

**Прохорова Марина Леонидовна****Prokhorova Marina Leonidovna**

доктор юридических наук, профессор кафедры  
уголовного права и криминологии  
Кубанского государственного университета

LL.D, Professor, Criminal Law  
and Criminal Studies Department,  
Kuban State University

**Князькина Анастасия Константиновна****Knyazkina Anastasia Konstantinovna**

кандидат юридических наук, доцент кафедры  
уголовного права и криминологии  
Кубанского государственного университета

PhD in Law, Associate Professor, Criminal Law  
and Criminal Studies Department,  
Kuban State University

## **МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ КВАЛИФИКАЦИЯ ЗАХВАТА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ДРУГИХ НЕЗАКОННЫХ ДЕЙСТВИЙ, НАПРАВЛЕННЫХ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

## **INTERNATIONAL LEGAL ASSESSMENT OF AIRCRAFT SEIZURE AND OTHER UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF CIVIL AVIATION**

---

**Аннотация:**

*В статье рассматривается конвенционный механизм установления преступности деяний, направленных против безопасности гражданской авиации, анализируются соответствующие международные нормы и корреспондирующие им положения российского уголовного закона, изучаются проблемы соответствия имплементирующих норм Уголовного кодекса РФ исходным договорным установлениям. Представлена классификация преступлений, направленных против безопасности гражданской авиации, на незаконные акты, совершаемые на борту воздушных судов, и акты, совершаемые в аэропортах, и на этой основе осуществляется уголовно-правовой анализ соответствующих деяний. В результате проведенного исследования авторы приходят к выводу о необходимости корректировки УК РФ и приведения его в соответствие с действующими международными нормами вследствие отсутствия в нем положений, касающихся ответственности за акты насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию.*

**Ключевые слова:**

*захват воздушных судов, угон воздушных судов, безопасность гражданской авиации, воздушный терроризм, акты насилия в аэропортах, конвенционные нормы, имплементирующие нормы.*

---

---

**Summary:**

*The conventional mechanism of establishing the criminal nature of acts against the safety of civil aviation is considered. The relevant international rules and the corresponding provisions of the Russian criminal law are analyzed. The problem of compliance of the implementing rules of the Criminal code of the Russian Federation with the international treaties is examined. The authors present the classification of offenses against the safety of civil aviation, unlawful acts on aircraft, and attacks at airports and conduct the criminal law analysis of the relevant acts in this regard. The research findings demonstrate that it is necessary to amend the Criminal Code of the Russian Federation and bring it into line with current international standards due to the lack of provisions in it regarding liability for acts of violence at airports serving international civil aviation.*

**Keywords:**

*aircraft seizure, aircraft hijacking, safety of civil aviation, aircraft piracy, acts of violence at airports, convention rules, implementing rules.*

---

Обострение террористической угрозы в современном мире заставляет задуматься над формированием подлинно эффективного и действенного механизма противодействия ей. Причем международный характер этого явления вынуждает государства, ни одно из которых не свободно от его негативного влияния, объединять соответствующие усилия, формируя для их реализации правовую основу. На уровне международного уголовного права сформирована и действует весьма обширная система правовых документов, регламентирующих вопросы борьбы с терроризмом. При этом стоит отметить, что к непосредственно террористическим здесь отнесены и преступные деяния, направленные против безопасности гражданской авиации, объективируемые в различных их вариациях. Это и угон воздушного судна, и его захват, и акты, посягающие на безопасность гражданской авиации, осуществляемые в аэропортах, и пр.

Группа деяний, посягающих на безопасность гражданской авиации, имеет довольно обширную международно-правовую нормативную основу, включающую: Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, от 14 сентября 1963 г. [1], Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов от 16 декабря 1970 г. [2], Конвенцию о

борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, от 23 сентября 1971 г. [3], Протокол от 24 февраля 1988 г. о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, от 23 сентября 1971 г. [4], Конвенцию о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации от 10 сентября 2010 г. [5].

В международном уголовном праве соответствующие посягательства, как отмечено ранее, имеют статус террористических преступлений, что предопределяет их объект, которым принято считать отношения в области обеспечения безопасности неопределенного, широкого круга лиц и интересов, как частных, так и общественных. Однако спецификой рассматриваемых деяний является то, что они нарушают безопасность в определенной сфере, а именно в области функционирования гражданской авиации. При этом, согласно ч. 1 ст. 21 Воздушного кодекса РФ [6], гражданской признается авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики. Как представляется, это определение носит универсальный характер, и его можно распространить в том числе на международную гражданскую авиацию. В то же время, согласно международным договорам, их положения неприменимы к воздушным судам, предназначенным для целей военной, таможенной или полицейской служб. Соответственно, таковые подлежат исключению из сферы гражданской авиации.

Все преступления рассматриваемой группы для удобства их анализа целесообразно подразделить на два вида. Критерием такого разграничения послужит место осуществления посягательств. Опираясь на него, их можно дифференцировать на незаконные акты, совершаемые на борту воздушных судов, и акты, совершаемые в аэропортах.

1. Акты, способные угрожать или угрожающие безопасности воздушного судна либо лиц или имущества, находящихся на его борту, либо акты, создающие угрозу обеспечению необходимого порядка и дисциплины на борту (ст. 1 Конвенции от 14 сентября 1963 г.). Следует иметь в виду, что такое воздушное судно, во-первых, должно быть в состоянии полета. Таковым оно считается с момента запираания всех его внешних дверей после посадки до момента открытия любой такой двери в целях высадки. В случае совершения судном вынужденной посадки считается, что полет осуществляется, пока за него, находящихся на его борту лиц и имущество не примут на себя ответственность компетентные власти. Во-вторых, судно может находиться на поверхности в открытом море или на поверхности в каком-либо ином районе, но вне пределов территории того или иного государства.

Рассматриваемое преступление объективируется вовне совершением деяний, создающих угрозу:

- 1) безопасности самого воздушного судна,
- 2) безопасности находящихся на его борту людей,
- 3) безопасности расположенного на его борту имущества,
- 4) должному порядку и дисциплине на борту.

Согласно ст. 11 Конвенции, преступными признаются акты вмешательства, захвата или другого противоправного установления контроля над воздушным судном в полете, реализуемые посредством применения силы или угрозы таковой, а также действия, образующие подготовку к выполнению такого акта.

Более детально данное преступление описано в Конвенции от 16 декабря 1970 г., посвященной конкретному виду акта, нарушающего безопасность гражданской авиации, – незаконному захвату воздушных судов, что и следует из ее названия. Под ним следует понимать осуществляемый незаконно с применением насилия или угрозы таковым либо путем всякой иной формы запугивания захват воздушного судна или осуществление над ним контроля. Попытка и соучастие в совершении любого из названных действий тоже преступны (ст. 1).

Поскольку названные конвенции не содержат конкретного перечня соответствующих деяний, их круг может трактоваться очень широко, в том числе включать захват или угон названного судна.

Угоном следует признавать противоправное самовольное использование злоумышленником воздушного судна в целях осуществления полета вне зависимости от совпадения места взлета и посадки. Под захватом воздушного судна следует понимать установление насильственным путем контроля над ним в целях дальнейшего угона такового, что создавало бы возможность использования транспортного средства для полетов в какую-либо географическую точку, удобную преступнику, либо создавать непреодолимые препятствия для следования судна по маршруту, намеченному ранее [7, с. 47–49]. В то же время создать исчерпывающий перечень таких деяний невозможно ввиду неконкретности конвенционных формулировок. Впрочем, упрекать за это создателей соответствующих актов вряд ли справедливо. Международные конвенции и иные акты рассчитаны на их имплементацию в государствах, принадлежащих к разным правовым си-

стемам, обладающих несходными правовыми традициями, неодинаковым уровнем законодательной техники, правовой культуры и правосознания. Учесть все подобные нюансы и строго формализовать определенные установления просто невозможно.

Согласно ст. 1 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, от 23 сентября 1971 г. данное преступление образуют следующие альтернативные деяния:

1) акт насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете, если подобное деяние порождает угрозу безопасности этого воздушного судна;

2) разрушение находящегося в эксплуатации воздушного судна либо нанесение ему повреждения, способного привести его в негодность или создать угрозу его безопасности в полете;

3) помещение на находящееся в эксплуатации воздушное судно посредством любого способа устройства или вещества, могущих привести к разрушению такового или причинению ему повреждения, угрожающего безопасности в полете, а равно совершение деяний, приводящих к помещению на судно названных приспособлений или субстанций;

4) приведение в негодность аэронавигационного оборудования или вмешательство в его работу при условии, что всякий такой акт способен формировать угрозу для безопасности воздушных судов в полете;

5) сообщение заведомо ложных сведений, создающее угрозу для безопасности воздушного судна в полете [8].

Преступными признаются, кроме того, покушение на названные противоправные деяния и соучастие в их совершении.

Более обширный перечень преступлений, образующих посягательства на безопасность воздушных судов, содержится в ч. 1 ст. 1 Конвенции от 10 сентября 2010 г. Помимо названных, Конвенцией запрещены:

а) использование находящегося в эксплуатации воздушного судна в целях причинения смерти, серьезного увечья, значительного ущерба имуществу или окружающей среде. При этом воздушное судно признается эксплуатируемым с момента начала процесса его подготовки к полету соответствующим персоналом или экипажем до истечения суток после любой посадки; период осуществления эксплуатации длится в течение всего времени полета воздушного судна;

б) высвобождение или сбрасывание с борта эксплуатируемого воздушного судна способом, могущим причинить смерть, нанести серьезный вред здоровью, значительный ущерб имуществу или окружающей среде или создающим возможность причинения названных последствий, всякого биологического, химического или ядерного оружия либо взрывчатых, радиоактивных или аналогичных веществ;

в) использование против находящегося в эксплуатации воздушного судна или на борту такового способом, причиняющим смерть, серьезное телесное повреждение, значительный ущерб имуществу или окружающей среде или создающим возможность причинения названных последствий, любого биологического, химического или ядерного оружия или взрывчатых, радиоактивных или аналогичных веществ;

г) осуществление перевозки, деяний, приводящих к перевозке, а равно способствующих ей, на борту воздушного судна:

1) любого взрывчатого вещества или радиоактивного материала при осведомленности о их предназначении для причинения смерти, серьезного вреда здоровью, ущерба или создания угрозы нанесения таковых (с условием или без такового, в зависимости от того, как это установлено национальным законодательством) с целью запугивания населения или понуждения правительства или международной организации к совершению какого-либо действия или воздержанию от него;

2) всякого биологического, химического или ядерного оружия при осведомленности, что оно относится к таковым;

3) всякого исходного материала, специального расщепляющегося материала, оборудования или материала, предназначенных или подготовленных непосредственно для обработки, использования или производства специального расщепляющегося материала, при наличии осведомленности о их предназначении для использования в деятельности, связанной с ядерными взрывными устройствами, либо в другой ядерной деятельности, не охватываемой гарантиями в соответствии с соглашением о гарантиях с МАГАТЭ;

4) всякого оборудования, материалов или программного обеспечения либо соответствующей технологии, вносящих весомый вклад в проектирование, изготовление или доставку биологического, химического или ядерного оружия, при отсутствии законного разрешения и при наличии намерения использовать их для достижения такой цели.

Преступными признаются, кроме того, угроза совершения всех вышеперечисленных действий, покушение на их осуществление, организация или иное соучастие в них, а также укрывательство лица, их совершившего.

Составы рассматриваемых преступлений сконструированы как формальные. Следовательно, они считаются оконченными с момента совершения одного из соответствующих деяний.

Все ранее названные преступления характеризуются прямым умыслом. Кроме того, для некоторых из этих деяний предусмотрена специальная цель – причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу либо окружающей среде. В этом случае она выступает конструктивным признаком, соответственно, ее установление является обязательным для квалификации.

Что касается отечественного уголовного законодательства, то в основном в части криминализации угона воздушного судна оно не противоречит международным обязательствам РФ в данном аспекте. Стоит заметить, что соответствующая норма содержит более обширный перечень транспортных средств, которые могут выступать предметом преступного посягательства. Это, помимо воздушного судна, водное судно и железнодорожный подвижной состав. Вопрос о квалификации иных преступлений, перечисленных в международных договорах, должен решаться с учетом положений УК РФ о преступлениях против личности, собственности, о террористическом акте, заведомо ложном сообщении об акте терроризма.

II. Незаконные акты насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, согласно Протоколу о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, от 24 февраля 1998 г., дополняющему Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, с внешней (объективной) стороны могут быть охарактеризованы как совершаемые противоправно, преднамеренно, сопровождаемые применением любого устройства, вещества или оружия при условии, что такой акт угрожает или способен создавать угрозу безопасности в аэропорту:

1) акт насилия в отношении лица в обслуживающем международную гражданскую авиацию аэропорту, причиняющий или способный причинить серьезный вред здоровью или смерти;

2) разрушение либо серьезное повреждение оборудования и сооружения обслуживающего международную гражданскую авиацию аэропорта либо воздушных судов, находящихся в аэропорту, но неэксплуатируемых, а равно создающее препятствия деятельности служб аэропорта.

Конвенция от 10 сентября 2010 г. в ч. 2 ст. 1 содержит сходный перечень деяний, однако уточняя, что они осуществляются с использованием любого устройства, вещества или оружия. Кроме того, Конвенция включает в объективную сторону угрозу совершения названных действий, покушение на их осуществление, организацию или иное соучастие в них, а также укрывательство лица, совершившего такое преступление.

Согласно ст. 179 Модельного УК для государств – участников СНГ [9], преступными признаются, в том числе, захват зданий, сооружений, средств сообщения и связи, иных коммуникаций или их удержание, сопровождаемые угрозой их уничтожения или повреждения. Данная норма может быть распространена и на аэропорты, обслуживающие международную гражданскую авиацию.

В отличие от ранее рассмотренных преступных деяний, осуществляемых на борту воздушного судна, незаконные акты насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, являются преступлениями с материальными составами или составами реальной опасности. Так, насилие в отношении лица в обслуживающем международную гражданскую авиацию аэропорту будет окончено с момента фактического причинения серьезного вреда здоровью или смерти (материальный состав преступления) или с момента возникновения угрозы наступления названных последствий (состав реальной опасности). Разрушение или серьезное повреждение оборудования и сооружения в обслуживающем международную гражданскую авиацию аэропорту либо расположенных в нем, но неэксплуатируемых воздушных судов, или препятствующее деятельности служб аэропорта, также будет окончено соответственно с момента разрушения, серьезного повреждения либо нарушения работы служб аэропорта. Это также характеризует состав как материальный, поскольку речь идет о наступлении определенных последствий. В то же время преступление, совершаемое в форме захвата, имеет формальный состав и окончено с момента совершения названного действия.

Перечисленные деяния с субъективной стороны характеризуются умыслом, который может быть как прямым, так и косвенным. Преступлению, совершаемому в форме захвата, свойствен только прямой умысел. Модельный УК предусматривает для анализируемых деяний специальную цель – понудить государство, организацию или гражданина к совершению какого-либо действия или воздержанию от него как условие освобождения захваченного объекта.

В российском уголовном законодательстве отсутствует специальная норма, предусматривающая ответственность за акты насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию. В связи с этим возникает вопрос о подходах к квалификации таких посягательств. Не имея возможности рассматривать подобные деяния в качестве разновидностей террористических действий, российский правоприменитель должен исходить из доступного арсенала уголовно-правовых средств реагирования на такие поведенческие акты. «Вивисекция» названных преступлений позволяет выделить в их составе посягательства на личность, ее жизнь и здоровье, а также на отношения собственности, поскольку речь идет, в том числе, о повреждении и разрушении определенных объектов с причинением или возможностью причинения имущественного ущерба. Следовательно, совершение преступлений, перечисленных в названных Протоколе и Конвенции, получает уголовно-правовую оценку в зависимости от конкретных обстоятельств содеянного как террористический акт, преступление против личности либо против собственности.

Вместе с тем такое положение следует признать пробелом, поскольку при отсутствии соответствующих законодательных положений можно вести речь о невыполнении государством взятых на себя обязательств и отсутствии должной оценки общественной опасности совершенных деяний. Полагаем, что криминализация указанных деяний в нормах гл. 24 УК РФ («Преступления против общественной безопасности») будет вполне обоснованным шагом российского законодателя. Здесь уместно вспомнить, что одним из принципов (критериев) осуществления этого процесса в специальной литературе признается его международно-правовая необходимость и допустимость [10]. Таким образом, «персональная» криминализация актов насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, в российском уголовном законодательстве вполне соответствовала бы названному принципу.

#### Ссылки:

1. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, от 14 сентября 1963 г. // Сборник международных договоров СССР. Вып. XLIV. М., 1990. С. 218–225.
2. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов от 16 декабря 1970 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXVII. М., 1974. С. 292–296.
3. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, от 23 сентября 1971 г. // Там же. Вып. XXIX. М., 1975. С. 90–95.
4. Протокол от 24 февраля 1988 г. о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Конвенцию ООН о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, принятую в Монреале 23 сентября 1971 г. // Сборник международных договоров СССР. Вып. XLV. М., 1991. С. 434–436.
5. Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации от 10 сентября 2010 г. [Электронный ресурс]. Конвенция не вступила в силу. Россия не подписала и не ратифицировала Конвенцию // Организация Объединенных Наций. URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/beijing\\_convention.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/beijing_convention.shtml) (дата обращения: 21.04.2018).
6. Воздушный кодекс РФ [Электронный ресурс] : федер. закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ : в ред. от 31 дек. 2017 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. Чучаев А.И. Преступления на воздушном транспорте (понятие и квалификация) : учеб. пособие / отв. ред. Б.В. Здравомыслов. М., 1986. 63 с.
8. См. также: Задерий В.В. Основные акты международного права в сфере борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации [Электронный ресурс] // Вестник Казахского национального педагогического университета им. Абая. 2011. URL: <https://articlekz.com/article/11319> (дата обращения: 23.05.2018).
9. Модельный УК для государств – участников СНГ от 17 февраля 1996 г. [Электронный ресурс] : в ред. от 27 нояб. 2015 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
10. См.: Злобин Г.А. Основания и принципы уголовно-правового запрета // Советское государство и право. 1980. № 1. С. 70–76 ; Курс российского уголовного права: Общая часть / под ред. В.Н. Кудрявцева, А.В. Наумова. М., 2001. С. 22.