

DOI: 10.17803/1994-1471.2022.135.2.053-062

С. Н. Зайкова*

Международно-правовые основания и условия формирования российской системы административно-правового обеспечения авиационной безопасности

Аннотация. Российская государственная система обеспечения авиационной безопасности основана на законодательстве, определяющем цели, задачи, принципы и правовой статус участников транспортных правоотношений. Целью исследования стало определение международно-правовых оснований и условий, способствующих развитию российского законодательства в области транспортной безопасности, изучение международного опыта борьбы с терроризмом на транспорте и основных положений конвенционных решений, закрепляющих обязательные требования для стран-участников. В статье представлены результаты анализа международного, российского законодательства и мнения ученых, практических работников относительно формирования устойчивой российской системы транспортной безопасности, ее интеграции в международную систему безопасности. Выявлены различные конвенционные толкования понятий «воздушное судно, находящееся в полете», «незаконные акты на борту воздушного судна», различные подходы к определению юрисдикции государств. Внесены предложения по дополнению ст. 20.1 «Мелкое хулиганство» КоАП РФ частью, предусматривающей ответственность за мелкое хулиганство, совершенное на борту воздушного судна: «Мелкое хулиганство, то есть нарушение общественного порядка, которое угрожает или может угрожать безопасности воздушного судна».

Ключевые слова: транспортная безопасность; государственная система транспортной безопасности; конвенции; международные соглашения; борьба с терроризмом; транспорт; государственное управление; безопасность; национальная безопасность; безопасность на транспорте.

Для цитирования: Зайкова С. Н. Международно-правовые основания и условия формирования российской системы административно-правового обеспечения авиационной безопасности // Актуальные проблемы российского права. — 2022. — Т. 17. — № 2. — С. 53–62. — DOI: 10.17803/1994-1471.2022.135.2.053-062.

© Зайкова С. Н., 2022

* Зайкова Светлана Николаевна, кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры административного и муниципального права Саратовской государственной юридической академии
Вольская ул., д. 1, г. Саратов, Россия, 410056
snzaikova@rambler.ru

International Law Foundations and Conditions for the Formation of the Russian System of Administrative and Legal Support for Aviation Security

Svetlana N. Zaikova, Cand. Sci. (Law), Associate Professor, Department of Administrative and Municipal Law, Saratov State Law Academy
ul. Volskaya, d. 1, Saratov, Russia, 410056
snzaikova@rambler.ru

Abstract. The Russian state system for ensuring aviation security is based on legislation that defines the goals, objectives, principles and a legal status of participants in transport legal relations. The purpose of the study was to determine the international legal foundations and conditions that contribute to the development of Russian legislation in the field of transport security, to study international experience in the fight against terrorism in transport and the main provisions of convention decisions that establish mandatory requirements for participating countries. The paper presents the results of the analysis of international, Russian legislation and the opinions of scientists, practitioners regarding the formation of a sustainable Russian system of transport security, its integration into the international security system. It describes various convention interpretations of the concepts of «aircraft in flight», «illegal acts on board an aircraft», various approaches to determining the jurisdiction of states. Proposals have been made to supplement Art. 20.1 «Petty hooliganism» of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation with the part providing for liability for petty hooliganism committed on board: «Petty hooliganism, that is, a violation of public order that threatens or may threaten the safety of the aircraft.»

Keywords: transport security; state system of transport security; conventions; international agreements; fight against terrorism; transport; public administration; safety; national security; transport safety.

Cite as: Zaikova SN. Mezhdunarodno-pravovye osnovaniya i usloviya formirovaniya rossiyskoy sistemy administrativno-pravovogo obespecheniya aviatsionnoy bezopasnosti [International Law Foundations and Conditions for the Formation of the Russian System of Administrative and Legal Support for Aviation Security]. *Aktual'nye problemy rossijskogo prava*. 2022;17(2):53-62. DOI: 10.17803/1994-1471.2022.135.2.053-062. (In Rus., abstract in Eng.).

Масштабность проблем обеспечения транспортной безопасности с 30-х гг. XIX в. привела к созданию и совершенствованию в каждой стране национального законодательства и к разработке международных правовых актов, регулирующих вопросы межгосударственного сотрудничества в рассматриваемой области.

Проблема защищенности транспортного комплекса и пассажиров имеет актуальное значение для каждой страны и по сегодняшний день. Международное право¹ закрепляет за каждым право на свободу передвижения, такое

право может быть ограничено только в интересах национальной безопасности (п. 3 ст. 2). Соответственно, все страны обязаны обеспечить безопасное передвижение (перевозку) по своей территории.

В основу формирования системы административно-правового обеспечения транспортной безопасности в России положен международный опыт борьбы с терроризмом, в том числе на транспорте.

Как показывает история², транспортные комплексы значительного количества государств подвергались террористическим атакам.

¹ Конвенция о защите прав человека и основных свобод ЕТС № 005: заключена в г. Риме 4 ноября 1950 г. (с изм. от 13.05.2004) (вместе с Протоколом № 1 (подписан в г. Париже 20 марта 1952 г.), Протоколом № 4 об обеспечении некоторых прав и свобод помимо тех, которые уже включены в Конвенцию, и первый Протокол к ней (подписан в г. Страсбурге 16 сентября 1963 г.), Протоколом № 7 (подписан в г. Страсбурге 22 ноября 1984 г.)) // Бюллетень международных договоров. 2001. № 3.

² История терактов на транспорте. Официальный сайт ООО «НПО Центр сертификации транспортной безопасности» // URL: <http://npo-cstb.ru/info/articles/istoriya-teraktov-na-transporte/> (дата обращения:

Транспортная безопасность представляет собой защищенность транспортного комплекса и лиц, находящихся в транспортных средствах и на территории соответствующей инфраструктуры, от незаконных актов вмешательства и иных противоправных действий. Особое место в правовом регулировании транспортной безопасности занимает правовая регламентация авиационной безопасности, поскольку самым привлекательным для террористов является авиационный транспорт и его транспортная инфраструктура.

От взрывчатки, пронесенной на борт, были взорваны авиалайнеры в Бельгии (1933 г.), в Филиппинах (1949 г.), в США (1955, 1960, 1976, 1983, 2001 гг.), в Ирландии (1985 г.), в Шотландии (1988 г.), в Нигерии (1989 г.), в Египте (2015 г.). Основными способами доставки взрывных устройств на борт стали: передача заминированного багажа пассажирам, не подозревавшим об истинном содержании груза, и закладка взрывчатых веществ в обувь. В 2006 г. в Великобритании было впервые зафиксировано использование террористами взрывчатой жидкости.

Захваты самолетов состоялись в Перу (1930 г.)³, а в США в 2001 г. были захвачены воздушные суда, которые впоследствии использовались для уничтожения зданий Всемирного торгового центра в Нью-Йорке и Пентагона.

Международные аэропорты подверглись атакам в Греции (Афины, 1968 г.), в Швейцарии (Цюрих, 1969 г.), в Баварии (Мюнхен, 1970 г.), в Испании (Мадрид, 2006 г.), в Бельгии (Брюссель, 2016 г.), во Франции (Париж, 1983 г., 2017 г.).

Значительное количество актов вмешательства в работу авиатранспорта привело к созданию и развитию международно-правового регулирования авиационной безопасности как составной части транспортной безопасности.

В настоящее время сразу несколько конвенций и международных договоров, составляющих международное воздушное право, определяют требования по обеспечению авиационной безопасности. Ряд ученых⁴ называют указанные договоры универсальными. С подобным мнением можно согласиться, поскольку имеет место всеобъемлющий охват рассматриваемых правоотношений. Проанализированные ниже международные договоры, направленные против международного терроризма, предусматривают и предупредительные (профилактические) меры, и пресекающие, и восстановительные, и меры принуждения.

Первой следует отметить Чикагскую конвенцию⁵. Заключенная в 1944 г., она положила основу для формирования как международного аэронавигационного права⁶, так и национальных, закрепив значимые договоренности между

14.03.2021) ; Терракты в Европе в 2015–2017 годах. Официальный сайт РИА «Новости» // URL: <https://ria.ru/20170322/1490610465.html> (дата обращения: 14.03.2021).

³ Чучаев А. И., Пожарский А. Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика : монография. М. : Проспект, 2018. С. 256.

⁴ Меркурьев В. В. Террористические преступления в новой редакции Уголовного кодекса // Законы России: опыт, анализ, практика. 2013. № 10. С. 47–56 ; Ильин Н. Н. Возможности и условия международного сотрудничества следственных органов по использованию специальных знаний в сфере транспорта при расследовании преступлений // Международное уголовное право и международная юстиция. 2020. № 6. С. 16–19 ; Мышко Ф. Г., Стригунова Д. П. Правовое регулирование международных воздушных перевозок пассажиров // Современное право. 2013. № 11. С. 137–142 ; Выгодянский А. В. Правовое регулирование международных воздушных перевозок пассажиров и грузов // Юрист. 2013. № 2. С. 12–15 ; Багларида М. Ф. Новеллы российского правового регулирования ответственности за неимущественный вред, причиненный пассажиру при международной воздушной перевозке // Современное право. 2018. № 7–8. С. 40–44.

⁵ Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 7 декабря 1944 г.) // Документ опубликован не был. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

⁶ Международное воздушное право : учебник / А. И. Травников [и др.] ; под ред. А. И. Травникова, А. Х. Абшидзе. М. : Юрайт, 2018. С. 217.

странами по вопросам развития гражданской авиации.

Во-первых, при установлении национальных правил для воздушных судов строго регламентировать требования по безопасности.

Во-вторых, не применять оружия против гражданских воздушных судов и не допускать их перехват в случае угрозы жизни пассажиров и безопасности воздушного судна (п. «d» ст. 3, ст. 3 bis).

Среди основных административно-правовых средств, направленных на транспортную защищенность, отметим следующие обязанности договаривающихся государств:

- единообразно отражать в национальных законах (правилах, регламентах) положения международного договора;
- создать правовую базу для привлечения к ответственности лиц (независимо от их административно-правового статуса), нарушающих установленные правила;
- оказать помощь воздушным судам, терпящим бедствие;
- назначить расследование обстоятельств происшествия с воздушным судном;
- обеспечить регистрацию воздушных судов;
- предоставить аэронавигационные средства и стандартные эксплуатационные системы;
- обеспечить наличие документации на воздушном судне, подтверждающей его регистрацию, годность к полетам, квалификацию членов экипажа, а также бортовой журнал, список фамилий пассажиров (документы на груз).

Еще одним значимым решением Чикагской конвенции стало учреждение Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Ее основной миссией по-прежнему является развитие безопасной мировой авиации, содействие

региональному сотрудничеству по вопросам защищенности транспортного комплекса⁷. Как межправительственное специализированное учреждение ООН, организация выполняет множество функций, одна из них — обучающая, десять учебных центров реализуют программу подготовки в области безопасности полетов.

СССР присоединился к Чикагской конвенции 14 ноября 1970 г., одновременно вступив в ИКАО. Российская Федерация является членом ИКАО с 26 декабря 1991 г. (как правопреемник СССР).

В настоящее время положения указанного международного договора реализуются на территории нашей страны, нормативные правовые акты в области использования воздушного пространства, организации полетов отражают основные положения анализируемого международного акта:

- статья 3 Воздушного кодекса РФ⁸ определяет приоритет международных договоров относительно национального законодательства;
- российские правила использования воздушного пространства⁹ отражают международные требования по обеспечению безопасности полетов воздушных судов;
- положения авиационных правил по выполнению полетов в гражданской авиации¹⁰ учитывают требования п. 12 Конвенции о МГА о соблюдении действующих над территорией другого государства правил (регламентов) по вопросам организации полетов и маневрирования судов;
- выдача разрешений на полеты иностранных воздушных судов через российское воздушное пространство (транзит), государственная регистрация воздушных судов и ведение их реестра осуществляются Росавиацией в соответствии с административными регламен-

⁷ Информация с официального сайта ИКАО // URL: <https://www.un.org/ru/ecosoc/icao/> (дата обращения: 15.03.2021).

⁸ Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997 № 60-ФЗ // СЗ РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

⁹ Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // СЗ РФ. 2010. № 14. Ст. 1649.

¹⁰ Приказ Минтранса России от 31.07.2009 № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2009. № 43.

тами¹¹, учитывающими положения Чикагской конвенции.

Значимым международным решением по вопросам авиационной безопасности стала Токийская конвенция¹².

В отличие от предыдущей, Токийская конвенция не определяет превентивные меры обеспечения транспортной безопасности, но содержит толкования отдельных терминов и важные международные положения, определяющие юрисдикцию государств в случае совершения преступлений, иных незаконных актов на борту воздушного судна в момент его нахождения в полете вне пределов национальной территории.

Судно признается находящимся в полете в период времени с момента включения двигателя в целях взлета до момента окончания пробега при посадке.

Под незаконными актами понимаются правонарушения, и не важно, являются ли они преступлениями. Главный квалифицирующий признак заключается в том, что имеется угроза (реальная или предполагаемая) безопасности воздушного судна, а также пассажиров и их имущества.

В случае совершения указанных актов капитан судна может применить к нарушителю ограничительные меры для поддержания дисциплины на борту и обеспечения безопасности. По сути, речь идет о мерах административного принуждения.

Также дается понятие «незаконного захвата воздушного судна». Наряду с захватом в это понятие включено противоправное осуществление лицом, находящимся на борту, с использованием силы (угрозы силой) контроля над воздушным судном.

Что касается юрисдикции государств, то Токийская конвенция предусматривает несколько вариантов:

- территориальную, привязанную к территории совершения преступления;
- экстерриториальную¹³, при которой «государство регистрации воздушного судна правомочно осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту» (п. 1 ст. 3);
- исключительную юрисдикцию. Она позволяет другим государствам (наряду с приоритетной национальной юрисдикцией) осуществлять уголовное преследование в исключительных случаях, например, если преступление направлено против безопасности такого государства.

Токийская конвенция урегулировала спорные вопросы определения правомочия (подсудности) государств¹⁴, четко очертив круг возможных случаев применения исключительной юрисдикции.

Российская Федерация как правопреемник СССР (присоединился к данному документу в 1987 г.) исполняет условия указанной конвен-

¹¹ Приказ Минтранса России от 12.11.2013 № 349 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по выдаче разрешений на транзитные полеты иностранных воздушных судов через воздушное пространство Российской Федерации» // Российская газета. 2014. № 109 ; приказ Минтранса России от 05.12.2013 № 457 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по государственной регистрации гражданских воздушных судов и ведению Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2014. № 16.

¹² Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.) // Международное публичное право : сборник документов. М. : Бек, 1996. Т. 2. С. 439–445.

¹³ Сиенхо Йии. Универсальная юрисдикция: понятие, теория и практика // Российский юридический журнал. 2012. № 4. С. 7–31.

¹⁴ Колодкин А. Л., Гуцуляк В. Н., Боброва Ю. В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М. : Статут, 2007. С. 298.

ции, прежде всего в понятийном аппарате. Например, содержание понятия «воздушное судно, находящееся в полете» (п. 3 ст. 1 Токийской конвенции) отражено в установленном постановлением Правительства РФ¹⁵ понятии «полет» — движение воздушного судна с момента взлета до окончания посадки.

Вопросы по пресечению террористических актов в воздушной среде закреплены в Федеральном законе «О противодействии терроризму»¹⁶. Для пресечения полетов воздушных судов, используемых или захваченных террористами, законом предусмотрена возможность применения Вооруженных Сил РФ.

По состоянию на 1 марта 2021 г. Правительством РФ подписано девять соглашений о воздушном сообщении, включающих положения об авиационной безопасности, с правительствами Лаосской Народно-Демократической Республики¹⁷, Королевства Камбоджа¹⁸, Исламской Республики Афганистан¹⁹ и рядом других стран.

Остается нерешенным вопрос с административной ответственностью для хулиганов-авиадебоширов, которые совершают незаконные акты во время полета. Международные конвенции, кроме уголовной ответственности, допускают и иную ответственность, например административную. В связи с этим предлагается дополнить ст. 20.1 КоАП РФ частью третьей следующего содержания:

«3. Мелкое хулиганство, то есть нарушение общественного порядка, которое угрожает или может угрожать безопасности воздушного судна».

Особое место в числе международных договоренностей занимает Гагская конвенция²⁰. В ней закреплено толкование ряда понятий и следует отметить иное толкование термина «воздушное судно, находящееся в полете» по сравнению с Токийской конвенцией. Им считается судно «...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 ответственность за воздушное судно и за лиц и имущество, находящиеся на борту» (п. 1 ст. 3).

Установлена обязанность государств — участников договора по применению к преступникам «суровых» мер наказания. Прежде всего, необходимо заключить преступника под стражу, обязательно проинформировать о задержании государства гражданства задержанного лица и регистрации воздушного судна, принять меры к производству предварительного расследования фактов (уголовно-процессуальные действия).

В рассматриваемом международном договоре впервые была закреплена императивная формула (*aut dedere — aut judicare*²¹) — обя-

¹⁵ Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // СЗ РФ. 2010. № 14. Ст. 1649.

¹⁶ Федеральный закон от 06.03.2006 № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» // СЗ РФ. 2006. № 11. Ст. 1146.

¹⁷ Распоряжение Правительства РФ от 25.09.2017 № 2040-р «О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Лаосской Народно-Демократической Республики о воздушном сообщении» // СЗ РФ. 2017. № 40. Ст. 5895.

¹⁸ Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2015 № 502-р «О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Камбоджа о воздушном сообщении» // СЗ РФ. 2015. № 14. Ст. 2147.

¹⁹ Распоряжение Правительства РФ от 27.08.2012 № 1534-р «О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Исламской Республики Афганистан о воздушном сообщении» // СЗ РФ. 2012. № 36. Ст. 4953.

²⁰ Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.) // Действующее международное право. М. : Московский независимый институт международного права, 1997. Т. 3. С. 576–578.

²¹ Волеводз А. Г. О некоторых проблемах реализации обязательства «*aut dedere aut judicare*» в международном антитеррористическом сотрудничестве // Международное уголовное право и международная

зательство «или выдавать, или осуществлять судебное преследование»: «Договаривающееся государство, на территории которого оказывается предполагаемый преступник, если оно не выдает его, обязано без каких-либо исключений и независимо от того, совершено ли преступление на его территории, передать дело своим компетентным органам для целей уголовного преследования» (ст. 7).

Рассматриваемый международный договор, ратифицированный в 1971 г., в настоящее время исполняется российской стороной.

Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреальская конвенция)²², уточнила понятие преступления на борту воздушного судна, дополнив такими действиями, как порча аэронавигационного оборудования, повреждение судна. По мнению ученых, рассматриваемое понятие было дополнено «актами диверсии» против гражданской авиации²³.

Положения ратифицированной СССР в 1972 г. Монреальской конвенции нашли отражение в российском законодательстве, например, установлена ответственность за угон воздушного

судна, в том числе сопряженный с осуществлением террористической деятельности (ст. 211 Уголовного кодекса РФ²⁴).

Требования, направленные на обеспечение авиационной безопасности, также содержатся в следующих международных решениях: о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию²⁵, о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения²⁶, о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации²⁷.

На основе рассмотренных выше международных договоров в Российской Федерации разработана Федеральная система обеспечения авиационной безопасности²⁸. Данным документом определяются правовые и организационные основы обеспечения транспортной безопасности гражданской авиации. Он обязателен для выполнения:

— на территории России всеми авиапредприятиями, хозяйствующими субъектами, осуществляющими эксплуатацию аэропортов, эксплуатантами воздушных судов независимо от государства регистрации судна, а также

юстиция. 2020. № 3. С. 3–9 ; Скуратова А. Ю. Обязательство «aut dedere, aut judicare»: современные проблемы международно-правового содержания // Международное уголовное право и международная юстиция. 2020. № 2. С. 3–7 ; Штурма П. Универсальная юрисдикция и наказание за серьезные нарушения Женевских конвенций 1949 г. // Известия вузов. Правоведение. 2010. № 4. С. 83–92.

²² Конвенция ООН о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.) // URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aviation_security.shtml (дата обращения: 15.03.2021).

²³ Рухлинский В. М. Государственное регулирование деятельности гражданской авиации России в сфере требований ИКАО // Транспортное право. 2014. № 2. С. 25–28.

²⁴ Уголовный кодекс РФ от 13.06.1996 № 63-ФЗ // СЗ РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

²⁵ 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 23 сентября 1971 г. // Сборник международных договоров СССР. Вып. XLV. М., 1991. С. 434–436.

²⁶ Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (заключена в г. Монреале 1 марта 1991 г.) // СЗ РФ. 2008. № 9. Ст. 818.

²⁷ Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (заключена в г. Пекине 10 сентября 2010 г.) // Документ опубликован не был. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

²⁸ Федеральная система обеспечения авиационной безопасности (Национальная программа авиационной безопасности) (одобрено Межведомственной комиссией по авиационной безопасности, безопасности полетов гражданской авиации и упрощению формальностей 4 апреля 2019 г.) // URL: <https://www.mintrans.ru> (дата обращения: 15.03.2021).

- органами власти и иными субъектами гражданской авиации;
- на территории других стран — в отношении российских воздушных судов и только в части, которая не противоречит законодательству страны пребывания воздушного судна.

Вопросы обеспечения безопасности на авиационном транспорте затрагиваются и в других международных актах, договорах, конвенциях: о мерах по ликвидации терроризма²⁹, о борьбе с финансированием терроризма³⁰, о борьбе с терроризмом³¹, о предупреждении терроризма³², о борьбе с бомбовым терроризмом³³ и др.

Безусловно, ценность международного права заключается в его способности «восполнить существующие пробелы в национальном воздушном законодательстве»³⁴.

Предстоит еще большая работа по совершенствованию российского законодательства и приведению его в соответствие с требованиями международных актов.

Как следует из статистических данных за 2020 г.³⁵, российскими судами рассмотрено 59 дел об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 11.3, 11.3.1, 11.5, 11.17 ч. 4, 6 КоАП РФ с назначением административного наказания в виде административного штрафа и административного ареста. Кроме того, по данным МВД России³⁶, за январь–март 2021 г. количество преступлений, совершаемых на транспорте, выросло на 15 %.

Новые вызовы и новые виды угроз, таких как деятельность интернет-экстремистов, направленная на подрыв транспортных систем, требуют непрерывной работы по совершенствованию форм и методов обеспечения безопасности³⁷. Кроме того, необходима систематизация правового регулирования обеспечения авиационной безопасности в целях исключения противоречия и дублирования правовых норм отраслевого федерального закона в области транспортной безопасности, Воздушного ко-

²⁹ Декларация о мерах по ликвидации международного терроризма (принята 9 декабря 1994 г. Резолюцией 49/60 на 84-м пленарном заседании Генеральной Ассамблеи ООН) // Действующее международное право. М. : Московский независимый институт международного права, 1997. Т. 3. С. 90–94.

³⁰ Международная конвенция о борьбе с финансированием терроризма (заключена в г. Нью-Йорке 9 декабря 1999 г.) // СЗ РФ. 2003. № 12. Ст. 1059.

³¹ Шанхайская конвенция о борьбе с терроризмом, сепаратизмом и экстремизмом (заключена в г. Шанхае 15 июня 2001 г.) // СЗ РФ. 2003. № 41. Ст. 3947.

³² Конвенция Совета Европы о предупреждении терроризма (CETS № 196) (заключена в г. Варшаве 16 мая 2005 г.) // СЗ РФ. 2009. № 20. Ст. 2393.

³³ Международная конвенция о борьбе с бомбовым терроризмом (заключена в г. Нью-Йорке 15 декабря 1997 г.) // СЗ РФ. 2001. № 35. Ст. 3513.

³⁴ Гончарова Н. Н. Реализация международных норм и стандартов в воздушном законодательстве России в разрезе соотношения международного и российского права // Международное публичное и частное право. 2018. № 6. С. 26–29.

³⁵ Судебная статистика // URL: <http://stat.ani-пресс.рф/stats/adm/t/31/s/1> (дата обращения: 16.05.2021).

³⁶ Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за январь–март 2021 г. // URL: <https://мвд.рф/reports/item/23816756/> (дата обращения: 16.05.2021).

³⁷ Zervina O. The Environment of Extremist Textual Content Threatening Transportation Systems // Proceedings of the International Conference TransBaltica XI: Transportation Science and Technology. Springer, 2019. P. 541–551 ; Rodrigue J. The Geography of Transport Systems (fifth edition). New York: Routledge, 2020. P. 314 ; Glen M. S. Terrorism on London Public Transport, Defence & Security Analysis. 2006. P. 45–59.

³⁸ Майстренко Г. А. Борьба с терроризмом на основе реализации положений международного и российского права // Современное право. 2018. № 9. С. 116–119 ; Гончарова Н. Н. Реализация международных норм и стандартов в воздушном законодательстве России в разрезе соотношения международного и российского права // Международное публичное и частное право. 2018. № 6. С. 26–29.

декса РФ (в части авиационной безопасности) и рассмотренных международных конвенций, договоров.

Исследование международно-правовых оснований и условий формирования российской системы административно-правового обеспечения авиационной безопасности показало,

что международное право, играя в основном унифицирующую роль³⁸, позволяет формировать национальное законодательство с учетом международного опыта правового регулирования борьбы с терроризмом и иными незаконными актами вмешательства в деятельность транспорта.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Баглариду М. Ф. Новеллы российского правового регулирования ответственности за неимущественный вред, причиненный пассажиру при международной воздушной перевозке // Современное право. — 2018. — № 7–8. — С. 40–44.
2. Волеводз А. Г. О некоторых проблемах реализации обязательства «aut dedere aut judicare» в международном антитеррористическом сотрудничестве // Международное уголовное право и международная юстиция. — 2020. — № 3. — С. 3–9.
3. Выгодянский А. В. Правовое регулирование международных воздушных перевозок пассажиров и грузов // Юрист. — 2013. — № 2. — С. 12–15.
4. Гончарова Н. Н. Реализация международных норм и стандартов в воздушном законодательстве России в разрезе соотношения международного и российского права // Международное публичное и частное право. — 2018. — № 6. — С. 26–29.
5. Ильин Н. Н. Возможности и условия международного сотрудничества следственных органов по использованию специальных знаний в сфере транспорта при расследовании преступлений // Международное уголовное право и международная юстиция. — 2020. — № 6. — С. 16–19.
6. Колодкин А. Л., Гуцуляк В. Н., Боброва Ю. В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. — М.: Статут, 2007.
7. Меркурьев В. В. Террористические преступления в новой редакции Уголовного кодекса // Законы России: опыт, анализ, практика. — 2013. — № 10. — С. 47–56.
8. Мышко Ф. Г., Стригунова Д. П. Правовое регулирование международных воздушных перевозок пассажиров // Современное право. — 2013. — № 11. — С. 137–142.
9. Рухлинский В. М. Государственное регулирование деятельности гражданской авиации России в сфере требований ИКАО // Транспортное право. — 2014. — № 2. — С. 25–28.
10. Сиенхо Й. Универсальная юрисдикция: понятие, теория и практика // Российский юридический журнал. — 2012. — № 4. — С. 7–31.
11. Скуратова А. Ю. Обязательство «aut dedere, aut judicare»: современные проблемы международно-правового содержания // Международное уголовное право и международная юстиция. — 2020. — № 2. — С. 3–7.
12. Штурма П. Универсальная юрисдикция и наказание за серьезные нарушения Женевских конвенций 1949 г. // Известия вузов. Правоведение. — 2010. — № 4. — С. 83–92.
13. Чучаев А. И., Пожарский А. Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика : монография. — М.: Проспект, 2018. — 296 с.
14. Glen M. S. Terrorism on London Public Transport, Defence & Security Analysis. — 2006.
15. Rodrigue J. The Geography of Transport Systems (fifth edition). — New York : Routledge, 2020. — 456 p.
16. Zervina O. The Environment of Extremist Textual Content Threatening Transportation Systems // Proceedings of the International Conference TransBaltica XI: Transportation Science and Technology. — Springer, 2019. — P. 541–551.

Материал поступил в редакцию 16 марта 2021 г.

REFERENCES (TRANSLITERATION)

1. Baglaridu M. F. Novelly rossijskogo pravovogo regulirovaniya otvetstvennosti za neimushchestvennyj vred, prichinennyj passazhiru pri mezhdunarodnoj vozduшной перевозке // *Sovremennoe pravo*. — 2018. — № 7–8. — С. 40–44.
2. Volevodz A. G. O nekotoryh problemah realizacii obyazatel'stva «aut dedere aut judicare» v mezhdunarodnom antiterroristicheskom sotrudnichestve // *Mezhdunarodnoe ugovnoe pravo i mezhdunarodnaya yusticiya*. — 2020. — № 3. — С. 3–9.
3. Vygodjanskij A. V. Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnyh vozduшных перевозок passazhirov i грузов // *Yurist*. — 2013. — № 2. — С. 12–15.
4. Goncharova N. N. Realizaciya mezhdunarodnyh norm i standartov v vozduшном zakonodatel'stve Rossii v razreze sootnosheniya mezhdunarodnogo i rossijskogo prava // *Mezhdunarodnoe publichnoe i chastnoe pravo*. — 2018. — № 6. — С. 26–29.
5. Il'in N. N. Vozmozhnosti i usloviya mezhdunarodnogo sotrudnichestva sledstvennyh organov po ispol'zovaniyu special'nyh znaniy v sfere transporta pri rassledovanii prestuplenij // *Mezhdunarodnoe ugovnoe pravo i mezhdunarodnaya yusticiya*. — 2020. — № 6. — С. 16–19.
6. Kolodkin A. L., Guculyak V. N., Bobrova Yu. V. Mirovoj okean. Mezhdunarodno-pravovoj rezhim. Osnovnye problemy. — М. : Statut, 2007.
7. Merkur'ev V. V. Terroristicheskie prestupleniya v novoj redakcii Ugolovnogo kodeksa // *Zakony Rossii: opyt, analiz, praktika*. — 2013. — № 10. — С. 47–56.
8. Myshko F. G., Strigunova D. P. Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnyh vozduшных перевозок passazhirov // *Sovremennoe pravo*. — 2013. — № 11. — С. 137–142.
9. Ruhlinskij V. M. Gosudarstvennoe regulirovanie deyatel'nosti grazhdanskoj aviicii Rossii v sfere trebovanij IKAO // *Transportnoe pravo*. — 2014. — № 2. — С. 25–28.
10. Sienho J. Universal'naya yurisdikciya: ponyatie, teoriya i praktika // *Rossijskij yuridicheskij zhurnal*. — 2012. — № 4. — С. 7–31.
11. Skuratova A. Yu. Obyazatel'stvo «aut dedere, aut judicare»: sovremennye problemy mezhdunarodno-pravovogo sodержaniya // *Mezhdunarodnoe ugovnoe pravo i mezhdunarodnaya yusticiya*. — 2020. — № 2. — С. 3–7.
12. Shturma P. Universal'naya yurisdikciya i nakazanie za ser'eznye narusheniya Zhenevskih konvencij 1949 g. // *Izvestiya vuzov. Pravovedenie*. — 2010. — № 4. — С. 83–92.
13. Chuchaev A. I., Pozharskij A. Yu. Transportnye prestupleniya: ponyatie, vidy, harakteristika : monografiya. — М. : Prospekt, 2018. — 296 s.
14. Glen M. S. *Terrorism on London Public Transport, Defence & Security Analysis*. — 2006.
15. Rodrigue J. *The Geography of Transport Systems* (fifth edition). — New York : Routledge, 2020. — 456 p.
16. Zervina O. The Environment of Extremist Textual Content Threatening Transportation Systems // *Proceedings of the International Conference TransBaltica XI: Transportation Science and Technology*. — Springer, 2019. — P. 541–551.