

## ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ЗАЩИТЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ОТ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

*В статье рассматриваются международно-правовые аспекты ответственности государств по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность. Подробно анализируются международные нормативные правовые акты, среди которых международные договоры, Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО, на предмет наличия в них норм, закрепляющих за государством ответственность по обеспечению защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Вместе с тем в статье на основе анализа документов, разработанных в рамках ИКАО, доказывается значимость мер, которые необходимо принимать государствам и экипажам воздушных судов в случае захвата самолета или угрозы совершения акта незаконного вмешательства в полете. Рассматриваются также закрепленные в Стандартах и Рекомендуемой практике ИКАО положения по обеспечению авиационной безопасности.*

V. S. VALASTNYKH

### RESPONSIBILITY OF STATES AS FOR PROVISION OF CIVIL AVIATION DEFENSE AGAINST ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE

*This article presents international legal aspects of the responsibility of states as for defense of the civil aviation against acts of unlawful interference. It is analyzed international laws and regulations, including international treaties, ICAO Standards and Recommended Practices for availability of provisions that assign to a state the responsibility to provide defense of the civil aviation against acts of unlawful interference. Moreover, the article evidences the importance of the measures that must be taken by the states and aircrews in case of aircraft hijacking or threatening unlawful interference during a flight based on the analysis of documents developed within the framework of ICAO. Furthermore, the article considers the aviation security regulations enshrined in the ICAO Standards and Recommended Practices.*



**ВОЛОСТНЫХ**  
Владимир Сергеевич,

аспирант Академии управления  
при Президенте Республики  
Беларусь

#### Введение

В последние годы во многих регионах мира резко возросла террористическая активность, что грозит стать глобальной угрозой. Наиболее привлекательными для террористов являются объекты транспортных средств как более уязвимые по сравнению с другими. Террористические акты на транспорте, как правило, сопровождаются большим количеством жертв, парализуют деятельность важнейших сфер экономики и дестабилизируют обстановку в обществе.

Наиболее часто акты незаконного вмешательства (далее – АНВ) происходят на объектах воздушного транспорта, так как влекут за собой наибольшее количество жертв и представляют минимальную угрозу для преступников.

Исходя из повышенной опасности незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, перед международным сообществом постоянно стоит задача обеспечения безопасности полетов воздушных судов и авиационной безопасности. А аспекты установления ответственности государств по обеспечению защиты гражданской авиации от АНВ имеют приоритетное значение.

С начала XX в. государствами был выработан ряд универсальных международных договоров, которые содержат нормы об ответственности в международном праве.

Конвенции, принятые в целях защиты гражданской авиации от АНВ в ее деятельность в 1960–1970 гг., заложили основу системы так называемых антитеррористических актов на универсальном уровне.

Несмотря на это следует констатировать, что на сегодня существует ряд неурегулированных вопросов в этой сфере, которые несут потенциальную, но вполне объективную угрозу безопасности гражданской авиации. К таким проблемам, прежде всего, следует отнести отсутствие в международном праве положений, закрепляющих ответственность государств за обеспечение защиты гражданской авиации от АНВ. Это приводит к неэффективности международно-правовых норм о предотвращении АНВ в деятельность гражданской авиации на борту воздушного судна и в аэропортах.

Международно-правовые аспекты ответственности государств по защите гражданской авиации от АНВ никогда не являлись предметом комплексного исследования со стороны как белорусских, так и иностранных ученых. Среди советских/российских ученых, проводивших глубокие исследования вопросов международного воздушного права, следует отметить А. А. Баталова [1], В. Д. Бордунова [2], Е. О. Ганенкова [3], Р. Лули [4], С. Лю [5], А. И. Травникова [6], А. А. Эргот [7], в научных трудах которых рассма-

тривается комплекс проблем международно-правового регулирования деятельности гражданской авиации.

Вопросы противодействия АНВ в деятельности гражданской авиации рассмотрены в научных исследованиях А. И. Травникова [8], Ю. Н. Малеева [9], А. М. Клима [10]. Фрагментарное исследование рассматриваемой темы провел также ряд иностранных ученых (М. Милдэ [11], Й. Мразек [12], М. Мукаи [13], ЖК. Пирис [14], Дж. Т. Фельпс [15]).

Полагаем, что вопросы ответственности государств по обеспечению защиты гражданской авиации от АНВ требуют не фрагментарного, а комплексного изучения.

В статье анализируются международные нормативные правовые акты на предмет наличия в них норм, закрепляющих за государством ответственность по обеспечению защиты гражданской авиации от АНВ.

### Основная часть

История совершения АНВ в отношении гражданской авиации неразрывно связана с историей международной аэронавигации. С середины XX в. начался активный рост АНВ в деятельность гражданской авиации, которые по большей части заключались в угонах воздушных судов [16, с. 104]. Впервые же АНВ в отношении воздушных судов привлекли широкое внимание после захвата перуанскими революционерами почтового самолета с целью сбрасывания пропагандистских буклетов над Лимой [17, с. 87].

Для более глубокого понимания рассматриваемой темы необходимо четко осознавать, какие деяния подразумеваются под понятием «акт незаконного вмешательства». В Приложении 17 «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» к Конвенции 1944 г. применяется следующее определение: **акты незаконного вмешательства** – это акты или попытки совершения актов, создающие угрозу безопасности гражданской авиации и включающие, не ограничиваясь этими актами: *незаконный захват воздушных судов; разрушение воздушного судна, находящегося в эксплуатации; захват заложников на борту воздушных судов или на аэродромах; насильственное проникновение на борт воздушного судна, в аэропорт или в расположение аэронавигационного средства или службы; помещение на борту воздушного судна или в аэропорту оружия, опасного устройства или материала, предназначенных для преступных целей; использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу или окружающей среде; сообщение ложной информации, ставящей под угрозу безопасность воздушного судна в полете или на земле, безопасность пассажиров, членов экипажа, наземного персонала или общественности в аэропорту или в расположении средства или службы гражданской авиации* [18].

**Международные договоры.** Государства и международные организации придают исключительно важное значение защите международной гражданской авиации от АНВ. Международная организация гражданской авиации (далее – ИКАО) на протяжении нескольких десятилетий пытается решить проблемы незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации на между-

народном уровне. С этой целью ИКАО разработано пять правовых документов, направленных против незаконно-го захвата и угона воздушных судов.

Первым документом в этой области стала **Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна**, подписанная 14 сентября 1963 г. в Токио (вступила в силу для Республики Беларусь 3 мая 1988 г.) [19].

Конвенция касается не только преступлений, но и иных актов, независимо от того, являются они преступлениями или нет, которые могут угрожать или угрожают безопасности полетов воздушных судов либо находящимся на борту лицам и имуществу, поддержанию должного порядка и дисциплины на борту воздушного судна. В Токийской конвенции 1963 г. впервые сделана попытка дать юридическую квалификацию незаконному захвату воздушного судна или незаконному вмешательству в его эксплуатацию.

Однако по существу Конвенция установила лишь обязанность государства обеспечить возвращение контроля за воздушным судном его командиру и взятие под стражу предполагаемых преступников, скорейшее предоставление пассажирам и экипажу воздушного судна возможности продолжить полет (глава V «Права и обязанности государств»).

Так, ст. 6 дает право командиру воздушного судна, если он имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или готовится совершить на борту воздушного судна преступление, применить к такому лицу разумные меры, включая ограничительные меры.

Согласно ст. 8 командир воздушного судна может высадить на территории любого государства, в котором воздушное судно совершает посадку, любое лицо, в отношении которого он имеет достаточные основания полагать, что оно совершило или готовится совершить на борту воздушного судна АНВ. Вместе с тем ст. 9 предусматривает, что командир воздушного судна должен уведомить полномочные органы государства о своем намерении высадить и передать им такое лицо, о факте и причинах высадки.

Статья 13 обязывает любое Договаривающееся государство принимать любое лицо, которое командир воздушного судна высаживает и передает полномочным органам государства, а также принимать меры по заключению его под стражу.

Если находящееся на борту воздушного судна лицо с помощью силы или угрозы силой незаконно совершает АНВ, захват или другое незаконное осуществление контроля над воздушным судном в полете, если оно готовит к совершению такой акт, ст. 11 предусматривает, что Договаривающиеся государства принимают все надлежащие меры для восстановления контроля законного командира над воздушным судном или для сохранения за ним контроля над воздушным судном. Какие именно меры должны принимать государства, в Конвенции не конкретизируется.

Токийская конвенция 1963 г. не квалифицирует незаконный захват воздушного судна как международное преступление, не признает его преступлением согласно принципам международного права и не обязывает государства признать захват воздушного судна в качестве преступления по их внутригосударственному праву. Более того, в предмет Конвенции не вошли акты незаконно-

го захвата по политическим или религиозным мотивам, не создавшие угрозу безопасности полета воздушного судна. Она также не содержит никаких обязательств в отношении передачи предполагаемых преступников компетентным органам для целей уголовного преследования виновных, если нет соответствующих просьб об их выдаче.

Тем не менее Токийская конвенция 1963 г. положила начало борьбе с незаконным захватом и угоном самолетов.

Вторым актом в этой области была **Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов**, подписанная в Гааге 16 декабря 1970 г. (вступила в силу для Республики Беларусь 29 января 1972 г.), которая впервые квалифицировала акт незаконного захвата воздушного судна как преступление, сопровождаемое насилием либо угрозой применения насилия (ст. 1) [20]. При этом воздушное судно должно находиться в полете, а преступление должно быть совершено на борту воздушного судна. Статья 2 возлагает на каждое Договаривающееся государство обязанность по принятию в отношении такого преступления суверенных мер наказания.

Согласно ст. 4 Конвенции Договаривающиеся государства обязаны установить свою юрисдикцию над совершенным преступлением: это может быть государство регистрации воздушного судна; государство, на территории которого воздушное судно производит посадку, когда на его борту находится преступник; либо государство, на территории которого находится основное место деятельности арендатора, если речь идет о воздушном судне, сданном в аренду.

Согласно п. 1 ст. 6 Договаривающееся государство, на территории которого находится преступник или предполагаемый преступник, заключает его под стражу или принимает другие меры. Пункт 2 той же статьи предусматривает проведение таким государством немедленного предварительного расследования фактов преступления.

Статья 7 Конвенции обязывает передать дело на конкретного преступника полномочным органам соответствующего государства для целей уголовного преследования, если преступник не передан государству его гражданства.

В случае совершения АНВ на борту воздушного судна ст. 9 обязывает Договаривающиеся государства принимать все надлежащие меры для восстановления контроля законного командира над воздушным судном или для сохранения за ним контроля над воздушным судном. Какие именно меры должны предприниматься в Конвенции не указывается.

Значение Гаагской конвенции 1970 г. состояло в том, что она установила принцип универсальной юрисдикции Договаривающихся государств, признала АНВ международным преступлением и потребовала признания государствами акта незаконного захвата воздушного судна в качестве серьезного преступления согласно их внутригосударственному праву. Конвенция не делает исключений в отношении политических преступлений и устанавливает принцип «выдай или накажи». В совокупности эти положения Гаагской конвенции 1970 г. способствовали формированию такого правового положения, при котором любой преступник, совершивший акт незаконного захвата, не может найти безопасное убежище и остаться безнаказанным.

Многочисленные акты саботажа и диверсий в отношении гражданской авиации в 1970-х гг., пробелы Гаагской

конвенции вызвали необходимость усиления мер борьбы с угоном и захватом самолетов. Третьим актом в этой сфере стала подписанная 23 сентября 1971 г. в Монреале **Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации** (вступила в силу для Республики Беларусь 2 марта 1973 г.), предназначенная для предотвращения и предупреждения актов саботажа и насилия, направленных против какого-либо конкретного воздушного судна [21].

В Монреальской конвенции 1971 г. значительно расширен перечень признаков, определяющих те или иные действия в качестве АНВ в деятельности гражданской авиации. В ст. 1 указано, что любое лицо совершает преступление, если оно незаконно и преднамеренно: совершает акт насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете, если такой акт может угрожать безопасности этого воздушного судна; разрушает воздушное судно, находящееся в эксплуатации, или причиняет этому воздушному судну повреждение, которое выводит его из строя или может угрожать его безопасности в полете; совершает действия, приводящие к помещению на воздушном судне, находящемся в эксплуатации, каким бы то ни было способом устройства или вещества, которые могут разрушить такое воздушное судно или причинить ему повреждение, которое выводит его из строя, или причинить ему повреждение, которое может угрожать его безопасности в полете; разрушает или повреждает аэронавигационное оборудование или вмешивается в его эксплуатацию, если любой такой акт может угрожать безопасности воздушного судна в полете; или сообщает заведомо ложные сведения, создавая тем самым угрозу безопасности воздушного судна в полете.

В Монреальской конвенции закреплён принцип «суди или выдай другому». При этом расширены полномочия государств по осуществлению в соответствии с международным правом своей юрисдикции над преступниками. Право на осуществление своей юрисдикции возникает у государства, на территории которого совершило посадку воздушное судно с преступником на борту, или у государства, на территории которого оказывается предполагаемый преступник.

Согласно ст. 7 в случае невыдачи преступника такое государство обязано передать дело своим полномочным органам для целей уголовного преследования.

Статья 13 Конвенции предусматривает, что каждое Договаривающееся государство в соответствии с национальным законодательством должно сообщать Совету ИКАО обстоятельства преступления, информацию о действиях и мерах, принятых в отношении преступника или предполагаемого преступника, в частности, о результатах любых действий по выдаче или других правовых действиях.

Нападения на токийский аэропорт Нарита, а также на аэропорты Рима и Вены в декабре 1985 г. привели к принятию **Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации** (вступил в силу для Республики Беларусь 6 августа 1989 г.) [22].

Подписанный в Монреале 24 февраля 1988 г., этот документ дополняет Монреальскую конвенцию 1971 г., включив в перечень актов, признаваемых преступлениями: акт насилия в отношении лица в аэропорту, обслуживающем международную гражданскую авиацию, который причиняет или может причинить серьезный вред здоровью или смерть; акт разрушения или серьезного повреждения оборудования и сооружений международного аэропорта либо расположенных в аэропорту воздушных судов, не находящихся в эксплуатации; или акт нарушения работы служб аэропорта, если такой акт угрожает или может угрожать безопасности в этом аэропорту.

Согласно ст. 2 bis Протокола государства-участники обязаны установить свою юрисдикцию над подобными преступлениями в случае, когда преступник находится на их территории и они не могут выдать его государству, на территории которого было совершено данное преступление. Протокол дополнил правовую основу, необходимую для предотвращения незаконных актов, направленных против безопасности гражданской авиации.

Крушение рейса 103 авиакомпании «Пан Американ» над Локкерби (Шотландия) в декабре 1988 г. и взрыв на борту воздушного судна авиакомпании ЮТА над Нигером в сентябре 1989 г. вызвали необходимость подготовки **Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения**, которая принята в Монреале в начале 1991 г. (вступила в силу для Республики Беларусь 7 апреля 2002 г.) [23].

Согласно ст. 2–3 Конвенции государства-участники обязались принять меры по запрещению и предотвращению несанкционированного изготовления, экспорта и импорта немаркированных пластических взрывчатых веществ, а также уничтожению всех запасов таких веществ, если они имеются.

В Конвенции имеется техническое приложение, содержащее описание взрывчатых веществ, к которым применяется Конвенция, и список веществ, которые могут быть использованы для «маркировки» взрывчатых веществ. По мере необходимости в приложение будут вноситься изменения, вызванные техническим прогрессом в области производства, маркировки и обнаружения взрывчатых веществ.

Проанализированные международные правовые акты заложили основу сотрудничества государств в данной области. Позднее Международная конференция по воздушному праву (Дипломатическая конференция по авиационной безопасности) приняла еще два документа, направленных на борьбу с незаконными актами в отношении гражданской авиации: **Конвенцию о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации**, подписанную в Пекине 10 сентября 2010 г. (Пекинская конвенция), и **Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов**, подписанный в Пекине 10 сентября 2010 г. (Пекинский протокол).

Пекинская конвенция модернизирует и консолидирует Монреальскую конвенцию 1971 г. и Дополнительный протокол 1988 г. Так, ст. 1 криминализует деяния, связанные с использованием гражданских воздушных судов с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб; использованием гражданских воздуш-

ных судов для высвобождения или выбрасывания любого биологического, химического или ядерного оружия (далее – БХЯ) или аналогичных веществ с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу; и использованием любого оружия БХЯ или аналогичных веществ на борту воздушных судов или против гражданского воздушного судна. Она также криминализует незаконную перевозку любого оружия БХЯ, связанного с ним материала или другого опасного материала.

По этой Конвенции преступлением также являются кибератаки на навигационные средства (п. i ст. 1). Кроме того, Конвенция конкретно устанавливает уголовную ответственность для руководителей и организаторов преступления, а также ответственность для тех, кто сознательно помогает правонарушителю избежать расследования, преследования или наказания.

Проанализировав международные договоры, направленные на борьбу с АНВ в деятельность гражданской авиации, следует констатировать, что они нацелены в большей степени на криминализацию деяний, связанных с АНВ в деятельность гражданской авиации. Конвенции обязывают государства принимать необходимые меры для установления юрисдикции над преступниками, проводить предварительное расследование фактов преступления и принимать соответствующие меры для наказания преступников.

Конвенции также направлены на восстановление контроля законного командира над воздушным судном или на сохранение за ним контроля над воздушным судном и дают право командиру воздушного судна высаживать преступников на территории любого государства с последующей передачей их полномочным органам государства.

Таким образом, можно констатировать, что в проанализированных международных нормативных правовых актах договорного происхождения содержатся аспекты обеспечения безопасности полетов, но вопросы авиационной безопасности и ответственности государств по защите гражданской авиации от АНВ в них не закреплены.

Важную роль в данной области играют **Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО**. Для того чтобы государства располагали исчерпывающими документами для осуществления практических мер безопасности, относительно действий, которые должны предприниматься государствами, с целью предотвращения незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, а также в случае, когда такое вмешательство было совершено, ИКАО были разработаны **Стандарты и Рекомендуемая практика**, касающиеся обеспечения безопасности операций, выполняемых гражданской авиацией.

Следует отметить, что **Стандарты** сформулированы в виде четкого предписания (правила) и являются обязательным для выполнения государствами – участниками ИКАО, за исключением случаев, когда государство прямо отказалось выполнять требования стандартов в течение 6 месяцев после его принятия (ст. 38 Чикагской конвенции). Такие действия осуществляются государствами весьма редко. **Рекомендуемая практика** представляется собой любое требование, соблюдение которого признано в целом целесообразным и весьма желательным для выполнения.

Стандарты и Рекомендуемая практика были опубликованы в виде **приложений 17 и 19** к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года, которые в свою очередь дополняются документами ИКАО инструктивного характера.

**Приложение 17 «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства»** вступило в силу 22 августа 1974 г. В целях защиты гражданской авиации от АНВ п. 3.1.1 Приложения 17 предписывает каждому Договаривающемуся государству принимать в письменном виде и осуществлять национальную программу безопасности гражданской авиации посредством применения правил, практики и процедур, учитывающих аспекты безопасности, регулярности и эффективности полетов. Помимо этого в соответствии с п. 3.1.2 Приложения 17 каждое Договаривающееся государство должно назначить соответствующий полномочный орган в своем управленческом аппарате, ответственный за разработку, осуществление и обеспечение выполнения национальной программы безопасности гражданской авиации, и должно сообщить ИКАО сведения о нем [24]. На основе программы безопасности гражданской авиации должны разрабатываться программы безопасности аэропортов, эксплуатантов воздушных судов, правила обеспечения безопасности поставщиков обслуживания воздушного движения.

В последующем каждое Договаривающееся государство должно на постоянной основе производить оценку степени угрозы гражданской авиации в пределах своей территории, а также устанавливать, и осуществлять политику и процедуры надлежащей корректировки соответствующих элементов национальной программы безопасности гражданской авиации на основе оценки риска безопасности, проведенной соответствующими национальными полномочными органами (п. 3.1.3).

Приложение 17 также призвано способствовать координации действий при осуществлении программ безопасности. Признается, что за защиту пассажиров, собственности и средств в первую очередь отвечают авиакомпании-эксплуатанты, поэтому государства должны принять меры к тому, чтобы перевозчики разрабатывали и осуществляли эффективные дополнительные программы безопасности, совместимые с программами безопасности, действующими в аэропортах, которые они используют в качестве своих эксплуатационных баз.

В некоторых технических требованиях Приложения 17 и других приложениях признается, что обеспечить абсолютную безопасность невозможно. Тем не менее государства должны в первую очередь учитывать соображения безопасности пассажиров, членов экипажа, наземного персонала и населения. Государствам также настоятельно предлагается принимать меры по обеспечению безопасности пассажиров и экипажа воздушного судна, подвергшегося АНВ, до тех пор, когда они смогут продолжить свой полет.

В п. 4.3 Приложения 17 отражены меры, касающиеся воздушного судна, в соответствии с которыми каждое Договаривающееся государство обязано обеспечивать выполнение проверок вылетающих воздушных судов в целях безопасности. Государство также должно обеспе-

чивать принятие мер для обеспечения того, чтобы любые предметы, оставленные высадившимися пассажирами транзитных рейсов, удалялись с борта воздушного судна или чтобы с ними поступали иным соответствующим образом перед вылетом воздушного судна.

Каждое Договаривающееся государство должно обеспечивать защиту воздушного судна от несанкционированного вмешательства с момента начала проведения обыска или проверки воздушного судна до отправления воздушного судна (подп. 4.3.4 Приложения 17).

Меры, касающиеся пассажиров и их ручной клади, предусмотрены п. 4.4, согласно которому каждое Договаривающееся государство должно вводить меры для обеспечения досмотра вылетающих пассажиров, их ручной клади перед посадкой на борт воздушного судна при покидании ими охраняемой зоны ограниченного доступа. Важным является тот факт, что каждое Договаривающееся государство должно обеспечивать защиту прошедших досмотр пассажиров и их ручной клади от несанкционированного вмешательства с момента проведения досмотра до момента посадки на борт воздушного судна.

Инструктивный материал по данному вопросу содержится в **Руководстве по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства** (Дос 8973) [25].

Глава 5 Приложения 17 содержит ответные действия в связи с АНВ. В соответствии с п. 5.1 каждое Договаривающееся государство при наличии достоверной информации о том, что воздушное судно может подвергнуться АНВ, вводит меры, предусматривающие охрану такого воздушного судна, если оно еще находится на земле, и по возможности самое заблаговременное направление уведомления о прибытии такого воздушного судна соответствующим администрациям аэропортов и органам обслуживания воздушного движения заинтересованных государств, если воздушное судно уже вылетело.

При наличии достоверной информации о том, что воздушное судно может подвергнуться АНВ, должен обеспечиваться обыск такого воздушного судна в целях обнаружения сокрытого оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или веществ. Государство обеспечивает принятие мер для проверки, обезвреживания и (или) при необходимости ликвидации подозрительных опасных устройств или других потенциальных источников опасности в аэропортах.

**Приложение 19 «Управление безопасностью полетов»** вступило в силу 15 июля 2013 г. и является последним принятым ИКАО приложением к Конвенции о международной гражданской авиации. Стандарты и Рекомендуемая практика, содержащиеся в Приложении 19, призваны помочь государствам в управлении рисками для безопасности полетов.

Учитывая растущую сложность мировой авиатранспортной системы и взаимозависимый характер авиационной деятельности, необходимой для обеспечения безопасной эксплуатации воздушных судов, Приложение 19 способствует развитию упреждающей стратегии повышения эффективности обеспечения безопасности полетов. В основе этой упреждающей стратегии в сфере безопасности полетов лежит реализация Государствен-

ной программы по безопасности полетов (далее – ГПБП), в рамках которой систематически выявляются и устраняются риски для безопасности полетов [26].

Разработка и принятие каждым государством ГПБП предусмотрены п. 3.1 Приложения 19, а инструктивный материал, касающийся ГПБП, содержится в *Руководстве по управлению безопасностью полетов* (Дос 9859).

Согласно подп. 3.1.1 каждое государство принимает ГПБП для управления безопасностью полетов в государстве в целях достижения приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полетов гражданской авиации. Согласно подп. 3.1.2 подлежащий достижению приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов устанавливается государством [27].

Каждое государство в рамках своей ГПБП требует внедрения систем управления безопасностью полетов (далее – СУБП) для находящихся под его контролем поставщиков обслуживания: учебным организациям, которые подвержены воздействию рисков для безопасности полетов, связанных с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления ими своих услуг; эксплуатантам самолетов или вертолетов; организациям по техническому обслуживанию самолетов или вертолетов; организациям, ответственным за конструкцию типа или изготовление воздушных судов; поставщикам обслуживания воздушного движения; эксплуатантам сертифицированных аэродромов.

В Приложении 19 сведен воедино материал из существующих приложений относительно ГПБП, СУБП, а также содержатся смежные элементы, включая сбор и использование данных о безопасности полетов и деятельность государства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Сведение воедино этого материала в одном Приложении позволяет акцентировать внимание государств на важности интеграции деятельности по управлению безопасностью полетов. Такой подход также способствует эволюции положений об управлении безопасностью полетов.

### Заключение

На основании вышеизложенного представляется возможным сделать следующие выводы. Документы, разработанные в рамках ИКАО, доказывают бесспорную значимость ее правотворческой деятельности, регулирующей защиту гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. В ходе анализа документов ИКАО в рамках рассматриваемой темы нами были выделены две группы нормативных правовых актов. К первой группе мы отнесли международные договоры конвенционного происхождения, ко второй – Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО.

В Конвенциях широко охвачены вопросы **безопасности полетов** и меры, принимаемые государствами и экипажем воздушного судна в случае захвата самолета или угрозы совершения АНВ в полете. Вопросы **авиационной безопасности** в них закреплены не были. Конвенции направлены в первую очередь на восстановление контроля законного командира над воздушным судном или на сохранение за ним контроля над воздушным судном, а так-

же на криминализацию деяний, связанных с АНВ в деятельность гражданской авиации, в случае их совершения.

Конвенции обязывают государства принимать необходимые меры для установления юрисдикции над преступниками, проводить предварительное расследование фактов преступления и принимать соответствующие меры для наказания преступников.

В проанализированных международных нормативных правовых актах конвенционного происхождения содержатся аспекты **обеспечения безопасности полетов, но вопросы авиационной безопасности и ответственности государств по защите гражданской авиации от АНВ в них не закреплены.**

Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО дополняют международные договоры по борьбе с АНВ в деятельность гражданской авиации и подробно описывают мероприятия по защите гражданской авиации.

Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО направлены на решение практических **вопросов авиационной безопасности и безопасности полетов.**

В частности, Приложение 17 предписывает принимаемые меры, касающиеся контроля доступа на территорию аэропорта (ст. 4.2), меры, касающиеся воздушных судов (ст. 4.3), меры, касающиеся пассажиров и их ручной клади (ст. 4.5), меры, касающиеся неконтролируемой зоны (ст. 4.8).

В Приложении 17 рассматриваются главным образом вопросы организации и координации действий, а также технические меры по обеспечению безопасности международного воздушного транспорта.

Приложение 19 устанавливает обязанность государства по управлению безопасностью полетов, что предусматривает разработку и принятие Государственной программы по безопасности полетов, а также установление государственного контроля за обеспечением безопасности полетов.

Стандарты и Рекомендуемая практика призваны помочь государствам в управлении рисками для безопасности полетов, способствуют развитию упреждающей стратегии повышения эффективности обеспечения безопасности полетов, вводят правила, практику и процедуры для защиты гражданской авиации от АНВ с учетом аспектов безопасности, регулярности и эффективности полетов, но также не закрепляют положения ответственности государств за обеспечение авиационной безопасности.

По нашему мнению, конвенции, Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО, дополняют друг друга и охватывают широкий диапазон видов незаконного вмешательства, объектами которого становятся воздушные суда, аэронавигационные средства и аэропорты. Но вопрос ответственности государств по обеспечению защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства на сегодняшний момент остается по-прежнему неурегулированным в международном праве.

Совершение террористических актов на борту воздушных судов или на территории аэропорта создает ситуацию, при которой можно говорить о том, что государство не выполнило взятые на себя обязательства по обеспечению безопасности. Но наличие обязанности государства по обеспечению авиационной безопасности не порождает автоматически ответственности по международно-

му праву. Иначе говоря, государство может полностью избежать какой-либо ответственности. Представляется необходимым выработка международно-правовых норм, которые напрямую закрепляли бы ответственность государства за неисполнение своих обязательств, в результа-

те чего был совершен террористический акт на борту воздушного судна или на территории аэропорта. По нашему мнению, ответственность должна наступать в случае, если государство нарушило обязательство по защите гражданской авиации от АНВ.

#### Список использованных источников

1. Баталов, А. А. Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.10 / А. А. Баталов. – М., 2003. – 179 с.
2. Бордунов, В. Д. Международное воздушное право : учеб. пособие / В. Д. Бордунов. – М. : НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2006. – 90 с.
3. Ганенков, Е. О. Перспективы международно-правового регулирования аэрокосмической навигации : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.10 / Е. О. Ганенков. – М., 2015. – 184 с.
4. Лули, Р. Противодействие актам ненадлежащего использования гражданской авиации : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.10 / Р. Лули. – М., 2015. – 211 с.
5. Лю, С. Формирование и развитие международно-правовой системы регулирования международных полетов гражданских воздушных судов : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.10 / С. Лю. – М., 2011. – 210 с.
6. Травников, А. И. Взаимодействие международно-правового и национально-правового режимов воздушного пространства : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.10 / А. И. Травников. – М., 2011. – 198 с.
7. Эргот, А. А. Международно-правовые проблемы регулирования деятельности авиации общегоназначения : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.10 / А. А. Эргот. – М., 2013. – 211 с.
8. Травников, А. И. Международно-правовые проблемы борьбы с воздушным терроризмом / А. И. Травников // Закон и право. – 2011. – № 5. – С. 104–107; Травников, А. И. Конвенция об аэронавигации: перспективы прогрессивного развития и кодификации международного воздушного права / А. И. Травников // Закон и право. – 2011. – № 4. – С. 87–89.
9. Малеев, Ю. Н. Международное воздушное право: вопросы теории и практики / Ю. Н. Малеев. – М., 1986. – 240 с.
10. Клим, А. М. Терроризм. Незаконный оборот наркотиков. Коррупция. Организованная преступность / А. М. Клим // Сб. междунар.-правовых документов. – 2005. – С. 32–35.
11. Milde, M. UN Conventions on the Law of the Sea: Possible implications for International Air Law // Ann. Air & Sp. L. – 1983. – No 8. – P. 167.
12. Mrzsek, J. Prohibition of the Use and Threat of Force: Self-Defense and Self-Help in International Law // Can. Y. B. Int'l L. – 1989. – No 27. – P. 81.
13. Mukai, M. The use of force against civil aircraft: the legal aspects of joint international actions // Ann. Air & Sp. L. – 1994. – No 19-2. – P. 567.
14. Piris, J.-C. L'interdiction du recours à la force contre les aéronefs civils: l'amendement de 1984 à la Convention de Chicago // Ann. fran. dr. int. – 1984. – P. 711–732.
15. Phelps, J.T. Aerial intrusions by civil and military aircraft in time of peace // Mil. L. Rev. Winter, 1985. – No 107. – P. 255–303.
16. Травников, А. И. Международно-правовые проблемы борьбы с воздушным терроризмом / А. И. Травников // Закон и право. – 2011. – № 5. – С. 104–107.
17. Травников, А. И. Конвенция об аэронавигации: перспективы прогрессивного развития и кодификации международного воздушного права / А. И. Травников // Закон и право. – 2011. – № 4. – С. 87–89.
18. Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации, [Электронный ресурс] : 1 июля 2011 г., Издание девятое // ИКАО: офиц. сайт. – Режим доступа: [http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an17\\_cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an17_cons_ru.pdf). – Дата доступа: 07.04.2017.
19. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, [Электронный ресурс] : 14 сент. 1963 г. // ИКАО: офиц. сайт. – Режим доступа: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/crimes\\_ aboard.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/crimes_ aboard.shtml) – Дата доступа: 07.04.2017.
20. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, [Электронный ресурс] : 16 дек. 1970 г. // ИКАО: офиц. сайт. – Режим доступа: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/aircraft\\_seizure.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aircraft_seizure.shtml) – Дата доступа: 07.04.2017.
21. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации [Электронный ресурс] : 23 сент. 1971 г. // ИКАО: офиц. сайт. – Режим доступа: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/aviation\\_security.sht](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aviation_security.sht) – Дата доступа: 07.04.2017.
22. Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, [Электронный ресурс] : 24 февр. 1998 г. // ИКАО: офиц. сайт. – Режим доступа: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/airports.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/airports.shtml) – Дата доступа: 07.04.2017.
23. Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения, [Электронный ресурс] : 12 февр. 1991 г. // ИКАО: офиц. сайт. – Режим доступа: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/markco](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/markco) – Дата доступа: 07.04.2017.
24. Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации [Электронный ресурс] : 1 июля 2011 г., Изд. 9-е // ИКАО: офиц. сайт. – Режим доступа: [http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an17\\_cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an17_cons_ru.pdf). – Дата доступа: 07.04.2017.
25. Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Doc 8973) [Электронный ресурс] : 24 июля 2009 г., Издание седьмое // ИКАО: офиц. сайт. – Режим доступа: [http://www.aviadocs.net/icaodocs/Docs/8973\\_v3\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/Docs/8973_v3_ru.pdf). – Дата доступа: 02.07.2017.
26. Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации, [Электронный ресурс] : 1 июля 2011 г. – Изд. 9-е // ИКАО: офиц. сайт. – Режим доступа: [http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an19\\_cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an19_cons_ru.pdf). – Дата доступа: 07.04.2017.
27. Руководство по управлению безопасностью полетов (Doc 9859). [Электронный ресурс] : 24 июля 2013 г. – Изд. 3-е // ИКАО: офиц. сайт. – Режим доступа: [http://www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9859\\_cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/docs/9859_cons_ru.pdf) – Дата доступа: 07.04.2017.

29.08.2017