

НЕКОТОРЫЕ КОЛЛИЗИИ АНТИТЕРРОРИСТИЧЕСКОГО И УГОЛОВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Худолей Константин Михайлович

Доцент кафедры конституционного и финансового права Пермского государственного национального исследовательского университета (Пермь), кандидат юридических наук, e-mail: kostya-hudoley@yandex.ru

Худолей Дмитрий Михайлович

Доцент кафедры конституционного и финансового права Пермского государственного национального исследовательского университета (Пермь), кандидат юридических наук, e-mail: dmitry-hudoley@yandex.ru

После терактов 11 сентября 2001 г. в законодательстве многих стран (Словакия, Чехия, Турция, Австралия, Индия, Франция, Великобритания, США) появились нормы, предусматривающие возможность уничтожения воздушного или морского судна, используемого в качестве орудия совершения теракта. Однако принятие данных норм антитеррористического законодательства в России не было согласовано с изменением положений Уголовного кодекса РФ, что породило правовые коллизии. Авторы полагают, что положения отечественного антитеррористического законодательства не в полной мере отвечают требованиям пропорциональности, установленным уголовно-правовыми нормами о возможности причинения вреда в состоянии крайней необходимости, а также нормам международного права. Авторы считают спорным предоставление руководителям антитеррористической операции права единолично принимать решение об уничтожении воздушного судна. Крайне неудачна, по их мнению, и законодательная формулировка о возможности уничтожения захваченного террористами судна в целях предотвращения экологической катастрофы. Неудивительно, что в некоторых странах (например, ФРГ) нормы антитеррористического законодательства, предусматривающие уничтожение захваченного террористами гражданского воздушного судна, были признаны неконституционными органами конституционного правосудия.

Ключевые слова: крайняя необходимость, терроризм, захват самолета, уничтожение самолета, безопасность

SOME CONFLICTS OF THE ANTI-TERRORIST AND CRIMINAL LEGISLATION

Khudolei Konstantin

Associate professor, Perm State National Research University (Perm), candidate of legal sciences, e-mail: kostya-hudoley@yandex.ru

Khudolei Dmitry

Associate professor, Perm State National Research University (Perm), candidate of legal sciences, e-mail: dmitry-hudoley@yandex.ru

After the attacks of September 11, 2001 the legislation of many countries (Slovakia, the Czech Republic, Turkey, Australia, India, France, Great Britain, the USA) was supplemented by rules providing for the possibility of destroying an aircraft or a ship used for committing an act of terrorism. However, the adoption of these anti-terrorist rules in Russia was not consistent with the amendments of the Criminal Code of the Russian Federation, and this has resulted in conflicts of law. The authors believe that the provisions of domestic anti-terrorist legislation do not fully meet the requirements of

proportionality principle established by criminal law on the possibility of causing harm in a state of emergency, as well as by international law. According to the authors, it is disputable to give the leaders of the anti-terrorist operation the right to make the individual decision on the destruction of an aircraft. In their opinion, the legislative wording about the possibility of destroying a ship captured by terrorists in order to prevent an environmental catastrophe is extremely unsuccessful. It is not surprising that, in some countries (for example, Germany), the anti-terrorist standards providing for the destruction of a civilian aircraft captured by terrorists had been declared unconstitutional by constitutional bodies.

Key words: emergency, terrorism, hijacking of an aircraft, destruction of an aircraft, safety

Российское и зарубежное уголовное право в большинстве своем признает возможность причинения смерти иным лицам в случаях предотвращения терактов, если при этом не были превышены пределы крайней необходимости. В качестве примера такой ситуации называется уничтожение пассажирского самолета, захваченного террористами, если это является единственным способом предотвращения гораздо большего ущерба¹.

Первой страной, отреагировавшей на угрозу использования гражданских самолетов как орудий совершения теракта, стали США. 11 сентября 2001 г. в США по приказу вице-президента Д. Чейни на перехват последнего захваченного террористами самолета были направлены истребители, но воздушное судно, пассажиры которого попытались дать отпор преступникам, упало раньше, чем военные самолеты успели подлететь на расстояние атаки. Впоследствии по распоряжению президента США руководителям ВВС страны было предоставлено право отдавать приказы об уничтожении захваченных пассажирских самолетов, которые находятся вблизи стратегических объектов, не докладывая ему. В Израиле подобного нормативного акта нет, хотя в 1973 г. ВВС этой страны сбивали над Синайским полуостровом отклонившийся от курса ливийский «боинг-727» с 113 пассажирами и членами экипажа на борту, поскольку посчитали, что его захватили палестинские террористы. В Канаде и Японии возможность уничтожения гражданского самолета, угрожающего гражданам, предусмотрена секретными приказами.

Среди стран НАТО Франция одной из первых приняла декрет от 14 октября 1975 г. № 75-930, разрешающий силам ПВО сбивать самолеты при наличии угрозы использования их для атак стратегически значимых объектов (например, атомных электростанций, спортивных объектов), которые могут сопровождаться большим числом жертв. Впоследствии аналогичные законы приняли в Великобритании, Турции, Чехии, Австралии. Специальные законы, разрешающие сбивать захваченные террористами самолеты, которые направляются к правительственным зданиям, были приняты также в Словакии и Индии.

В 2005 г. в Германии вступил в силу Закон о безопасности воздушного пространства, на основании которого военные получили право сбивать угнанные террористами самолеты. Причем причиной, побудившей власти принять данный акт, послужили не события 11 сентября 2001 г., как в других странах, а происшествие 2003 г., когда душевнобольной человек на легкомоторном самолете без всяких разрешений летал над центром Франкфурта-на-Майне. Однако сразу после принятия упомянутый Закон был опротестован в Федеральном конституционном суде, который в 2006 г. признал его неконституционным. Суд в решении от 15 февраля 2006 г. указал, что «сбить самолет, когда лица, не участвующие в совершении преступления, находятся на борту, означало бы относиться к пассажирам и членам экипажа, взятым в заложники, как к неодушевленным объектам и отчуждать у жертв теракта их неотъемлемые права, принадлежащие любому человеку»².

¹ Smith J. C. Criminal Law. L., 2002. P. 273–274.

² Millet-Devalle A. S. Lois sur la Sécurité Aérienne et Terrorisme: Chroniques des Faits Internationaux // Revue Générale de Droit International Public. 2006. Vol. 3. P. 689; Naske N., Nolte G. Aerial Security Law. Case № 1 BvR 357/05. 115 BVerfGE 118 // American Journal of International Law. 2007. Vol. 101. No. 2. P. 454.

Антитеррористическое законодательство ряда стран, преследуя цель обеспечения коллективной безопасности и минимизации вреда¹, предусматривает право сбивать гражданские самолеты вооруженными силами страны в административном порядке, причем не только в целях предотвращения терактов. Например, Венесуэла, Бразилия и Колумбия разрешили ВВС своих стран сбивать самолеты, подозреваемые в перевозке наркотических средств. Перу в 2016 г. возобновила² действие Закона № 30339 о контроле, наблюдении и защите национального воздушного пространства, разрешающего уничтожать гражданские самолеты, подозреваемые в перевозке наркотиков, в случае, если они не реагируют на неоднократные требования приземлиться на аэродромах, контролируемых воздушными силами страны.

Думается, что подобные меры противоречат общепризнанным нормам международного права и представляют собой непропорциональное ограничение прав человека, в первую очередь права на жизнь, при пресечении совершения преступления и задержания преступников. В частности, правомерные случаи лишения жизни человека, не считающиеся нарушением права на жизнь, предусмотрены ст. 2 Конвенции о защите прав человека и основных свобод 1950 г.: это защита лица от противоправного насилия, осуществление ареста или предотвращение побега из-под стражи, подавление бунта или мятежа.

Использование террористами морских (речных) судов в качестве орудия совершения преступления встречается не так часто, но также имеет место. Достаточно вспомнить атаку террористов-смертников на лодке, начиненной взрывчаткой, на эсминец «Коул» в Аденском порту 12 октября 2000 г., в результате которой погибло 17 моряков американского военного корабля. 30 сентября 1978 г. патрульный катер ВМС Израиля на подходе к Эйлатскому заливу обнаружил торговое судно «Огиус Димитрикс» без опознавательных знаков. Оно не реагировало на сигналы и продолжало движение в направлении израильского берега. Патрульный катер сообщил о подозрительном судне на морскую базу ВМС и получил приказ немедленно задержать корабль и провести досмотр. Экипаж судна открыто игнорировал приказы остановиться и продолжал попытки прорваться к порту даже после предупредительных выстрелов. Только после того как по кораблю было сделано несколько боевых выстрелов, снесших центральную мачту, он остановился. Поднявшись на борт, израильтяне обнаружили 45 ракетных установок и большое количество спрятанных в трюме бочек с взрывоопасным веществом. Как впоследствии выяснилось, ФАТХ планировала использовать заминированное судно для совершения взрыва в Эйлатском порту.

В России согласно ст. 7–8 Федерального закона от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ (в ред. от 18 апреля 2018 г.) «О противодействии терроризму» (далее – ФЗ о противодействии терроризму) предусматривается возможность уничтожения воздушного или плавательного средства, если имеется достоверная информация о его возможном использовании для совершения террористического акта или о его захвате и при этом были исчерпаны все обусловленные сложившимися обстоятельствами меры и существует реальная опасность гибели людей либо наступления экологической катастрофы.

Во исполнение положений данного Закона было принято постановление Правительства РФ от 6 июня 2007 г. № 352 (в ред. от 7 декабря 2011 г.) «О мерах по реализации Федерального закона „О противодействии терроризму“» (далее – Постановление № 352). В частности, в постановлении предусмотрено, что оружие и боевая техника могут применяться в отношении воздушного судна на поражение без предупреждения, если имеется достоверная информация о возможном использовании воздушного судна для совершения террористического акта или о захвате воздушного судна и существует реальная опасность гибели людей либо наступления экологической катастрофы (при условии, что были исчерпаны все обусловленные сложившимися обстоятельствами меры, необходимые для его посадки). В отношении плавательного средства оружие и боевая техника применяются для пресечения его движения путем принуждения к остановке (всплытию и остановке) либо для его уничтожения, если

¹ Флетчер Дж., Наумов А. В. Основные концепции современного уголовного права. М., 1998. С. 350.

² Действие этого Закона было приостановлено на 14 лет после того, как при сотрудничестве со спецслужбами США по ошибке был сбит легкий самолет, в результате чего погибли миссионер из Соединенных Штатов и ее дочь, а еще три человека получили ранения.

оно не подчиняется требованиям или его невозможно принудить к остановке (всплыванию и остановке) и существует реальная опасность гибели людей либо наступления экологической катастрофы (при условии, что были исчерпаны все обусловленные сложившимися обстоятельствами меры, необходимые для остановки плавательного средства).

Принятие в 2007 г. ФЗ о противодействии терроризму проводилось без внесения соответствующих изменений в иные законодательные акты. Так, применение оружия и боевой техники против воздушных судов регулируется также Законом РФ от 1 апреля 1993 г. (в ред. от 3 июля 2016 г.) № 4730-1 «О Государственной границе Российской Федерации». Но при этом ст. 35 названного Закона до сих пор устанавливает прямой запрет на применение оружия и боевой техники по гражданским воздушным судам с пассажирами. Только в 2018 г. Министерство обороны разработало проект нормативного акта, регламентирующего порядок применения оружия в отношении воздушных судов, в том числе гражданских, нарушивших государственную границу РФ. В этом акте предусматривается возможность применения боевого оружия и техники на поражение при угрозе воздушного нападения на важнейшие объекты РФ, если существует реальная опасность гибели людей или наступления экологической катастрофы.

3 сентября 2011 г. в Душанбе были приняты Соглашение об организации действий дежурных по противовоздушной обороне сил государств – участников Содружества Независимых Государств при получении информации о захвате (угоне) воздушного судна, а также Положение о порядке действий дежурных по противовоздушной обороне сил государств – участников Содружества Независимых Государств при получении информации об угрозе совершения террористического акта в воздушном пространстве и (или) захвате (угоне) воздушного судна (летательного аппарата). Раздел IV данного Положения установил, что оружие и боевая техника для уничтожения воздушного судна применяются при условии, что были исчерпаны все обусловленные сложившимися обстоятельствами меры, необходимые для его посадки, в соответствии с национальным законодательством сторон.

Положения, аналогичные нормам российского закона о противодействии терроризму, встречаются и в законодательстве стран ближнего зарубежья (например, в ст. 14.2, 14.3 Закона Республики Казахстан от 13 июля 1999 г. № 416-1 «О противодействии терроризму»). Постановление Кабинета министров Украины от 11 июля 2002 г. № 984 «О внесении изменений в Положение о порядке применения оружия, боевой техники и специальных средств во время охраны государственной границы и исключительной (морской) экономической зоны» разрешило погранвойскам применять оружие и боевую технику для предотвращения и прекращения в воздушном пространстве противоправных действий воздушных судов, захваченных террористами.

Подобные нормы имелись и в законодательстве некоторых непризнанных государств на постсоветском пространстве. Например, в ч. 2 ст. 10 Положения о применении Вооруженными силами Приднестровской Молдавской Республики оружия, боевой техники и специальных средств при участии в проведении контртеррористической операции, а также о применении оружия и боевой техники Вооруженными силами Приднестровской Молдавской Республики в воздушной среде и внутренних водах Приднестровской Молдавской Республики при пресечении террористических актов (утверждено указом Президента Приднестровской Молдавской Республики от 28 сентября 2016 г. № 391) также предусматривалось право сбивать захваченные террористами воздушные суда и уничтожать плавательные средства. Однако спустя полгода после принятия данный указ по мотивам его неконституционности был отменен.

На международном уровне указанные нормы не нашли понимания. В международных договорах, в частности в ст. 3bis Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) и в ст. 1, 6 Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 10 сентября 2010 г.), устанавливается запрет сбивать гражданские воздушные суда даже в случае их использования преступниками с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу или окружающей среде. Данные положения были пред-

усмотрены в ответ на сбитый ПВО СССР в 1978 г. под Мурманском заблудившийся корейский «боинг-707». Только благодаря мужеству экипажа самолета, обстрелянного из истребителя-перехватчика МиГ-15 ракетой класса «воздух-воздух», судно удалось посадить на лед замерзшего карельского озера. Погибли только два пассажира (от осколков взорвавшейся ракеты, оторвавшей часть крыла воздушного судна). К сожалению, следующий инцидент с южнокорейским «боингом-747», вторгшимся в воздушное пространство СССР в 1983 г., закончился полным уничтожением судна со всем экипажем и пассажирами на борту (269 человек)¹.

В силу ч. 4. ст. 15 Конституции РФ положения ратифицированных Россией международных договоров имеют приоритет перед национальными законами. Из чего можно заключить, что отечественное антитеррористическое законодательство в части разрешения уничтожения захваченных самолетов не должно применяться до тех пор, пока не будет приведено в соответствие с нормами международного права. Вместе с тем положения ст. 3bis Чикагской конвенции 1944 г. предусматривают исключение из принципа неприменения вооруженной силы в случае, когда уничтожение гражданского воздушного судна подпадает под действие ст. 51 Устава ООН (Сан-Франциско, 26 июня 1945 г.), которая закрепляет право государства на самооборону при вооруженном нападении. Но вряд ли можно согласиться с мнением некоторых авторов о том, что уничтожение самолета вместе с пассажирами и членами экипажа, захваченными террористами, является актом самообороны с точки зрения уголовного законодательства². Думается, что в таком случае необходима комплексная оценка действий представителей власти, поскольку при уничтожении воздушного судна причиняется вред охраняемым интересам личности не только самих террористов, что охватывается уголовно-правовыми нормами о необходимой обороне, но также пассажиров воздушного судна и членов его экипажа, а в некоторых случаях и иных лиц (например, при попадании обломков самолета или боевых снарядов в близлежащие жилые дома). Также сложно поставить знак равенства между актом вооруженной агрессии против государства и терактом, даже совершенным международной террористической организацией.

С нашей точки зрения, положения ст. 39 Уголовного кодекса РФ о крайней необходимости в полной мере отвечают критериям ограничения прав и свобод граждан, установленным в ч. 3 ст. 55 Конституции РФ. Данная уголовно-правовая норма предусматривает ответственность за причинение вреда, явно не соответствующего характеру и степени угрожавшей опасности и обстоятельствам, при которых опасность устранялась, когда охраняемым уголовным законом интересам был причинен вред равный или более значительный, чем предотвращенный. В то же время в антитеррористическом законодательстве подобные требования, по нашему мнению, в полной мере не соблюдаются.

Следует согласиться с тем, что принятие ФЗ о противодействии терроризму преследовало цель обеспечения общественной безопасности, построенной на идее достижения безопасности одних интересов путем причинения вреда другим³. Однако принятие данного Закона не повлекло изменений в уголовном законодательстве, несмотря на то что многие его положения фактически конкурируют с нормами уголовного права. Мы согласны с высказанным в юридической науке утверждением о том, что положения уголовного законодательства о крайней необходимости противоречат нормам антитеррористического законодательства⁴.

Действительно, поскольку при предотвращении террористических актов вред причиняется объектам уголовно-правовой охраны, постольку исключение преступности

¹ Юрьев С. С. Правовое регулирование пресечения полета воздушного судна, используемого как орудие преступления // Евразийская адвокатура. 2016. № 6. С. 106.

² Лули Р. А. Противодействие актам ненадлежащего использования гражданской авиации (международно-правовые проблемы) // Вестник РУДН. Сер.: Юридические науки. 2014. № 4. С. 333.

³ Шестаков Д. А. Еще раз о праве безопасности в связи с правом противодействия преступности // Криминология: вчера, сегодня, завтра. 2014. № 1. С. 15.

⁴ Горбунов Ю. С. Упреждающие меры в свете современного международного права // Журнал российского права. 2008. № 3. С. 95; Михаль О. А., Власов Ю. А. Обстоятельства, исключаящие преступность деяния // Уголовное право. 2011. № 2. С. 55; Шкабин Г. С. Вред в уголовном праве: виды и правовое регулирование // Lex Russica. 2016. № 8. С. 64.

таких деяний должно определяться Уголовным кодексом РФ, а не ФЗ о противодействии терроризму¹. В соответствии с законодательными положениями об источниках уголовного права подобные коллизии должны решаться в пользу материального права. Заключение о приоритете уголовного законодательства в этом вопросе можно сделать при системном толковании Постановления Конституционного Суда РФ от 29 июня 2004 г. № 13-П по делу о проверке конституционности отдельных положений статей 7, 15, 107, 234 и 450 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации в связи с запросом группы депутатов Государственной Думы. Конституционный Суд РФ хотя и признал равную юридическую силу кодексов и иных федеральных законов, указал, что разрешение коллизии между различными федеральными законами должно осуществляться не только посредством темпоральных правил (более поздний закон имеет приоритет перед более ранним), но также исходя из предмета правового регулирования.

Можно обнаружить ряд других коллизий между нормами антитеррористического законодательства и положениями Уголовного кодекса РФ.

Теракт, связанный с захватом судна, обычно длится всего несколько часов, и сложно понять, на что направлен умысел виновных. Умысел преступников зачастую можно выяснить только после их добровольного отказа от исполнения преступления либо уже по фактически наступившим последствиям после его доведения до конца. В условиях цейтнота представители вооруженных сил могут оценивать только тот или иной гипотетический вред, который может не совпадать с умыслом виновных. Поэтому сложно сравнивать характер и степень общественной опасности предотвращенного вреда с тем, который причинили вооруженные силы, уничтожив воздушное судно, поскольку объективным из них является только последний. В силу чего следует согласиться с выводом Д. Ю. Гончарова и С. Г. Гончаровой об объективной невозможности установить условия правомерности крайней необходимости при уничтожении вместе с захваченным террористами воздушным судном или плавательным средством его экипажа и пассажиров².

Согласно п. 7 Положения о применении оружия и боевой техники Вооруженными Силами Российской Федерации для устранения угрозы террористического акта в воздушной среде или пресечения такого террористического акта, утвержденного Постановлением № 352, достоверность информации о возможном использовании воздушного судна для совершения террористического акта или о захвате воздушного судна определяется должностными лицами в порядке, устанавливаемом Министерством обороны совместно с ФСБ. Приказ о применении оружия и боевой техники для пресечения полета воздушного судна путем его уничтожения является секретным, что вряд ли допустимо, когда речь идет об ограничении самого важного из личных прав граждан – права на жизнь. О необходимости закрепления в законе четких правил определения реальности угрозы совершения теракта при помощи самолета говорили некоторые парламентарии Федерального Собрания Российской Федерации (В. Новиков, В. Илюхин), когда принимался ФЗ о противодействии терроризму³. Должностные лица вооруженных сил, ссылаясь на секретные приказы, могут оправдывать использование оружия в неограниченном числе случаев, фактически прикрывая свою некомпетентность в вопросах предотвращения терактов. При этом может нарушаться право родственников погибших пассажиров и членов экипажа захваченного судна на достоверную информацию о причинах их гибели, а значит, и право на справедливое судебное разбирательство по обстоятельствам их смерти.

Вместе с этим поднимается и другой вопрос: кто должен принимать решение об уничтожении захваченного террористами самолета? Думается, такой приказ не должен принимать руководитель контртеррористической операции, как это предусмо-

¹ Михайлов В. И. Правовое регулирование причинения вреда при правомерном выполнении профессиональных (должностных) функций // Адвокат. 2015. № 5. С. 35; Пархоменко С. В. Юридическая характеристика нормативной основы деяний, преступность которых исключается // Сибирский юридический вестник. 2013. № 1. С. 76.

² Гончаров Д. Ю., Гончарова С. Г. Причинение смерти при крайней необходимости как форма легитимации насилия // Уголовное право. 2015. № 4. С. 10.

³ Нардина О. В. Формирование общегосударственной антитеррористической системы. М., 2011. С. 115.

тreno ст. 13 ФЗ о противодействии терроризму. Действительно, в некоторых странах подобные решения принимаются должностными лицами единолично: в Польше министром обороны или командующим ВВС, в США – президентом или министром обороны либо генералом ВВС, во Франции – премьер-министром, в Великобритании – премьер-министром или другими министрами кабинета. Вместе с тем в Канаде такие решения принимаются правительством коллегиально. В решении от 18 апреля 2013 г. Федеральный конституционный суд ФРГ указал, что приказ об уничтожении захваченного террористами самолета в целях предотвращения более масштабной катастрофы может принимать только правительство ФРГ, а не министр обороны единолично. Суд подтвердил свое решение 2006 г., согласно которому уничтожать захваченный самолет с находящимися на нем пассажирами-заложниками в любом случае недопустимо.

Представляется, что решение об уничтожении захваченного воздушного судна в России должен принимать Президент как Верховный главнокомандующий и гарант Конституции. К тому же первоочередным предназначением Вооруженных Сил РФ, согласно законодательству, является отражение агрессии, направленной против Российской Федерации, для вооруженной защиты ее целостности и неприкосновенности территории. Привлечение Вооруженных Сил РФ к выполнению задач с использованием вооружения не по их предназначению производится исключительно Президентом РФ, как это предусмотрено ч. 3 ст. 10 Федерального закона от 31 мая 1996 г. № 61-ФЗ (ред. от 29 декабря 2017 г.) «Об обороне». В связи с этим достаточно вспомнить, что в день открытия зимних Олимпийских игр в Сочи в 2014 г. в оперативный штаб обеспечения безопасности Олимпиады поступила информация о захвате гражданского самолета, следовавшего рейсом Харьков – Стамбул. Пилоты самолета сообщили, что у предполагаемого террориста есть бомба и он требует посадить самолет в Сочи. Оперативное решение действовать в соответствии с планом обеспечения безопасности, предусматривающим возможное уничтожение воздушного судна, если не удастся иным образом предотвратить теракт, было принято именно главой государства. Но, к счастью, информация о захвате воздушного судна со 110 пассажирами на борту не подтвердилась – имел место обычный пьяный дебош одного из пассажиров.

Подчеркнем, что с точки зрения Уголовного кодекса РФ охрана окружающей среды является менее значимым объектом преступления, чем права и свободы человека. Поэтому видятся неконституционными нормы о возможности уничтожения судна в целях предотвращения экологической катастрофы, не сопряженной с угрозой причинения смерти другим лицам или хотя и сопряженной с этим, но в количестве, не превышающем число находящихся на самолете невиновных лиц. Сам термин «экологическая катастрофа» не имеет легальной дефиниции ни в уголовном, ни в отраслевом законодательстве, что допускает различные его толкования. А поскольку локальные экологические катастрофы могут вообще не быть сопряжены с угрозой жизни человека, нельзя согласиться с мнением В. Н. Винокурова о том, что гибель воздушного или морского судна вместе с пассажирами и членами экипажа на борту всегда причиняет меньший вред, чем любая экологическая катастрофа¹.

Даже при решении вопроса о предотвращении теракта нельзя забывать о том, что государство в ст. 21 Конституции РФ признает достоинство человеческой личности, при котором неприемлемо рассматривать человека исключительно как объект, воздействуя на который, можно предотвратить совершение преступления другими лицами. Однако ФЗ о противодействии терроризму не упоминает о захваченных пассажирах судна и членах экипажа, молчаливо приравнивая их к составной части корабля, уничтожение которого правомерно.

К тому же формулировки антитеррористического законодательства не регламентируют способы уничтожения захваченного судна. В частности, в законе следовало бы уточнить, что применение оружия и боевой техники должно осуществляться в целях не уничтожения, а остановки судна, по возможности исключая вероятность причинения вреда как террористам, так и другим лицам. На наш взгляд, необходимо запретить использование средств наземных ПВО, поскольку ракеты класса «земля-воздух»

¹ Винокуров В. Н. Классификация отношений как объектов преступлений и применение уголовного закона // Российский юридический журнал. 2014. № 1. С. 80.

предназначены для полного разрушения фюзеляжа самолета в воздухе и не оставляют шансов выжить пассажирам и членам экипажа захваченного самолета. В отличие от этих средств ПВО ракеты класса «воздух-воздух» поражают двигатели воздушного судна и оставляют некоторые шансы пилотам посадить его, как это и произошло с корейским «боингом», сбитым над Карелией советскими ВВС в 1978 г. Для сравнения, порядок использования боевого оружия, предусмотренный Постановлением № 352 в отношении плавательных средств, прямо предписывает вести огонь исключительно в кормовую часть судна (там находится двигатель) в целях пресечения дальнейшего движения такого судна.

При этом в соответствии с Соглашением стран – участников СНГ, заключенным в Душанбе 3 сентября 2011 г., и упомянутым выше Положением, утвержденным Постановлением № 352, разрешается в отдельных случаях применять оружие наземных (корабельных) сил ПВО, а предупреждение о применении оружия в отношении воздушного судна должно осуществляться с использованием средств радиосвязи, а не визуального контроля и предупредительного огня. Думается, данная норма создает угрозу применения оружия в отношении воздушного судна, сбившегося с курса и утратившего радиосвязь. Уничтожение такого судна при помощи средств наземных ПВО лишает возможности проверить информацию о том, что такое судно действительно используется для совершения преступления.

Уничтожение судна вместе с невиновными пассажирами и членами экипажа выглядит уязвимым актом и потому, что исключает возможность добровольного отказа его исполнителей от доведения до конца данного преступления (ст. 31 УК РФ) или освобождения судна силами пассажиров и членов экипажа.

Несмотря на то что ряд российских парламентариев, в том числе С. Миронов, принимая ФЗ о противодействии терроризму, подчеркивали, что его нормы имеют ярко выраженную превентивную функцию, есть большие сомнения в том, что угроза уничтожения самолета может остановить террористов-смертников от совершения подобных преступлений в будущем¹. Думается, что в части предупреждения преступлений, совершаемых террористами-смертниками на авиатранспорте, меры общей и частной превенции малоэффективны, в отличие от мер предполетного контроля пассажиров и перевозимого багажа.

Кроме того, в российской и зарубежной юридической науке можно найти утверждения о том, что ситуация «коллизии жизней» (жертва одних для спасения многих) не должна разрешаться формально, поскольку имеет не только правовые, но и моральные аспекты². Оперировать количественными показателями и считать, что жизнь многих людей важнее жизни отдельного человека, недопустимо и безнравственно. Как отмечают юристы и философы, применение такого правила вынуждает органы правопорядка решать, чья жизнь представляет бóльшую ценность³. Именно поэтому в Великобритании в результате рассмотрения знаменитого дела «*Dudley & Stephens*» в XIX в. было установлено правило, согласно которому недопустимо причинение смерти невиновному для спасения от неминуемой смерти других лиц⁴. Принятие данного решения закрепило в общем праве Англии принцип, который долгое время критиковался юридической наукой Соединенного Королевства: лицо, оказавшееся перед выбором умереть самому или убить невиновного, должно исполнить обязанность «не жить, а умереть»⁵.

Приведенные выводы подтверждаются результатами социологических исследований. По результатам опроса 1500 респондентов (статистическая погрешность не превышает 3,26 %) в поддержку норм антитеррористического законодательства, разрешающих сбивать самолеты, захваченные террористами, выступили только 27 % опро-

¹ Нардина О. В. Указ. соч. С. 117.

² Christie G. C. The Defense of Necessity Considered from the Legal and Moral Points of View // Duke Law Journal. 1999. Vol. 48. Iss. 5. P. 975.

³ Крылова Н. Е., Павлова Н. Н. Крайняя необходимость в медицинской деятельности: некоторые вопросы практического применения // Уголовное право. 2005. № 1. С. 37; Плешаков А. М., Шкабин Г. С. Институт крайней необходимости в российском уголовном праве. М., 2006. С. 115.

⁴ Williams G. L. Criminal Law: The General Part. 2nd ed. L., 1961. P. 761.

⁵ Simester A. P., Brookbanks W. J. Principles of Criminal Law. Wellington, 1998. P. 356.

⁶ База данных ФОМ. URL: http://bd.fom.ru/report/cat/pow_terr/d061230 (дата обращения: 01.09.2018).

шенных, против – 49 %, а 24 % респондентов воздержались от ответа. Большинство респондентов, поддержавших уничтожение захваченного самолета вместе с пассажирами и членами экипажа (19 %), отметило, что такое решение поможет предотвратить более крупные теракты, т. е. является наименьшим злом. Среди тех, кто не одобряет уничтожение захваченного самолета вместе с пассажирами и членами экипажа, большинство (28 %) указало на невозможность жертвовать жизнью одних невинных людей ради других.

Можно сделать вывод, что при коллизии норм антитеррористического законодательства и норм Уголовного кодекса РФ приоритет должен отдаваться именно нормам уголовного законодательства. Они должны являться единственным мерилем поведения лиц, предотвращающих теракт. Именно так можно обеспечить баланс таких конституционных ценностей, как национальная безопасность и право граждан на жизнь, не прибегая к изменению уголовного закона. Положения Уголовного кодекса РФ, в отличие от норм российского антитеррористического законодательства, в полной мере соответствуют как конституционным установлениям, так и нормам международного права о необходимости соблюдения принципа пропорциональности в вопросе ограничения прав и свобод граждан.

Список литературы

- Винокуров В. Н.* Классификация отношений как объектов преступлений и применение уголовного закона // *Российский юридический журнал*. 2014. № 1.
- Гончаров Д. Ю., Гончарова С. Г.* Причинение смерти при крайней необходимости как форма легитимации насилия // *Уголовное право*. 2015. № 4.
- Горбунов Ю. С.* Упреждающие меры в свете современного международного права // *Журнал российского права*. 2008. № 3.
- Крылова Н. Е., Павлова Н. Н.* Крайняя необходимость в медицинской деятельности: некоторые вопросы практического применения // *Уголовное право*. 2005. № 1.
- Лули Р. А.* Противодействие актам ненадлежащего использования гражданской авиации (международно-правовые проблемы) // *Вестник РУДН. Сер.: Юридические науки*. 2014. № 4.
- Михайлов В. И.* Правовое регулирование причинения вреда при правомерном выполнении профессиональных (должностных) функций // *Адвокат*. 2015. № 5.
- Михаль О. А., Власов Ю. А.* Обстоятельства, исключающие преступность деяния // *Уголовное право*. 2011. № 2.
- Нардина О. В.* Формирование общегосударственной антитеррористической системы. М., 2011.
- Пархоменко С. В.* Юридическая характеристика нормативной основы деяний, преступность которых исключается // *Сибирский юридический вестник*. 2013. № 1.
- Плешаков А. М., Шкабин Г. С.* Институт крайней необходимости в российском уголовном праве. М., 2006.
- Флетчер Дж., Наумов А. В.* Основные концепции современного уголовного права. М., 1998.
- Шестаков Д. А.* Еще раз о праве безопасности в связи с правом противодействия преступности // *Криминология: вчера, сегодня, завтра*. 2014. № 1.
- Шкабин Г. С.* Вред в уголовном праве: виды и правовое регулирование // *Lex Russica*. 2016. № 8.
- Юрьев С. С.* Правовое регулирование пресечения полета воздушного судна, используемого как орудие преступления // *Евразийская адвокатура*. 2016. № 6.
- Christie G. C.* The Defense of Necessity Considered from the Legal and Moral Points of View // *Duke Law Journal*. 1999. Vol. 48. Iss. 5.
- Millet-Devalle A. S.* Lois sur la Sécurité Aérienne et Terrorisme: Chroniques des Faits Internationaux // *Revue Générale de Droit International Public*. 2006. Vol. 3.
- Naske N., Nolte G.* Aerial Security Law. Case № 1 BvR 357/05. 115 BVerfGE 118 // *American Journal of International Law*. 2007. Vol. 101. No. 2.
- Simester A. P., Brookbanks W. J.* Principles of Criminal Law. Wellington, 1998.
- Smith J. C.* Criminal Law. L., 2002.
- Williams G. L.* Criminal Law: The General Part. 2nd ed. L., 1961.

References

- Christie G. C.* The Defense of Necessity Considered from the Legal and Moral Points of View // *Duke Law Journal*. 1999. Vol. 48. Iss. 5.
- Fletcher Dzh., Naumov A. V.* Osnovnye kontseptsii sovremennogo ugolovnogo prava. M., 1998.
- Goncharov D. Yu., Goncharova S. G.* Prichinenie smerti pri krainei neobkhodimosti kak forma legitimatsii nasiliya // *Ugolovnoe pravo*. 2015. № 4.

Gorbunov Yu. S. Uprezhdayushchie mery v svete sovremennogo mezhdunarodnogo prava // Zhurnal rossiiskogo prava. 2008. № 3.

Krylova N. E., Pavlova N. N. Krainyaya neobkhodimost' v meditsinskoi deyatel'nosti: nekotorye voprosy prakticheskogo primeneniya // Uголовное право. 2005. № 1.

Luli R. A. Protivodeistvie aktam nenadlezhashchego ispol'zovaniya grazhdanskoj aviatsii (mezhdunarodno-pravovye problemy) // Vestnik RUDN. Ser.: Yuridicheskie nauki. 2014. № 4.

Mikhailov V. I. Pravovoe regulirovanie prichineniya vreda pri pravomernom vypolnenii professional'nykh (dolzhnostnykh) funktsii // Advokat. 2015. № 5.

Mikhail' O. A., Vlasov Yu. A. Obstoyatel'stva, isklyuchayushchie prestupnost' deyaniya // Uголовное право. 2011. № 2.

Millet-Devalle A. S. Lois sur la Sécurité Aérienne et Terrorisme: Chroniques des Faits Internationaux // Revue Générale de Droit International Public. 2006. Vol. 3.

Nardina O. V. Formirovanie obshchegosudarstvennoy antiterroristicheskoi sistemy. M., 2011.

Naske N., Nolte G. Aerial Security Law. Case № 1 BvR 357/05. 115 BVerfGE 118 // American Journal of International Law. 2007. Vol. 101. No. 2.

Parkhomenko S. V. Yuridicheskaya kharakteristika normativnoi osnovy deyaniy, prestupnost' koto-rykh isklyuchaetsya // Sibirskii yuridicheskii vestnik. 2013. № 1.

Pleshakov A. M., Shkabin G. S. Institut krainei neobkhodimosti v rossiiskom uголовnom prave. M., 2006.

Shestakov D. A. Eshche raz o prave bezopasnosti v svyazi s pravom protivodeistviya prestupnosti // Kriminologiya: vchera, segodnya, zavtra. 2014. № 1.

Shkabin G. S. Vred v uголовnom prave: vidy i pravovoe regulirovanie // Lex Russica. 2016. № 8.

Simester A. P., Brookbanks W. J. Principles of Criminal Law. Wellington, 1998.

Smith J. C. Criminal Law. L., 2002.

Vinokurov V. N. Klassifikatsiya otnoshenii kak ob'ektov prestuplenii i primeneniye uголовnogo zakona // Rossiiskii yuridicheskii zhurnal. 2014. № 1.

Williams G. L. Criminal Law: The General Part. 2nd ed. L., 1961.

Yur'ev S. S. Pravovoe regulirovanie presecheniya poleta vozdushnogo sudna, ispol'zuemogo kak orudie prestupleniya // Evraziiskaya advokatura. 2016. № 6.