

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

10 сентября 2010 г. в Пекине на Дипломатической конференции по авиационной безопасности была принята Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации. Конвенция 2010 г. перечислила составы преступлений террористического характера в сфере воздушного транспорта (ст. 1). Далее содержатся некоторые определения. Так, по ст. 2 «воздушное судно считается находящимся в полете в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки; в случае вынужденной посадки считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные власти не примут на себя ответственности за воздушное судно и за лиц и имущество, находящихся на борту; воздушное судно считается находящимся в эксплуатации с начала предполетной подготовки воздушного судна наземным персоналом или экипажем для конкретного полета до истечения двадцати четырех часов после любой посадки; период эксплуатации в любом случае продолжается в течение всего периода нахождения воздушного судна в полете. При этом Конвенция применяется независимо от того, совершает ли воздушное судно международный полет или полет на внутренних авиалиниях, только если: а) действительное или намеченное место взлета или посадки воздушного судна находится вне пределов территории государства регистрации такого воздушного судна; или б) преступление совершено на территории иного государства, чем государство регистрации воздушного судна (ст. 5).

На основании ч. 1 ст. 8. Конвенции каждое государство-участник принимает такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы установить свою юрисдикцию над преступлениями, указанными в статье 1, в следующих случаях: а) когда преступление совершено на территории данного государства; б) когда преступление совершено на борту или в отношении воздушного судна, зарегистрированного в данном государстве; с) когда воздушное судно, на борту которого совершено преступление, совершает посадку на его территории и предполагаемый преступник еще находится на борту; d) когда преступление совершено на борту или в отношении воздушного судна, сданного в аренду без экипажа арендатору, основное место деятельности которого или, если арендатор не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание которого

находится в этом государстве; е) когда преступление совершено гражданином этого государства. Согласно ч. 2 ст. 8 государства могут также установить свою юрисдикцию в отношении любого такого преступления в следующих случаях: а) когда преступление совершено против гражданина этого государства; б) когда преступление совершено лицом без гражданства, которое обычно проживает на территории этого государства.

Пекинская конвенция определила следующие преступления против международной гражданской авиации:

1) Первое преступление, которое было определено в соответствии с Пекинской конвенции, относится к любому лицу, совершающего преступление, если оно незаконно и преднамеренно совершает акт насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете, если этот акт может угрожать безопасности что воздушные суда. Это преступление имеет три существенные элементы: а) преступление должно быть совершено лицом на борту воздушного судна; б) воздушное судно должно быть в полете; в) совершенное деяние должно поставить под угрозу безопасность воздушного судна.

2) Второе преступление по Пекинской конвенции, совершено, когда человек разрушает воздушное судно в эксплуатации, или наносит ущерб этому воздушному судну, что выводит его из строя или полета, что может угрожать его безопасности в полете. Воздушное судно считается находящимся в эксплуатации с начала предполетной подготовки полета воздушного судна наземным персоналом или экипажем для конкретного полета до истечения двадцати четырех часов после любой посадки. Кроме того, срок службы будет, в любом случае продолжается в течение всего периода, в течение которого воздушное судно находится в полете, как это определено в Пекинской конвенции. Таким образом, волевое или бессмысленное деяние, совершенное членом технической группы (например, инженер по техническому обслуживанию) на стадии предварительного полета, если он повреждает воздушное судно, но не влияет на безопасность полета, не будет, в соответствии с этим положением, рассматривать незаконные действия, касающиеся международной авиации.

3) Третье преступление в Пекинской конвенции относится к лицу, размещающее или приводящие к помещению на воздушное судно в эксплуатации каких-либо средств, устройство или вещество, которое может разрушить такое воздушное судно; или привести к его повреждению, что выводит его из строя полета; или причинить ему повреждение, которое может угрожать его безопасности в полете. Интересно, что Пекинская конвенция не определяет слова «устройство» и «вещество». Кроме того, интересно, что Пекинская конвенция не включает слово «оружие».

4) Четвертое преступление в связи с какой-либо действия по незаконному вмешательству в деятельность гражданской авиации. Он предусматривает, что преступление совершено, когда человек разрушает или повреждает аэронавигационное оборудование или вмешивается в его эксплуатацию, если любой такой акт может угрожать безопасности воздушных судов в полете. Это, несомненно, относится к кибертерроризма, но связывает преступление исключительно для безопасности воздушного судна во время полета [4, с. 248-250].

Помимо модернизации положений о видах государственной юрисдикции Гаагской и Монреальской конвенций с учетом «новых и возникающих угроз», Пекинские документы 2010 г. содержат и определенную попытку устранить юрисдикционные недостатки данных документов, в частности их неэффективность в вопросах экстрадиции. Пекинская конвенция 2010 г. (ст. 13) и Пекинский протокол 2010 г. (ст. 8 bis) содержат однозначное положение о том, что ни одно из указанных в них преступлений не рассматривается для целей выдачи или взаимной правовой помощи «как политическое преступление или преступление, связанное с политическим преступлением, или преступление, вызванное политическими мотивами». Следует, однако, отметить, что положение о политическом преступлении дополняется так называемым «положением о гарантиях» (ст. 14 Пекинской конвенции 2010 г., ст. 8 Пекинского протокола 2010 г.), которое допускает исключения при выполнении обязательства о выдаче или предоставлении взаимной правовой помощи: если государство имеет веские основания полагать, что просьба о выдаче или о взаимной правовой помощи имеет целью судебное преследование и наказание лица по причине его расы, вероисповедания, национальности, этнического происхождения, политических убеждений или пола, оно не обязано выдавать такое лицо или предоставлять такую помощь. Представляется, что данное правило ослабляет положения о выдаче, создавая возможность необоснованного отказа в ней [2, с. 119].

Исходя из положений Конвенции, видно, что воздушные суда могут стать оружием массового уничтожения и способствовать развитию интернационального гипертерроризма. Поэтому возникает закономерный вопрос, может ли государство уничтожать пассажирские гражданские воздушные суда, преднамеренно используемые для целей, очевидно несовместимых с задачами гражданской авиации и представляющих очевидную угрозу жизни людей и объектам на земле. Такие ситуации предлагают чрезвычайно сложный выбор между жизнью невинных пассажиров и возможным огромным ущербом вследствие наступления, например, экологической катастрофы и т.д. Действующее международное право ограничивает (но не запрещает) применение вооруженной силы против гражданских воздушных судов [3, с. 331].

Одобрение и ратификация Пекинских документов всеми

государствами – членами ИКАО явились бы значительным шагом вперед в деле международного сотрудничества по предотвращению всего спектра незаконных актов в отношении гражданской авиации, увеличению эффективности судебного преследования и наказания террористов. К примеру, согласно предложенным в Пекине нормам высказывание угрозы совершить преступление может повлечь за собой уголовную ответственность, если обстоятельства свидетельствуют о том, что угроза является реальной. Кроме того, при некоторых условиях сговор или пособничество преступлению, независимо от того, совершено преступление или нет, также может быть наказуемым деянием. Пекинская конвенция имеет преимущественную силу по отношению к Монреальской конвенции 1971 г. и в отношениях между государствами – участниками изменяет протокол об аэропортах 1988 г. Пекинский протокол в отношениях между государствами – участниками изменяет Гаагскую конвенцию 1970 г. Именно поэтому первоочередной задачей является не просто признание государствами-членами ИКАО важности расширения и укрепления глобального режима авиационной безопасности в свете новых и возникающих угроз, но и подписание, и ратификация этих двух документов в ближайшие сроки [1, с. 218].

Литература

1. Деркачевский И. В. Анализ международной и украинской правовых баз по обеспечению авиационной безопасности / И. В. Деркачевский, А. А. Сердюков // Открытые информационные и компьютерные интегрированные технологии. – 2016. – № 74. – С. 216-221.
2. Конюхова А. Конвенции о борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации: проблемы юрисдикции / А. Конюхова // Право и управление. XXI век. – 2015. – № 1. – С. 116-121.
3. Лули Р. Противодействие актам ненадлежащего использования гражданской авиации (международно-правовые проблемы) / Р. Лули // Вестник РУДН. Серия Юридические науки. – 2014. – № 4. – С. 330-336.
4. Abeyratne R. The Beijing Convention of 2010: an important milestone in the annals of aviation security // Air and space law, 2011, Vol. 36, Issue 3, pp. 243-255.