

*На правах рукописи*

**Григорян Петрос Арцрунович**

**МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ  
АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

Специальность 12.00.10 – Международное право. Европейское право

**АВТОРЕФЕРАТ  
ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ  
КАНДИДАТА ЮРИДИЧЕСКИХ НАУК**

Москва – 2018

Работа выполнена на кафедре международного права юридического института Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет дружбы народов».

**Научный руководитель:**

**Травников Александр Иванович**

кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры международного права ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов»

**Официальные оппоненты:**

**Моисеев Алексей Александрович**

доктор юридических наук, доктор права Австралии, вице-президент Российской ассоциации международного права

**Ганенков Евгений Олегович**

кандидат юридических наук, Старший юрисконсульт представительства Публичного Акционерного Общества «Корпорация ВСМПО-АВИСМА» в городе Москве

**Ведущая организация:**

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова»**

Защита диссертации состоится «19» декабря 2018 г. в \_\_\_:\_\_\_ 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 информационном библиотечном центре (Научной библиотеке) ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов» по адресу: 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6.

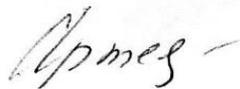
Электронная версия автореферата диссертации размещена на сайте ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов» по адресу: <http://dissovet.rudn.ru/>; отправлена на сайт ВАК Министерства науки и высшего образования Российской Федерации по адресу: <http://vak2.ed.gov.ru>.

Автореферат разослан «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2018 г.

Ученый секретарь

Диссертационного совета Д 212.203.36

кандидат юридических наук, доцент



Ю.А. Артемьева

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** С конца 50-х гг. прошлого века против гражданской авиации стали совершаться незаконные акты в виде захвата и угона воздушных судов, что обуславливает актуальность обеспечения авиационной безопасности. Эти акты, квалифицируемые в качестве «актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации», стали объектом международного регулирования, завершившегося принятием под эгидой Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) ряда международно-правовых актов: Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.)<sup>1</sup>, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.)<sup>2</sup>, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.)<sup>3</sup> и протоколов к ним<sup>4</sup>. Перечисленные акты образуют международно-правовую основу для уголовного преследования лиц, совершивших преступления в отношении воздушного транспорта.

Однако последующие события, включая террористические акты, совершенные на территории США в сентябре 2001 г., подтвердили необходимость усиления борьбы против использования воздушного транспорта в качестве средства совершения террористических актов. Впоследствии под эгидой ИКАО была принята Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 10 сентября 2010 г.)<sup>5</sup>, которая значительно расширила перечень деяний, признаваемых как преступления, совершаемые против безопасности воздушного транспорта.

---

<sup>1</sup> Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.). Дос. ICAO 8364.

<sup>2</sup> Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 17 декабря 1970 г.). Дос. ICAO 8920.

<sup>3</sup> Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.). Дос. ICAO 9518.

<sup>4</sup> Протокол 1988 г. о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Монреальскую конвенцию 1971 г. Дос. ICAO 9518; Протокол 2010 г., дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. Дос. ICAO 9959; Протокол 2014 г., изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов 1963 г. Дос. ICAO 10034.

<sup>5</sup> Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 г. Дос. ICAO 9960.

Все эти международно-правовые акты целиком нацелены на уголовное преследование физических лиц за преступления в отношении гражданской авиации; в них отсутствуют положения превентивного характера, что является немаловажным, если учесть тот факт, что подавляющее число актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации подпадают под квалификацию «террористических», организаторами которых выступают террористические и экстремистские организации. Эффективность в этой борьбе, в том числе международно-правовыми средствами, решающим образом зависит от наличия действенных международно-правовых средств превентивного характера, что предполагает наличие соответствующих международно-правовых положений, закрепленных в соответствующих международно-правовых актах.

В этом контексте приходится констатировать, что международное право в целом не содержит положений, регламентирующих деятельность государств по предупреждению и пресечению таких противоправных деяний; даже основной универсальный договор, регламентирующий деятельность воздушного транспорта, – Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. (Чикагская конвенция) – не содержит ни одной статьи, касающейся авиационной безопасности (aviation security).

Отсутствие императивного и всеобъемлющего международно-правового режима по обеспечению авиационной безопасности, прежде всего в аэропортах и на аэродромах авиации общего назначения, приводит к неопределенности правового статуса и к неэффективному функционированию организаций и служб, отвечающих за недопущение проноса на борт воздушного судна предметов и веществ, предназначенных для совершения террористических актов. В международном праве также отсутствуют положения, обязывающие государства предотвращать террористические атаки на аэропорты и не допускать захваты воздушных судов в целях их дальнейшего использования в качестве оружия для уничтожения людей и объектов.

Эти и другие проблемы, связанные с международно-правовым режимом обеспечения авиационной безопасности, не нашли решения со стороны ИКАО, которая сосредоточила основное внимание на криминализации противоправных

деяний, угрожающих безопасности воздушного транспорта. Вместе с тем чрезвычайно востребованной является выработка международно-правовых положений, предусматривающих ответственность государств за ненадлежащее обеспечение авиационной безопасности на территории, находящейся в их национальной юрисдикции.

Отсутствие в международно-правовой доктрине комплексного исследования по обозначенной проблематике обуславливает актуальность темы настоящего диссертационного исследования.

**Целью диссертационного исследования** является комплексное изучение международно-правовых положений и национального законодательства государств по борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, а также роли международных авиационных организаций в обеспечении авиационной безопасности, в том числе предпринимаемыми ими антитеррористическими мерами.

Цель диссертационного исследования предопределила необходимость решения следующих научных **задач**:

1) провести комплексный анализ существующих угроз в сфере авиационной безопасности;

2) проанализировать существующие международные договоры (универсальные и региональные) в области обеспечения авиационной безопасности;

3) исследовать национальные законодательства различных государств в рамках рассматриваемой темы (таких как Российская Федерация, Соединенные Штаты Америки, Австралия, Германия, Великобритания, Франция и др.);

4) провести комплексный анализ положений учредительных актов (уставов) международных авиационных организаций, предусматривающих обеспечение авиационной безопасности;

5) определить роль и место субъектов международного воздушного права в области борьбы, прежде всего, с авиационным терроризмом;

6) определить обязанности государств в сфере обеспечения безопасности в аэропортах и на аэродромах авиации общего назначения на основе анализа существующих международно-правовых актов;

7) выработать обоснованные предложения по совершенствованию международно-правового режима авиационной безопасности.

**Объектом диссертационного исследования** являются международно-правовые отношения, возникающие в сфере противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

**Предметом диссертационного исследования** являются положения международных договоров, других международных актов и внутригосударственного законодательства в области обеспечения авиационной безопасности.

**Степень научной разработанности темы исследования.** В диссертации были использованы научные разработки диссертационных работ, защищенных по специальности 12.00.10, которые в целом или в отдельных частях были посвящены теме настоящего диссертационного исследования. Первые научные труды, посвященные вопросам борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, появились в Советском Союзе в начале 70-х гг. XX в. Прежде всего следует отметить диссертационное исследование Ю.Н. Малеева на тему «Международно-правовые аспекты борьбы с незаконными захватами воздушных судов» (1973 г.)<sup>6</sup>. В 1983 г. В.И. Лукьянович опубликовал работу на тему «Права и обязанности командира и членов экипажа воздушного судна при незаконном вмешательстве в деятельность гражданской авиации»<sup>7</sup>.

Отдельные аспекты темы исследования затронуты в работах Ю.Н. Малеева<sup>8</sup>, А.И. Травникова<sup>9</sup> и др.

---

<sup>6</sup> Малеев Ю.Н. Международно-правовые аспекты борьбы с незаконными захватами воздушных судов: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 716 – Международное право. М., 1973.

<sup>7</sup> Лукьянович В.И. Права и обязанности командира и членов экипажа воздушного судна при незаконном вмешательстве в деятельности гражданской авиации: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. М., 1983.

<sup>8</sup> Малеев Ю.Н. Международное воздушное право. Вопросы теории и практики: монография. М., 1986.

<sup>9</sup> Травников А.И. Международное воздушное право // Международное право: Особенная часть / отв. ред. А.Х. Абашидзе, Е.М. Абайдельдинов. Воронеж, 2013. С. 290–324.

В числе специализированных монографических исследований на современном этапе следует отметить работы А.А. Дементьева<sup>10</sup>, Р. Лули<sup>11</sup> и А.А. Эргот<sup>12</sup>.

Особого внимания заслуживает исследование Н.А. Чернядьевой, посвященное общетеоретическим аспектам международно-правовой борьбы с терроризмом<sup>13</sup>.

Также вопросы международного воздушного права, относящиеся к авиационной безопасности, нашли свое отражение в работах советских/российских ученых В.Д. Бордунова<sup>14</sup>, А.Н. Брылова<sup>15</sup>, А.Н. Верещагина<sup>16</sup>, В.Э. Грабаря<sup>17</sup>, В.С. Грязнова<sup>18</sup>, Ю.М. Колосова<sup>19</sup>, В.И. Лукьяновича, П.И. Люблинского<sup>20</sup>, Ю.Н. Малеева<sup>21</sup>, А.П. Мовчана<sup>22</sup>, А.А. Моисеева<sup>23</sup>, И.С. Перетерского<sup>24</sup>, В.А. Подберезного<sup>25</sup>, А.И. Травникова<sup>26</sup> и др.

---

<sup>10</sup> Дементьев А.А. Институт ответственности в международном воздушном праве: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. М., 2016.

<sup>11</sup> Лули Р. Противодействие актам ненадлежащего использования гражданской авиации: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. М., 2013.

<sup>12</sup> Эргот А.А. Международно-правовые проблемы регулирования деятельности авиации общего назначения: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. М., 2015.

<sup>13</sup> Чернядьева Н.А. Современное состояние и тенденции развития международно-правовой борьбы с терроризмом: дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.10. М., 2018.

<sup>14</sup> Бордунов В.Д. Международное воздушное право. М., 2007.

<sup>15</sup> Брылов А.Н. Токийская конвенция 1963 г. о правонарушениях на борту воздушных судов // Проблемы государства и права на современном этапе. Вып. 6. М.: ИГПАН, 1973. С. 194–200.

<sup>16</sup> Верещагин А.Н. Международное воздушное право. Проблемы международно-правового регулирования воздушных сообщений. М.: Междунар. отношения, 1966.

<sup>17</sup> Грабарь В.Э. История международного воздушного права // Вопросы воздушного права: сборник трудов секции воздушного права Союза Авиахим СССР и Авиахим РСФСР. Вып. 1. М.: Авиахим, 1927. С. 39–56.

<sup>18</sup> Антоненко Г.Д., Блищенко И.П., Брылов А.Н., Верещагин А.Н., Грязнов В.С. и др. Актуальные вопросы международного воздушного права / под ред. А.С. Пирадов М.: Международные отношения, 1973.

<sup>19</sup> Колосов Ю.М. Международно-правовая борьба с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации // Актуальные вопросы международного воздушного права. М.: Международные отношения, 1973.

<sup>20</sup> Люблинский П.И. Преступления в области воздушного транспорта // Вопросы воздушного права. Вып. 2. М., 1930. С. 165–189.

<sup>21</sup> Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М., 1986; Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов / отв. ред. А.П. Мовчан. М.: Наука, 1988.

<sup>22</sup> Международное право, воздушное право. Кн. 1 / отв. ред. А.П. Мовчан. М., 1980.

<sup>23</sup> Моисеев А.А., Сазонова К.Л. Международная ответственность за преступления против мира и безопасности и государственный суверенитет / А.А. Моисеев, К.Л. Сазонова. – М., 2017.

<sup>24</sup> Перетерский И.С. Воздушное право. 2-е изд., испр. и доп. М., 1923.

<sup>25</sup> Малеев Ю.Н., Подберезный В.А. Полет без посадки. М.: Московский независимый институт международного права, 1996.

<sup>26</sup> Травников А.И. Международное аэронавигационное право. М., 2013; Травников А.И. Международно-правовые проблемы борьбы с воздушным терроризмом // Закон и право. 2011. № 5. С. 104–107; Травников А.И. Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность: монография. М.: Проспект, 2014.

Среди зарубежных ученых следует отметить работы П. Алехандро, Р. Манкевича<sup>27</sup>, М. Мильде<sup>28</sup>, Дж. Мишеля, Дж. Франсиса и других, которые в рамках международного воздушного права затрагивали вопросы авиационной безопасности.

Однако, несмотря на количество работ, посвященных проблеме авиационной безопасности (security), востребовано современное комплексное исследование, которое содержало бы глубокий международно-правовой анализ всех ключевых аспектов данной проблематики.

**Методологическую основу диссертационного исследования** составляют общенаучные и специально-юридические методы.

К общенаучным методам познания, использованным в ходе исследования, можно отнести такие методы, как анализ, обобщение, дедуктивный, индуктивный, сравнительный, системно-структурный и др.

Для анализа существующих угроз в сфере авиационной безопасности был использован системно-структурный метод.

Результатом дедуктивного метода исследования стал вывод об отсутствии в российской науке международного права современного комплексного исследования, которое содержало бы глубокий международно-правовой анализ всех ключевых аспектов данной проблематики.

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.

Для исследования специфической отрасли международного публичного права – международного воздушного права, в рамках достижения поставленных целей и задач были использованы такие специально-юридические методы, как историко-правовой, формально-юридический и др.

---

<sup>27</sup> *Mankiewicz R.H.* The 1970 Hague Convention // *Journal of Air Law and Commerce*. Dec. 1971. Vol. 37. P. 195–210.

<sup>28</sup> *Milde M.* International air law and ICAO. United Nations Convention on the Law of the Sea – Possible implications for International Air Law // *Ann. of Air & Space Law*. 1983. № 8. P. 167–202; *Milde M.* Legal Aspects of Future Air Navigation Systems // *Ann. of Air & Space Law*. 1987. № 12. P. 87–98; *Milde M.* The Chicago Convention – her major amendments necessary or desirable 50 years later? // *Annals of Air and Space Law*. 1994. Vol. XIX-I. P. 401–447.

Сравнительно-правовой метод применялся при изучении соотношения норм международного воздушного права и норм внутригосударственного права.

Историко-правовой метод исследования в первой главе диссертации позволил проанализировать документы, принятые для борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Формально-юридический метод был применен в свете предложения принятия новых универсальных международно-правовых норм, определяющих (устанавливающих) права и обязанности государства в сфере обеспечения авиационной безопасности.

Метод правового прогнозирования был использован при определении перспектив дальнейшего совершенствования международно-правового режима авиационной безопасности.

В качестве **теоретической основы исследования** автором были использованы труды следующих отечественных ученых-правоведов: А.Х. Абашидзе, А.А. Баталова, К.А. Бекяшева, И.П. Блищенко, В.Д. Бордунова, А.Н. Верещагина, В.С. Грязнова, А.Я. Капустина, Ю.М. Колосова, М.Н. Копылова, В.И. Кузнецова, Д.К. Лабина, М.И. Лазарева, И.И. Лукашука, Ю.Н. Малеева, А.П. Мовчана, А.А. Моисеева, И.С. Перетерского, Г.И. Тункина, Е.Т. Усенко, С.Н. Черниченко и др.

В процессе написания диссертационного исследования также были использованы труды зарубежных ученых-правоведов А. Амброзини, Р. Айберанте, Я. Броунли, С. Вердачи, Р. де Витта, В.Г. Витцтума, С.П. Демсей, М.Дж. Фенелло, М. Мильде, С.Л. Тапия и др.

К научным исследованиям, проведенными иностранными учеными-юристами в области международного воздушного права, относятся труды Р. Айберанте<sup>29</sup>, А. де Лука, П. Джон<sup>30</sup>, М. Мильде<sup>31</sup>, В.Ф. Ролло<sup>32</sup> и др.

### **Нормативно-правовую основу диссертационного исследования**

---

<sup>29</sup> *Abeyratne R.* Aviation Security Law. Heidelberg, 2010.

<sup>30</sup> *John P.* Air Piracy, Airport Security, and International Terrorism: winning the war against hijackers. N. Y., 1991.

<sup>31</sup> *Milde M.* International air law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008.

<sup>32</sup> *Rollo V.F.* Aviation Law. An introduction. Lanham, 1979.

составили следующие действующие, прекратившие свое действие или еще не вступившие в силу международно-правовые акты:

– международные договоры: Устав Организации Объединенных Наций<sup>33</sup>, Конвенция о регулировании воздушной навигации 1919 г.; Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г.<sup>34</sup>; Конвенция об открытом море 1958 г.<sup>35</sup>; Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна 1963 г.<sup>36</sup>; Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г.<sup>37</sup>; Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г.<sup>38</sup>; Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.<sup>39</sup>; Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию 1988 г.<sup>40</sup>; Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения 1991 г.<sup>41</sup>; Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 г.<sup>42</sup> и др.;

– стандарты и рекомендуемая практика, содержащиеся в Приложении 17 «Безопасность» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г.<sup>43</sup> и др.;

– акты международных организаций: Резолюция Генеральной Ассамблеи

---

<sup>33</sup> Устав Организации Объединенных Наций (Сан-Франциско, 26 июня 1945 г.) // Действующее международное право / сост. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова. Т. 1. М., 1997. С. 7–33.

<sup>34</sup> Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.). Doc. ICAO 7300/9.

<sup>35</sup> Конвенция об открытом море. Подписана 29 апреля 1958 г. Вступила в силу 30 сентября 1958 г. URL: [www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/hsea.pdf](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/hsea.pdf) (дата обращения: 27.01.2018).

<sup>36</sup> Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.). Doc. ICAO 8364.

<sup>37</sup> Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 17 декабря 1970 г.). Doc. ICAO 8920.

<sup>38</sup> Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.). Doc. ICAO 9518.

<sup>39</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. Подписана 10 декабря 1982 г. Вступила в силу 16 ноября 1984 г. URL: [www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf) (дата обращения: 27.01.2018).

<sup>40</sup> Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Монреальскую конвенцию 1971 г. (Монреаль, 24 февраля 1988 г.). Doc. ICAO 9518.

<sup>41</sup> Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (Монреаль, 12 февраля – 1 марта 1991 г.). Doc. ICAO 9571.

<sup>42</sup> Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 10 сентября 2010 г.). Doc. ICAO 9960.

<sup>43</sup> Приложение 17 «Безопасность» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. URL: [file:///C:/Users/lawhrc1/Downloads/\\_sites\\_default\\_files\\_pages\\_prilozhenie\\_17\\_bezopasnost\\_ru.pdf](file:///C:/Users/lawhrc1/Downloads/_sites_default_files_pages_prilozhenie_17_bezopasnost_ru.pdf) (дата обращения: 19.02.2018).

ООН № 2551, принятая на 1831-м Пленарном заседании 2 декабря 1969 г.; Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН № 2645, принятая на 1914-м Пленарном заседании 25 ноября 1970 г.; Резолюция Ассамблеи ИКАО А39-10 2016 г. «Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 г.» и др.

– нормативно-правовые акты Российской Федерации: Воздушный кодекс РФ 1997 г.<sup>44</sup>; Федеральный закон о противодействии терроризму (6 марта 2006 г.)<sup>45</sup> и др.;

– национальные правовые акты иностранных государств: Воздушный кодекс Аргентины 1967 г., Конституция ФРГ, Кодекс гражданской авиации Франции 2010 г., Конституция Республики Польша 1997 г., Акт США 2001 г. «О сплочении и укреплении Америки путем обеспечения надлежащими средствами, требуемыми для пресечения и воспрепятствования терроризму», Закон Австралии о безопасности воздушного транспорта 2004 г. и др.

**Научная новизна диссертационного исследования** заключается в обосновании автором необходимости внесения дополнений в существующие международно-правовые акты, касающиеся прав и обязанностей государств в отношении обеспечения авиационной безопасности, акцентирующие основное внимание на ответственности государств за ненадлежащее выполнение своих обязательств, которое может привести к совершению террористического акта на воздушном транспорте.

Элементы научной новизны содержатся также в положениях, выносимых на защиту.

#### **Положения, выносимые на защиту:**

1. Авиационную безопасность в международных аэропортах государств обеспечивают организации, имеющие различный правовой статус. Поскольку государства несут ответственность за обеспечение такой безопасности,

---

<sup>44</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации № 60-ФЗ от 19.03.1997 (принят ГД ФС РФ 19.02.1997). URL: <http://base.garant.ru/10200300> (дата обращения: 02.03.2018).

<sup>45</sup> Федеральный закон «О противодействии терроризму» № 35-ФЗ от 06.03.2006. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_58840](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_58840) (дата обращения: 03.03.2018).

деятельность в данной сфере должна осуществляться государственными служащими или специально уполномоченными государством лицами. Для достижения указанной цели необходимо принять универсальные международно-правовые нормы, определяющие, что ответственность, в том числе материальную, за деятельность лиц, которые не являются государственными служащими, но получают от государства лицензию для осуществления такой деятельности в аэропорту, будет нести государство, выдавшее лицензию.

2. В связи с тем, что, по Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. (далее – Монреальская конвенция), авиакомпании не участвуют в процессе обеспечения авиационной безопасности и не могут предотвратить противоправные действия, в том числе террористические акты, совершаемые на борту их воздушных судов, автором обоснована необходимость внесения дополнения в ст. 20 этой Конвенции с целью возложения ответственности за причиненный вред в результате террористического акта на борту воздушного судна на государство, из аэропорта которого был совершен вылет перед совершившимся террористическим актом.

3. В целях обеспечения авиационной безопасности автором предлагается:

а) выработать согласованные государствами общие требования для проведения обязательных проверок во всех случаях приобретения воздушных судов авиации общего назначения;

б) установить, что лица, приобретающие воздушные суда для своих личных целей, должны иметь соответствующие разрешения, выдаваемые правоохранительными органами государств.

4. Пекинская конвенция 2010 г. предусматривает ряд преступлений, которые невозможно совершить с помощью воздушных судов коммерческой авиации (например, высвобождение или выбрасывание с борта воздушного судна, находящегося в эксплуатации, любого оружия (биологического, химического или ядерного)). В этих целях могут использоваться только воздушные суда авиации общего назначения. Для предотвращения таких преступных актов предлагается разработать согласованные международно-

правовые процедуры отслеживания эксплуатации воздушных судов авиации общего назначения для исключения их технической доработки, позволяющей использовать такие воздушные суда в качестве средства совершения преступления.

5. Обоснована необходимость принятия универсальных международно-правовых норм, устанавливающих режим безопасности на аэродромах авиации общего назначения, с целью приведения этих норм в соответствие с требованиями, действующим применительно к аэропортам, где предпринимаются строгие меры проведения проверок пассажиров и их багажа, а также организована система безопасности для недопущения незаконного проноса на борт воздушных судов запрещенных международным правом грузов различного вида (например, оружия, взрывчатых или отравляющих веществ и т.п.).

6. В условиях отсутствия в международном праве положений, регламентирующих деятельность государств в сфере предотвращения и пресечения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, автором предлагается включить в Конвенцию о международной гражданской авиации 1944 г. новую главу с названием «Безопасность», разместив в ней статьи, определяющие права и обязанности государств, обеспечивающие надежную защиту воздушного транспорта от террористических и иных актов незаконного вмешательства в его деятельность.

**Теоретическая значимость результатов исследования** заключается в выдвижении концепции, предполагающей принятие новых универсальных международно-правовых норм, возлагающих на государства обязанность обеспечения безопасности воздушного транспорта. В соответствии с этой концепцией предлагается внесение изменений и дополнений в существующие международные договоры, которые не содержат положения, определяющие права и обязанности государства в области обеспечения авиационной безопасности. В частности, к таким международным договорам относится Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г.

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

– при разработке универсальных норм международного воздушного права в сфере борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

– при правоприменительной деятельности на национальном и международном уровнях;

– в научных исследованиях в области международного воздушного права;

– в учебно-педагогической и научной деятельности (например, в процессе преподавания учебной дисциплины «Международное право» и спецкурса «Международное воздушное право»), а также в дальнейших работах, направленных на развитие отрасли международного воздушного права.

**Обоснованность и достоверность.** Результаты, полученные в ходе настоящего исследования, подтверждаются многообразием используемых методов исследования, всесторонним и глубоким изучением и применением при написании диссертации научных работ, а также широким спектром используемого нормативного и эмпирического материала: международных актов в области воздушного и других отраслей международного права, национальных правовых актов Российской Федерации и зарубежных государств и др.

**Апробация результатов диссертационного исследования.** Основные положения и выводы диссертационного исследования были представлены и обсуждены на заседании кафедры международного права Юридического института Российского университета дружбы народов.

Результаты проведенного исследования были представлены в ряде научных публикаций диссертанта, 4 из которых были опубликованы в научных журналах, входящих в Перечень рецензируемых научных изданий Высшей аттестационной комиссии Министерства образования и науки Российской Федерации, общим объемом 1,7 п.л.

Основная часть положений и результаты диссертационного исследования

использовались при проведении семинарских занятий диссертантом в период обучения в аспирантуре по учебной дисциплине «Международное воздушное право».

**Личный вклад автора** является определяющим и заключается в непосредственном участии на всех этапах исследования – от постановки задачи и ее практической реализации до обсуждения результатов в научных публикациях и докладах.

Содержащиеся в диссертации положения, выводы и материалы использовались автором в рамках учебного процесса в преподавательской практике – на семинарских и практических занятиях.

**Соответствие диссертации паспорту научной специальности.** Научные положения диссертации соответствуют содержанию специальности 12.00.10 «Международное право. Европейское право». Результаты проведенного исследования соответствуют области исследования специальности.

**Структура и содержание диссертации** обусловлены кругом исследуемых проблем и отвечают поставленным целям, задачам, объекту и предмету исследования. Диссертационное исследование состоит из введения, трех глав, включающих в себя девять параграфов, последовательно раскрывающих понятие, правовую природу, сущность и особенности исследуемых проблем, а также заключения, списка использованной литературы и приложения.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

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

**Первая глава «История возникновения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации»** состоит из трех параграфов и посвящена историческому процессу возникновения различных видов актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

В **первом параграфе «Генезис противоправных деяний в отношении гражданской авиации»** рассматриваются вопросы возникновения первых правонарушений в отношении гражданской авиации на основе отмеченных и зарегистрированных случаев. Также в данном параграфе изучены вопросы случаев противоправных актов в разные периоды времени, например, до Первой и Второй Мировых войн. Были проанализированы некоторые положения Парижской конвенции 1919 г. об ограничениях некоторых правил по перевозкам грузов. Эти нормы содержались в статье 24 этой Конвенции под названием «Запреты на транспорте».

Автором исследования были приведены примеры неправомерного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Один из первых случаев незаконного захвата воздушного судна был отмечен в 1930 г. в Перу. Однако, в те времена такие случаи носили редкий характер, и не регулировались на международном уровне, а лишь на национальном.

Диссертант приходит к выводу, что до и в первые годы после Второй Мировой войны не было оснований для принятия универсального

международного договора в области борьбы с этой проблемой. Такие действия происходили, как правило, в пределах территории одного государства.

**Второй параграф «Виды противоправных действий в отношении гражданской авиации»** посвящен некоторым видам незаконных действий в отношении гражданской авиации. Автором диссертации были проанализированы такие виды незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, как: незаконный захват воздушного судна и «воздушное пиратство».

Диссертантом были рассмотрены вопросы в области определения понятия «незаконный захват воздушного судна» в разных международных актах. Среди таких Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. Также были рассмотрены положения Приложения 17 «Безопасность» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. Был сделан сравнительный анализ понятия «незаконный захват воздушного судна», содержащегося в указанных документах.

Следующим рассматриваемым видом правонарушения в отношении гражданской авиации в параграфе является «воздушное пиратство». Данный вид правонарушения был предметом спора некоторых авторов, которые занимались этой проблемой. Одни из них исключали явление пиратства в авиации, а другие, наоборот, не исключают такое явление, объясняя это тем, что, до событий 11 сентября 2001 г. в США никто не мог предположить, что гражданские воздушные суда можно было использовать террористами в качестве оружия для уничтожения людей и объектов.

**В третьем параграфе «Воздушный терроризм»** рассматриваются вопросы международно-правовых способов борьбы с терроризмом в отношении гражданской авиации.

Из-за отсутствия в международном праве определения понятия «терроризм» был сделан сравнительный анализ положений национальных законодательств различных государств и некоторых международных актов. На

основе сделанного анализа, диссертант попытался дать авторское определение понятия «воздушный терроризм».

В параграфе приведены примеры инцидентов, связанных с терроризмом в отношении гражданской авиации.

Особо подчеркиваются нападения террористов в США с использованием гражданских воздушных судов 11 сентября 2001 г. Диссертантом проводится анализ об эффективности международных актов до 2001 г. и Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 г. Проанализированы её недостатки и преимущества.

Диссертант отмечает, что принятие вышеуказанной конвенции является важным шагом в борьбе с этой проблемой, так как она продемонстрировала обеспокоенность государств в скорейшем решении этой проблемы.

Во второй главе **«Международное право как инструмент борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации»** диссертант рассматривает роль существующих конвенций в области авиационной безопасности.

Автор анализирует национальную практику разных государств по улучшению качества безопасности в сфере авиации и их вклад в международное воздушное право в данной сфере.

Также диссертант проводит анализ деятельности международных организаций в обеспечении авиационной безопасности.

В первом параграфе **«Международная нормативно-правовая база борьбы с правонарушениями на воздушном транспорте»** рассматриваются процессы принятий универсальных международных правовых актов в сфере обеспечения авиационной безопасности.

В данном параграфе автор указывает, что с 60-х годов XX века международное сообщество столкнулось с новой проблемой, а именно – с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и приняло ряд международных актов для борьбы с ними. Эти акты квалифицировали в начале как правонарушения, а затем как преступления. Этими договорами являются:

Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна, принятая в Токио в 1963 г., Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, принятая в Гааге в 1970 г., Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, принятая в Монреале в 1971 г., Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, принятая в Монреале в 1988 г., Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения, принятая в Монреале в 1991 г., Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации, принятая в Пекине в 2010 г. и Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, 1970 г., Протокол 2014 г., дополняющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна 1963 г.

Диссертантом проводится анализ недостатков вышеуказанных договоров. Также проводится различие между ними.

В конце параграфа автор указывает причину неэффективности вышеуказанных документов и отмечает, что возникает необходимость принятия новых положений, касающихся превентивных мер в сфере деятельности государств по обеспечению авиационной безопасности.

**Во втором параграфе «Международные авиационные организации в борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации»** рассматривается роль некоторых ведущих международных авиационных организаций в борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Диссертант анализирует роль международных межправительственных и международных неправительственных авиационных организаций в борьбе с актами незаконного вмешательства.

Особо подчеркивается роль таких организации, как: Международная организация гражданской авиации (ИКАО), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международный совет аэропортов (МСА).

Также диссертант анализирует роль региональных организаций в борьбе с этой проблемой, среди которых - Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА).

Автор отмечает необходимость тесного сотрудничества субъектов международного права, для достижения более эффективных результатов в повышении уровня авиационной безопасности.

**В третьем параграфе «Роль отдельных государств в борьбе с авиационным терроризмом»** рассматриваются национальные законодательные акты таких государств, как Австралийский Союз, Великобритания, Доминиканская Республика, Новая Зеландия, Российская Федерация, Соединенные Штаты Америки, Французская Республика. Анализируя действующие законодательства этих государств и их политику в области обеспечения авиационной безопасности, диссертант обращает особое внимание на имплементацию норм международного права в национальные законодательства этих государств.

Проведенный диссертантом анализ законодательных актов вышеуказанных государств показывает, что обеспечение безопасности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства находится не на одинаковом уровне и это связано со многими факторами, например, с экономическими возможностями государств и т.п.

**В четвертом параграфе «Международно-правовое регулирование деятельности “воздушных маршалов”»** автор исследует вопрос размещения на борту воздушного судна специального сотрудника для обеспечения безопасности во время полета.

В настоящее время такой способ обеспечения авиационной безопасности существует в ряде государств. Однако большинство государств не придерживаются такого подхода при решении проблемы предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, а полагаются на наземные службы безопасности.

Диссертант приходит к выводу, что размещение специального сотрудника безопасности на борту воздушного судна не является эффективным способом обеспечения безопасности, так как его вмешательство во время спасательной операции или обезвреживания правонарушителя может привести к катастрофическим последствиям. Сказанному свидетельствует инцидент с рейсом 648 авиакомпании *EgyptAir*. Этот и другие похожие инциденты еще раз подтверждают, что основные меры безопасности должны осуществляться в аэропорту, а не на борту воздушного судна в полете.

В третьей главе **«Организация авиационной безопасности в наземных сооружениях»** диссертантом рассмотрены вопросы обеспечения авиационной безопасности в аэропортах и на аэродромах гражданской авиации, а также функционирования служб аэропортовой безопасности.

Диссертант предлагает возможные способы решения существующих проблем путем принятия новых универсальных международно-правовых норм.

В первом параграфе **«Организация и обеспечение авиационной безопасности в аэропорту»** диссертантом исследуются вопросы предпринимаемых мер обеспечения авиационной безопасности в аэропортах.

Исследуя некоторые крупные террористические акты в отношении гражданской авиации, среди которых отмечаются уничтожения воздушных судов индийской авиакомпании *Air India* над Атлантическим океаном, американской авиакомпании *Pan American* над Локерби (Шотландия), французской авиакомпании *Union de transports aériens (UTA)* над Нигером (Африка), путем использования пластических взрывчатых веществ, заранее заложенных в багаж. Диссертантом утверждается, что основные меры безопасности должны осуществляться в аэропорту.

В конце параграфа диссертант проводит анализ некоторых событий последних лет, в частности взрыв российского пассажирского самолета над Синайским полуостровом (Египет) 31 октября 2015 г. и взрыв на борту воздушного судна сомалийской авиакомпании *Daallo Airlines* в 2016 г., которые

происходили из-за несоблюдения определенных правил авиационной безопасности в аэропортах вылета.

Изучая вышеотмеченные и другие аналогичные инциденты с трагическими последствиями, диссертантом доказывается необходимость принятия универсальных международно-правовых норм в сфере предотвращения государствами противоправных действий в отношении гражданской авиации в аэропортах.

**Во втором параграфе «Обеспечение авиационной безопасности на аэродромах авиации общего назначения»** диссертантом рассматривается вопрос организации и реализации мер авиационной безопасности на аэродромах авиации общего назначения. В настоящее время на таких аэродромах большинства государств проверка лиц перед посадкой на борт воздушного судна практически не осуществляются, что является потенциальной угрозой для общественной безопасности.

В исследовании диссертант анализирует террористические акты 11 сентября 2001 года в Соединенных Штатах Америки и приходит к выводу, что на аэродромах авиации общего назначения отсутствуют соответствующая охрана и организованная система безопасности. Это позволяет без особых сложностей производить загрузку на борт воздушного судна взрывчатые и другие опасные вещества и использовать воздушное судно в качестве оружия для уничтожения людей и объектов. Для недопущения такой противоправной деятельности на аэродромах авиации общего назначения необходимо принять универсальные международно-правовые нормы, устанавливающие режим безопасности на этих объектах.

**В третьем параграфе «Правовой статус сотрудников службы авиационной безопасности аэропортов»** диссертантом проводится анализ национальной практики различных государств в отношении статуса сотрудников службы аэропортовой безопасности. В разных государствах правовой статус сотрудников службы аэропортовой безопасности различный. Например, до 2001 г. в большинстве государств проведение проверки пассажиров и их багажа

осуществлялись частными компаниями от имени авиакомпаний. Однако после террористических нападений 11 сентября 2001 г. в большинстве государств этот порядок был пересмотрен в пользу передачи указанных полномочий государственным службам безопасности.

Диссертант приходит к выводу о том, что сотрудники безопасности в аэропортах должны иметь статус государственного служащего, и ответственность за обеспечение авиационной безопасности в аэропортах должно лежать на государстве. Подобный вывод вытекает из того, что государство является основным гарантом безопасности граждан на своей территории и, соответственно, обеспечение безопасности в его аэропортах и на аэродромах гражданской авиации обязывает это государство нести ответственность за невыполнение своих обязанностей.

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

**В приложении** предлагается проект дополнения к Чикагской конвенции 1944 г.

## ПЕРЕЧЕНЬ РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

По теме диссертационного исследования автором опубликованы следующие работы:

*а) в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки Российской Федерации:*

1. Григорян П.А. Международные организации в борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации / П.А. Григорян // Закон и право. – 2017. – № 6. – С. 102–105. – 0,6 п.л.

2. Григорян П.А. Перспективы совершенствования международного права авиационной безопасности / П.А. Григорян // Международный правовой курьер. – Июнь 2017. – № 3. – С. 41–43. – 0,3 п.л.

3. Григорян П.А. Роль Пекинской конвенции 2010 г. в борьбе с воздушным терроризмом / П.А. Григорян // Евразийский юридический журнал. – 2017. – № 7. – С. 34-36. – 0,4 п.л.

4. Травников А.И., Григорян П.А. Международное право авиационной безопасности как институт международного воздушного права / А.И. Травников, П.А. Григорян // Евразийский юридический журнал. – 2015. – № 12. – С. 79-81. – 0,4 п.л.

*б) в других изданиях:*

5. Григорян П.А. Роль ведущих международных организаций в сфере обеспечения авиационной безопасности: международно-правовые аспекты // Современные проблемы международного космического, воздушного и морского права: материалы круглого стола XIV Международного конгресса «Блищенковские чтения» / П.А. Григорян; отв. ред. А.Х. Абашидзе, А.М. Солнцев. – М.: РУДН, 2016. – С. 70-77. – 0,5 п.л.

6. Григорян П.А. Роль Пекинской конвенции 2010 г. в борьбе с авиационным терроризмом // Современные проблемы международного космического и воздушного права: материалы круглого стола XV Международного конгресса «Блищенковские чтения» / П.А. Григорян; отв. ред. А.Х. Абашидзе, А.М. Солнцев, Н.Н. Емельянова – М.: РУДН, 2018. – С. 172-179. – 0,5 п.л.

**Григорян Петрос Арцрунович**  
*(Российская Федерация)*

**МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ  
АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

Диссертация посвящена комплексному исследованию международно-правовых проблем борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Актуальность данной проблемы связана с отсутствием в универсальных международных договорах положений об ответственности государств за обеспечение авиационной безопасности (англ. security), прежде всего в аэропортах и на аэродромах авиации общего назначения. Доказывается необходимость принятия международно-правовых норм, определяющих права и обязанности государств в сфере обеспечения авиационной безопасности в целях предотвращения террористических актов, в том числе с использованием гражданских воздушных судов в качестве оружия для уничтожения людей и объектов.

**Grigoryan Petros Artsrunovich**  
*(Russian Federation)*

**INTERNATIONAL LEGAL REGIME  
OF THE AVIATION SECURITY**

The PhD thesis is devoted to the complex research on the international legal problems of fights against acts of unlawful interference of the civil aviation activities. Significance of this problem is connected with the absence of the provisions on the responsibility of states for ensuring aviation security in the universal international agreements. This issue relates primarily to the airports and the aerodromes of general aviation. The present research proves the necessity of international legal norms adoption, defining the rights and obligations of the States in the field of aviation security in order to prevent terrorist acts, including using civil aircrafts as weapons for the destruction of people and objects.