

**Кулиев И.О.,**  
д.ю.н., профессор,  
**Керимов Ш.М.,**  
к.ю.н., доцент,  
**Муршудова С.Х.,**  
к.ю.н.,

Национальная Академия Aviации, г. Баку, Республика Азербайджан

## **РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА В ОБЛАСТИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ТЕРРОРИЗМА**

В истории борьбы с терроризмом знаменательным является 1937 год, когда в Женеве была принята Конвенция о предупреждении и пресечении терроризма, которая не вступила в силу, но оказала важное значение на последующую практику [2, 3]. В феврале 1971 года была заключена Вашингтонская конвенция о предотвращении и наказании терроризма, принимающего форму международно значимых преступлений против личности, и связанного с этим вымогательства; в 1977 году Европейская конвенция о пресечении терроризма, в 1987 году аналогичная Региональная конвенция, заключенная государствами Ассоциации регионального сотрудничества Южной Азии. [1, с.22-35].

Гражданская авиация является одним из основных потенциальных объектов терроризма. Как свидетельствует международная практика борьбы с терроризмом, объекты воздушного транспорта нередко становятся средством достижения преступных целей лиц и организаций, пытающихся путем совершения террористических акций добиться удовлетворения экономических, политических и иных требований, подвергая при этом опасности сотни человеческих жизней [5].

Современный терроризм выбрал воздушный транспорт ввиду уязвимости воздушных судов, возможности относительно простого захвата и удержания большого количества заложников, затрудненности проведения контртеррористической операции на воздушном судне, находящемся в полете, возможности свободного перемещения в пространстве, а также ввиду большого общественного резонанса. Вследствие этого "захват и угон ВС расценивается преступником как одно из результативных средств достижения цели" [4].

До сих пор достаточно проблематичным остается разработка понятия авиационного терроризма. Успешная борьба с пресечением и предупреждением этого явления, в первую очередь, зависит от точного научно-разработанного понятия "авиационный терроризм", определения направлений борьбы с ним, классификация этого понятия, а также уже

сточения ответственности за умышленные действия против безопасности авиации в целом.

В некоторых литературных источниках очень часто употребляется термин "воздушный терроризм". Но на наш взгляд, этот термин имеет определенную пространственную и отраслевую ограниченность действия. Ввиду комплексного характера борьбы с терроризмом, защиту от авиационного терроризма обеспечивают не только правоохранительные органы, но и субъекты авиационной деятельности, органы государственной и исполнительной власти. Борьба с авиационным терроризмом должна представлять собой комплекс мер, направленных на профилактику, предупреждение, пресечение террористического акта, минимизацию последствий этого акта для безопасности гражданской авиации.

Азербайджанская Республика 2 февраля 2001 года присоединилась к Международной конвенции о борьбе с бомбовым терроризмом (принята 15 декабря 1997 года), в 2001 года к Международной Конвенции о борьбе с финансированием терроризма (принята 9 декабря 1999 года), а в 2003 году к Европейской Конвенции о пресечении терроризма (принята 27 января 1977 года).

В целях борьбы с воздушным терроризмом Азербайджан в 1999 году ратифицировал Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 1970), Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 1971), 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, принятую в Монреале (Монреаль, 1988), Конвенцию о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (Монреаль, 1991), а также в 2003 году присоединился к Конвенции о преступлениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (Токио, 1963).

Национально-правовыми основами обеспечения авиационной безопасности в Азербайджанской Республике являются Основной Закон (Конституция) нашего государства, Законы "О национальной безопасности", "Об авиации", "О борьбе с терроризмом" и другие национальные и международные правовые акты по предупреждению и пресечению всех актов незаконного вмешательства и проявлений терроризма. Однако, в современных условиях необходимо совершенствование существующего законодательства в ответ на возникающие угрозы. Одним из способов такого совершенствования является унификация законодательства государств, интеграция в международные системы безопасности, использо-

вание положительного международного опыта по борьбе с авиационным терроризмом и современными методами обеспечения безопасности полетов, участие правоохранительных органов на каждой стадии обеспечения авиационной безопасности.

#### *Литература*

1. Горбунов Ю.С. Международно-правовое регулирование борьбы с захватом заложников // Московский журнал международного права. 1993.– №3
2. Змеевский А.В. Предотвращение международного терроризма и контроль над ним. Международное право и международная безопасность: военная и политическая области. Диалог советских и американских экспертов. М., 1991.
3. Нигматулин Р.В. Проблемы противодействия преступности в современных условиях: Материалы международной научно-практической конференции 16-17 октября 2003 г. Уфа
4. Прозоров С.Е., Зубков Б.В. Авиационная безопасность: Учебное пособие.– М.: Московский государственный технический университет ГА. 2004
5. Распопов О.Н. О мерах, принимаемых органами внутренних дел на транспорте, по обеспечению антитеррористической безопасности пассажиров// Транспортная безопасность и технологии. 2006.– №1

УДК 341.1/8

**Кулиев И.О.,**  
д.ю.н., профессор,  
**Муршудова С.Х.,**

к.ю.н., Национальная Академия Авиации, г. Баку, Республика Азербайджан

### **МЕЖДУНАРОДНАЯ СИСТЕМА БОРЬБЫ С ТЕРРОРИЗМОМ**

В целях усиления борьбы с терроризмом и повышения уровня авиационной безопасности в 2010 году на Дипломатической конференции ИКАО в Пекине были приняты два международных договора – Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации и Протокол, дополняющий Гаагскую конвенцию 1970 года о борьбе с незаконным захватом воздушных судов. Данная Конвенция и Протокол направлены на совершенствование авиационного законодательства и возможности борьбы с терроризмом.

Новые договоры обязывают стороны криминализировать ряд новых и возникающих угроз безопасности гражданской авиации, включая использование самолетов в качестве оружия. Эти конвенции также обновляют положения о развитии сотрудничества между государствами в борьбе с терроризмом, направленным против гражданской авиации, подчеркивая при этом необходимость соблюдения прав человека в отношении подозреваемых террористов и справедливого обращения с ними. Пекинская конвенция 2010 года также обязет государства криминализировать перевозки биологического, химического и ядерного оружия и сопутствующих материалов. Такие нормы отражают связь между распространением вооружений и терроризмом и обязывают международное сообщество принимать меры по борьбе с обоими этими явлениями [1].

В соответствии с Пекинской Конвенцией криминализируются следующие действия: использование гражданского воздушного судна в качестве оружия для причинения смерти, нанесения ущерба здоровью или имуществу; использование гражданского воздушного судна для приведения в действие биологического, химического и ядерного (BCN) оружия или подобных веществ для причинения смерти, нанесения ущерба здоровью или имуществу; использование BCN-оружия или подобных веществ для нападения на гражданское воздушное судно; незаконный провоз BCN-оружия или определенного соответствующего материала; незаконный провоз взрывчатого или радиоактивного материала для террористических целей; кибернетическая атака на аэронавигационное оборудование [2].

Конвенция вводит следующие принципы: любое правонарушение, подпадающее под юрисдикцию настоящих инструментов, не может рассматриваться как политическое преступление; лица, руководящие и организующие преступления, должны нести уголовную ответственность; действия вооруженных сил не регулируются настоящими инструментами, если они регулируются другими правилами [3].

Эти новые правовые инструменты с многих сторон дополняют и поддерживают практические меры по обеспечению авиационной безопасности и отвечают целям, согласованным на Ассамблее 2010 года в контексте Специальной декларации по авиационной безопасности. Пекинская конвенция продолжает и совершенствует положения Конвенции о борьбе с незаконными актами против безопасности гражданской авиации (Монреальская конвенция, 1971) и прилагаемого к ней Протокола по актам насилия в аэропортах (1988), подписанных государствами-участниками. В то же время Пекинский Протокол уточняет Конвен-