностранных граждан, совершающих международный полет.

#### Литература

- 1 Пекинская конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 г. // [http://www.conventions.ru/view\\_base.php?id=1067](http://www.conventions.ru/view_base.php?id=1067)
2. Чикагская конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. // <http://www.svavia.ru/info/docs/doc7print.html>
3. Пекинскому протоколу дополняющий конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 2010 г. // [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/beijing\\_protocol.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/beijing_protocol.shtml)
4. Сылкина С.М. Вопросы правового регулирования международных воздушных сообщений Республики Казахстан. Автореферат на соискание ученой степени кандидата юридических наук. – Алматы: Комплекс. – 2003. – С. 20.

#### References

- 1 Pekinskaya Konventsiya o borbe s nezakonnyimi aktami v otnoshenii mezdunarodnoy grazhdanskoj aviatsii 2010 g. // [http://www.conventions.ru/view\\_base.php?id=1067](http://www.conventions.ru/view_base.php?id=1067)
- 2 Chikagskaya Konventsiya o mezdunarodnoy grazhdanskoj aviatsii 1944 g. // <http://www.svavia.ru/info/docs/doc7print.html>
- 3 Pekinskii Protocol, dopolnyayushchii Konventsiyu o borbe s nezakonnyim zakhvatom vozdushnykh sudov 2010 g. // [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/beijing\\_protocol.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/beijing_protocol.shtml)
- 4 Sylkina S.M. Voprosy pravovogo regulirovaniya mezdunarodnykh vozdushnykh soobshchenii Respubliki Kazakhstan. Avtoreferat na soiskanie uchenoi stepeni kandidata yuridicheskikh nauk. – Almaty: Kompleks, 2003. – С. 20.