

Любов Мошняга¹, Богдан Стецюк²

Міжнародно-правове регулювання забезпечення авіаційної безпеки: стан та перспективи розвитку в рамках загального теоретичного дослідження

1. Вступ

Історично проблема боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації гостро постала з другої половини ХХ ст., коли цей вид транспорту набув особливої популярності, про що свідчать численні терористичні атаки на літаки, серед найбільш відомих варто відзначити: – захоплення літака Boeing 737-2Н6 малайзійської національної авіакомпанії Malaysian Airlines System невідомими особами 4 грудня 1977 р.; – спроба захоплення літака Ту-154 радянською сім'єю Овечкіних 8 березня 1988 р.; – захоплення літака Boeing 737-247 авіакомпанії Xiamen Airlines терористом 2 жовтня 1990 р.; – захоплення літака Airbus А300В2-1С авіакомпанії Air France терористами 24 грудня 1994 р.; – захоплення лайнера Boeing 747 авіакомпанії All Nippon Airways одним із пасажирів 23 липня 1999 р.; – захоплення літака А330 авіакомпанії Philippine Airlines озброєним

¹ Кандидат юридичних наук, доцент кафедри права та правового регулювання авіаційної діяльності, Льотна академія Національного авіаційного університету; moshnayga_lv@ukr.net; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-9565-735X>.

² Доктор юридичних наук, професор, професор кафедри загальноправових дисциплін, Донецький державний університет внутрішніх справ; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-2273-637X>.

гранатою та пістолетом терористом 25 травня 2000 р.; – захоплення пасажирських літаків Boeing 767223ER, 175 United Airlines, Boeing 757–223, Boeing 757–222 у США 11 вересня 2001 р.; – спроба змусити екіпажлайнера компанії Alitalia змінити курс радник представництва Казахстану у ЮНЕСКО 24 квітня 2011 р.; – захоплення та викрадення лайнера Boeing 767 авіакомпанії Ethiopian Airlines другим пілотом 17 лютого 2014 р. Першим в історії незалежної України актом незаконного втручання в діяльність цивільної авіації було знищення малайзійського літака «Boeing-777» авіакомпанії Malaysia Airlines під Торезом, що сталося 17 липня 2014 р.³

Отже, починаючи з другої половини ХХ ст. проблема боротьби з такими протиправними актами постала гостро, що зумовило відповідний розвиток міжнародної та вітчизняної нормативно-правової бази. У вказаному контексті міжнародною спільнотою було прийнято такі акти міжнародного рівня: Конвенцію про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (у Гаазі 16 грудня 1970 р.)⁴, Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (у Монреалі 23 вересня 1971 р.)⁵, Конвенцію про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна (у Токіо 14 вересня 1963 р.)⁶. Як зауважує А.В. Філіппов, з 2010 по 2014 рр. на рівні Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) провідними авіаційними державами підписано такі документи, покликані запровадити новий міжнародний правопорядок щодо боротьби з актами незаконного втручання: Пекінську конвенцію від 10 вересня 2010 р.⁷, Пекінський протокол

³ Філіппов А.В. Авіаційна безпека: проблеми термінології українського та міжнародного права. DICTUM FACTUM. 2018. № 2. С. 106.

⁴ Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 16 грудня 1970 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_167.

⁵ Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації від 23 вересня 1971 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_165.

⁶ Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна від 14 вересня 1963 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_244.

⁷ Конвенція про боротьбу з незаконними актами по відношенню до міжнародної цивільної авіації від 10 вересня 2010 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/954_013.

від 10 вересня 2010 р.⁸ та Монреальський протокол від 4 квітня 2014 р.

Головною метою статті є дослідження поняття злочинів міжнародного характеру і їх класифікації, а також проаналізовано міжнародно-правові акти щодо боротьби із вказаними видами та категоріями злочинів.

Аналіз наукових досліджень

Вказане питання розглядалося в наукових працях вітчизняних та зарубіжних авторів: І. Карпец, М. Баймуратов, М. Черкес, С. Яценко, І. Лукашук, А. Наумов, С. Лихова, М. Свистуленко та інші, праці яких свідчать про певну увагу до даної проблематики, але вони не вичерпують усю її складність.

Загальні теоретичні основи угод держав із забезпечення безпеки цивільної авіації досліджувалися в роботах іноземних науковців: О. Дж. Лісіціна, Хуга Джефанга, Рувантіса Абейранте, Пола Стівена Демпсі та ін., фрагментарно певні проблеми щодо угод України по забезпеченню цивільної авіації, були предметом досліджень вітчизняних науковців: Рижного В.І., Задорожного О.В., Буроменського М.В., Білоцького С.Д., Раскалея М.О., Філіпова А.В., Григорова О.В. Однак вони не містять єдиного та систематизованого підходу до визначення та систематизації міжнародно-правових угод України щодо забезпечення безпеки цивільної авіації та проблем щодо правового механізму забезпечення виконання таких угод на сучасному етапі.

Актуальність обраної тематики дослідження

Верховна Рада України 21.03.2017 р. ухвалила Закон «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» №1956-VIII. У преамбулі закону зазначено, що програма розроблена відповідно до Концепції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 7 грудня 1994 року), Додатку 17 до неї та угод, що впливають із участі України в ряді конвенцій про запобігання актам незаконного втручання

⁸ Протокол, що доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 10 вересня 2010 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/954_014.

в безпеку цивільної авіації та керівництва ІКАО з авіаційної безпеки (ІКАО Doc. 8973), а також інших міжнародних актів (Резолюції РБ ООН №13730 та актів законодавства України.

Однак вітчизняній доктрині міжнародного повітряного права, на підставі статті 12 Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію, до його джерел віднесено міжнародний договір, стандарти щодо польотів над відкритим морем, у той же час технічні стандарти, практика та керівництва, ухвалені Міжнародною організацією цивільної авіації, не є джерелами міжнародного повітряного права⁹. На противагу вказаному, зарубіжна доктрина до джерел міжнародного повітряного права відносить: національне законодавство, договори між державами та авіакомпаніями, договори між авіакомпаніями та загальні принципи міжнародного права¹⁰.

2. Виклад основного матеріалу

Україна бере участь у більш як 70-ти двосторонніх міжнародних договорах про повітряне сполучення, а також з 1992 року є учасником Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), з 1999 року – Європейської конференції з цивільної авіації (ЄКЦА) та з 2004 року – Європейської організації з безпеки аеронавігації «Євроконтроль»¹¹. Поряд з наведеними вище угодами, Україна є учасником угоди про «Відкрите небо» (Open Sky), Угоди про створення спільного авіаційного простору (Угода САП), Угоди України з ЄС про певні аспекти повітряного сполучення, бере участь в Угоді в рамках СНД «Про повітряні сполучення».

Сучасна наука міжнародного повітряного права визнає, що принцип убезпечення цивільної авіації є загальновизнаним галузевим принципом міжнародного права. Також актуальним є поглиблення

⁹ Войціховський, А.В. Міжнародне право: підручник / А.В. Войціховський; МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2020. 544 с.

¹⁰ An introduction to Air Law / prof. Dr. I.H. Ph.Diederiks-Verschoor. 7-th revised edition. Kluwert law international, 2001. P. 3.

¹¹ Перелік договорів про міжнародне сполучення / Державна авіаційна служба. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/ugodi-pro-povitryane-spoluchennya>.

зазначеного принципу та визнання принципу убезпечення польотів у повітряному просторі¹². Правовий зміст вказаного принципу у вітчизняній доктрині міжнародного права розуміється як обов'язок держав вживати всіх заходів, щоб «міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним та впорядкованим чином», із цією метою держави повинні «сприяти безпеці польотів у міжнародній аеронавігації»¹³. У зарубіжній доктрині принцип забезпечення безпеки цивільної авіації співвідноситься із двома аспектами: вузьким (суто технічні заходи та стандарти безпеки повітряних суден, їх окремих елементів та організаційних заходів) та широким соціальним (боротьба з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації)¹⁴. На підставі аналізу різних груп норм Чиказької конвенції була вжити спроба сформулювати нове розуміння вказаного принципу, який, як стверджують певні науковці, складається із трьох складових: суто безпека цивільних повітряних суден (ст.ст. 46, 5, 15, 8, 69 Чиказької конвенції), безпека інших сфер життя, яку несе в собі зловживання цивільною авіацією (п.б ст.9, ст.35 та 64 Чиказької конвенції), створення надійного й економічного повітряного транспорту, та сприяння підвищенню безпеки міжнародних повітряних сполучень (ст. 44 Чиказької конвенції)¹⁵. У новітній зарубіжній доктрині міжнародного права поширена думка про те, що події в США 11.09.2001 року спричинили виникнення постмодерністського підходу, який додає соціального аспекту та корпоративного інтересу в намаганнях держав забезпечити загальний мир та безпеку, де боротьба з тероризмом здобула першочергового значення.

Доктрина визначає принцип забезпечення безпеки цивільної авіації як узагальнений обов'язок держав забезпечувати безпечний та сталий розвиток цивільної авіації, не зловживаючи нею. Він охо-

¹² Рыжий В.И. Международно-правовые последствия актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.11. К., 1983. 11 с.

¹³ Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038.

¹⁴ Международное право: учебник /отв. ред. В.И. Кузнецов, Б.Р. Тузмухамедов. 2-е изд., перераб. и доп. М. Норма, 2007. 944 с.

¹⁵ Ibidem.

плює групи норм міжнародного права, які зобов'язують держави забезпечувати безпеку польотів – safety (технічний аспект), безпеку авіації – security (боротьба з актами незаконного втручання в безпеку цивільної авіації), а після подій 2001 року в США сформувалася група норм, які ввели заборону зловживати цивільною авіацією, оскільки зловживання нею може загрожувати загальному миру та безпеці. З огляду на викладене, постає за необхідне визначити, які міжнародно-правові норми діють на універсальному рівні, які зобов'язання вони встановлюють для України та визначити правову природу таких норм.

Чиказьку конвенцію про міжнародну цивільну авіацію 1944 року вважають найважливішим джерелом міжнародного повітряного права. У її преамбулі закріплено, що уряди держав, які підписали конвенцію, досягли згоди щодо певних принципів і заходів з тим, щоб міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним і упорядкованим чином (*safe and orderly manner*), а майбутній розвиток міжнародної цивільної авіації може значною мірою сприяти встановленню і підтриманню дружби та взаєморозуміння між націями та народами світу, тоді як зловживання нею може створювати загрозу загальній безпеці (*threat to general security*). Конвенція містить низку положень, які сформувалися як принципи міжнародного права – визнання повного та виключного суверенітету над повітряним простором, свободи польотів над відкритим морем та ін., крім того, нею було створено Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО), яка уповноважена скеровувати діяльність держав в цілях забезпечення безпеки цивільної авіації, розробляти та приймати стандарти, регламенти та рекомендовану практику, що закріплені в додатках до конвенції і здобули назву – стандарти або (SARPs), визнані доктриною обов'язковими нормами міжнародного права, у тому разі, коли держави не повідомляють про відхилення від їх виконання¹⁶.

¹⁶ P.S. Dempsey. *Compliance & Enforcement in International Law: Achieving Global Uniformity in Aviation Safety*. North Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation. 2004. Volume 30, Article 1. URL: <http://scholarshiplaw.unc.edu/neilj/vol30/iss/1>.

Положення Чиказької конвенції 1944 року створили універсальну основу співробітництва держав з метою забезпечення безпеки цивільної авіації, їх зобов'язалися виконувати 187 держав, у числі й Україна, яка приєдналася до конвенції 1992 року¹⁷. Головним надбанням конвенції є закріплення принципу вивключного суверенітету держави над повітряним простором, що реалізується через низку повноважень, наданих державам, та зобов'язань, які випливають із конвенції. У науці зустрічається точка зору, що конвенція містить зобов'язання, які не потребують від держав ухвалення окремого законодавства, вони здобули назву прямих або самовиконуваних зобов'язань. Наприклад, у ст.4 конвенції зазначено, що договірні держави зобов'язуються не використовувати цивільну авіацію «для будь-яких цілей, які не сумісні з цілями конвенції», ст. 8 передбачає, що безпілотні повітряні судна не можуть знаходитися в повітряному просторі іншої держави без попереднього дозволу цієї держави, а ст. 16 визначає, що договірна держава має право провести огляд повітряного судна, що приземлилося чи відлітає, та перевірити сертифікати та інші документи, які необхідні на підставі конвенції. Вказані положення не потребують від держав ухвалення окремих норм в національному законодавстві, а можуть бути виконані державою на підставі положень вказаних статей.

Водночас низка статей конвенції вимагає від держав ухвалення національних законодавчих актів з метою реалізації зобов'язань, що містяться в конвенції, їх називають несамовиконуваними, такі, що за своєю конструкцією та змістом не можуть ставати автономними нормами, які регулюють певні правовідносини. До таких можна віднести положення п.а. та в. ст.9 конвенції, де вказано, що держави уповноважені обмежити чи заборонити польоти іноземних повітряних суден в інтересах громадської безпеки через військову необхідність у виключних випадках та в разі надзвичайних обставин; ст.12 конвенції, де зазначено, що кожна договірна держава зобов'язана ухвалити правила та положення, які врегульовують польоти та маневри в повітряному просторі, і такі положення по-

¹⁷ Статус Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.). URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_011.

винні бути уніфіковані у найбільш можливий спосіб з тими, що встановлені конвенцією; ст. 3 конвенції, де передбачено зобов'язання держав забезпечувати безпеку цивільних повітряних суден під час встановлення аеронавігаційних правил (п. d ст. 3); ст. 35 конвенції, де зазначається, що держава може обмежити перевезення певних вантажів через свою територію в цілях забезпечення громадського порядку та безпеки. Всі наведені положення вимагають від держав ухвалення законодавства, що давало б функціональну змогу виконати вимоги положень Чиказької конвенції 1944 року.

Конвенція містить як прямі зобов'язання держав, які не потребують ухвалення норм національного законодавства для їх виконання, так і зобов'язання несамовиконувані, що вимагають від держав ухвалення окремих нормативних актів з метою виконання зобов'язань, встановлених конвенцією. Процес нормативного регулювання виконання зобов'язань, передбачених конвенцією, пов'язаний з нормотворчою діяльністю держави, що за умови різних правових традицій становить особливу складність та спричиняє значні труднощі, задля подолання яких була створена Міжнародна організація цивільної авіації з повноваженнями узагальнювати та систематизувати авіаційну практику.

Відповідно до ст.12 Чиказької конвенції, на кожну державу покладено зобов'язання підтримувати свої правила польотів уніфікованими до найбільш можливого ступеню з тими, які встановлені конвенцією. Стаття 37 конвенції передбачає, що кожна договірна держава зобов'язується співпрацювати у забезпеченні максимально можливого ступеня однаковості правил, стандартів, процедур і організації, що стосуються повітряних суден, персоналу, повітряних трас і допоміжних служб, з усіх питань, в яких така однаковість правил, стандартів, процедур і організації, що стосуються повітряних суден, персоналу, повітряних трас і допоміжних служб, з усіх питань, в яких така однаковість сприятиме аеронавігації, та вдосконалювати її¹⁸. Таким чином, 188 держав-членів ІКАО мають

¹⁸ Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації від 23 вересня 1971 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_165.

позитивне зобов'язання привести у відповідність положення національного законодавства до правил, практики та стандартів (SARPs), розроблених ІКАО. Систематизовані рекомендації, стандарти та рекомендована практика викладені у формі додатків до Чиказької конвенції 1944 року, які ухвалюються 2/3 членами Ради ІКАО та, як правило, набувають чинності через три місяці після їх опублікування, якщо тільки більшість від членів Асамблеї ІКАО не заперечить проти таких правил.

Тривалий час доктрина міжнародного права не могла визначитися з правовою природою SARPs як джерела міжнародного повітряного права, оскільки конвенція не містить чітких норм щодо відповідальності держав за не приведення внутрішнього законодавства до вимог SARPs, а тому питання юридичної сили таких норм довгий час залишалось дискусійним.

Слід звернути увагу на положення ст.37 Чиказької конвенції, де зазначено, що держави зобов'язані співпрацювати для ухвалення національних положень законодавства у відповідності до норм SARPs у найбільш можливий спосіб та у разі неможливості такого або значного відхилення від них, держави зобов'язані повідомити про відмінність у практиці. У ст.38 Чиказької конвенції вказано, що в разі ухвалення змін до SARPs та відхилення національного законодавства від вказаних вимог, держави зобов'язані протягом 60-ти днів повідомити про такі відхилення. Аналізуючи вказані норми, слід зазначити, що держави мають позитивне зобов'язання гармонізувати національне законодавство з положеннями SARPs, а у випадку виникнення повітряної пригоди, держава нестиме відповідальність, якщо пригода спричинена порушенням державою обов'язку привести внутрішнє законодавство у відповідність до вимог SARPs. І в цьому випадку норми «soft law» – SARPs набувають *de facto* ознак обов'язкових норм права «hard law»¹⁹.

У вітчизняній науці таке спостерігається значна різноманітність поглядів на юридичну природу SARPs, одні автори вважали її міжнародними договорами, інші заперечують це, вказуючи, що SARPs

¹⁹ M.Milde. The Chicago Convention – are Major Amendments Necessary or Desirably 50 years Later? *Annals of Air & Space L.* 1994. P. 401, 426.

є наслідком діяльності міжнародної організації, а не узгодження волі держав²⁰, а держави не зобов'язані дотримуватися SARPs та можуть від них відступити, однак недотримання перевізником мінімальних стандартів, викладених в SARPs, може призвести до заборони перевізнику здійснювати польоти, що змушує держави узгоджувати законодавство з SARPs²¹.

Водночас деякі SARPs мають обов'язковий характер, саме тому ІКАО, керуючись ст.12 Чиказької конвенції, розробила правила польотів над відкритим морем, що визнаються загальнообов'язковими нормами міжнародного права.

Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, які вчинені на борту повітряного судна, підписана в Токіо 14.09.1963 р. (Токійська конвенція). Вказана конвенція була підписана 14 вересня 1963 року та набрала чинності 4 грудня 1969 року, Україна приєдналася до конвенції 21 грудня 1987 року на підставі Указу Президії Верховної Ради УРСР, із застереженнями, що вирішення спорів може здійснюватися на підставі згоди всіх сторін спору, та що конвенція не може порушувати інші зобов'язання України. Відповідно до статті 1 конвенції, вона застосовується до кримінальних правопорушень та до дій, які є чи не є правопорушеннями, однак загрожують безпеці повітряного судна, що вчиняються особами, які знаходяться на його борту, або які загрожують підтриманню порядку чи дисципліни на борту повітряного судна. Ст. 12 конвенції одним з видів незаконного діяння визнає незаконне захоплення повітряного судна, що визначається як незаконний силовий вплив з метою керування повітряним судном чи підготовкою до такого. Положення конвенції підлягають застосуванню у тому випадку, коли повітряне судно знаходиться в польоті (з моменту увімкнення двигунів до завершення пробігу по злітній смузі або відкриття та закриття всіх зовнішніх дверей (п. 2. ст. 5), або на поверхні води у відкритому морі, або на поверхні, в межах території іншої держави, однак положення конвенції не підлягають застосуванню, якщо пункт відправлення та

²⁰ Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М.: Наука, 1989. С. 78.

²¹ Ibidem, С. 105.

пункт призначення знаходяться в межах однієї держави (п. 1. ст. 5). Згідно з Главою 3 конвенції, командир повітряного судна має право припиняти кримінальні правопорушення чи інші небезпечні діяння, які загрожують безпеці цивільної авіації.

Результатом таких дій може бути застосування фізичної сили, залучення пасажирів та висадження особи, яка загрожує безпеці цивільного судна в будь-якій державі. З метою забезпечення безпеки цивільної авіації та у випадку вчинення небезпечних дій та захоплення повітряного судна, держави зобов'язані вжити всіх заходів для припинення захоплення повітряного судна (ст. 12) та прийняти на своїй території особу, яка вчиняла незаконні дії (ст. 13). Конвенція зобов'язує держави проводити попереднє розслідування, ув'язнювати особу тільки у випадку вчинення нею уgonу повітряного судна, однак вказані дії можуть бути вжиті у відповідності до національного законодавства (ст. 13). Стосовно інших правопорушень, відсутні обов'язки держави щодо розслідування таких випадків, однак закріплено, що таким особам має бути забезпечено такий же рівень правового захисту, як і для громадянина держави, в якій така особа висаджена. Необхідно звернути увагу, що п. 2 ст. 16 конвенції передбачає, що конвенція не встановлює обов'язку держав видавати осіб, які вчинили дії, що загрожують безпеці цивільної авіації, однак не виключається можливість їх видачі в країну місця реєстрації повітряного судна, щодо якого було вчинено акти незаконного втручання (далі-АНВ). Відповідно до п. 1. ст. 16. конвенції питання видачі можуть бути врегульовані між державами-учасниками конвенції або на підставі спеціального договору про видачу осіб, які вчинили кримінальні злочини, або на підставі спеціального внутрішнього закону, який повинен імплементувати положення п. 1. ст. 16 конвенції.

Визначальним, з точки зору досконалості механізму переслідування та запобігання АНВ, є положення ст. 2, в якій зазначено, що: «жодне положення цієї Конвенції не буде тлумачитися таким чином, щоб дозволяло чи зобов'язувало до будь-яких дій стосовно кримінальних правопорушень політичного характеру чи кримінальних правопорушень, які ґрунтуються на расовій дискримінації чи релігійній дискримінації». Тобто, посилання державою на те, що

АНВ вчинено саме через політичні, релігійні чи расові переконання, в повній мірі звільняють держави від виконання зобов'язань за вказаною конвенцією. У доктрині Токійська конвенція неодноразово критикувалася через те, що не встановлювала чіткого зобов'язання держав розслідувати чи видавати осіб, що вчинили АНВ, а також через відсутність в конвенції визнання, що угон повітряного судна є злочином, хоча конвенція була успішною саме у визначенні, що певні АНВ є небезпечними для цивільної авіації, однак не встановлювала чіткого механізму розв'язання вказаних проблем. Аналогічна точка зору зустрічається у вітчизняній науці, де також вказувалося, що нечіткість конвенції вимагала подальшої роботи з її удосконалення. У загальному вигляді, Токійська конвенція визначила в ст. 1, що незаконні дії, в тому числі, угон повітряного судна, загрожують безпеці цивільної авіації; держави-учасники конвенції зобов'язані встановлювати в національному законодавстві положення, за якими командир повітряного судна має повноваження припиняти АНВ, а у випадку захоплення повітряного судна держави зобов'язані припинити АНВ; однак відсутнє зобов'язання розслідувати та видавати осіб, які вчинили АНВ, також угон судна не визнано кримінальним злочином. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 16 грудня 1970 року (Гаазька конвенція) набула чинності 14 жовтня 1971 року, для України конвенція набула чинності 21 лютого 1972 року.

Удосконалюючи положення Токійської конвенції, ООН розробило Гаазьку конвенцію про захоплення повітряного судна, в преамбулі якої вказано: «... акти незаконного захоплення або здійснення контролю над повітряним судном, яке знаходиться в польоті, загрожують безпеці осіб та майна, серйозно порушують повітряне сполучення та підривають довіру народів світу в безпеку цивільної авіації»²². Статтею 1 конвенції визнано, що незаконне захоплення чи контроль з допомогою насилля повітряного судна в польоті (з моменту закриття до моменту відкриття всіх зовнішніх дверей), спроба вчинити таку дію чи співучасть у ній є міжнародним зло-

²² Статус Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.) (по состоянию на 1 ноября 2001 г.). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_006.

чином. Конвенція застосовується в тому випадку, коли або місце відправлення, або місце фактичного приземлення знаходяться в інших державах, ніж держава реєстрації повітряного судна²³. Найперший захід, які держави зобов'язані вчинити в разі незаконного захоплення повітряного судна чи безпосередньо перед цим, це вжиття всіх необхідних заходів, спрямованих на припинення незаконного захоплення повітряного судна та найскоріше відновлення законного контролю над ним (ст. 9)²⁴. Ані способи, ані межі таких дій конвенція не визначає, водночас наведені положення, з нашої точки зору, зобов'язують держави ухвалити відповідні норми в національному законодавстві, що створило би правову підставу для діяльності уповноважених державних органів на виконання зобов'язань, передбачених ст. 9 конвенції. Стаття 2 конвенції зобов'язує держав-членів застосувати суворі заходи покарання щодо осіб, які вчинили АНВ. Деталізуючи положення статті 2, статтею 4 конвенції на держави покладено обов'язок вжити необхідних заходів з метою встановлення юрисдикції над розслідуванням АНВ, а саме: а) на державу реєстрації повітряного судна, б) на державу місця посадки повітряного судна, в) на державу-орендаря повітряного судна або г) на державу, на території якої знаходиться підозрюваний злочинець, однак вона його не видає. Водночас, конвенція не встановлює, які саме заходи мають бути вчинені державою, однак зазначає, що вони мають бути передбачені національним законодавством²⁵. У відповідності до ст. 6 конвенції на держави покладено обов'язок, в разі необхідності, взяти під варту підозрюваного у вчиненні АНВ з метою забезпечення його присутності протягом строку, необхідного для вжити заходів кримінального розслідування чи видачі. Необхідно зауважити, що на державу, яка здійснює затримання, покладено також обов'язок забезпечити право на захист такої особи та повідомити інші зацікавлені держави про факт арешту. Зі ст. 7 вбачається, що конвенція зобов'язує державу або прийняти рішення

²³ Конвенція о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (16 декабря 1970 года). URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aircraft_seizure.shtml.

²⁴ Ibidem.

²⁵ Ibidem.

про видачу особи, яка вчинила АНВ, або передати справу на розслідування своїм компетентним органам, які мають розслідувати вказану справу в загальному порядку (ст. 7), причому, видача може здійснюватися на підставі конвенції або держава зобов'язана в міжнародних договорах вказати незаконне захоплення повітряного судна, яке є екстрадиційним (ст. 8)²⁶. З метою здійснення можливим кримінального переслідування осіб, які вчинили захоплення повітряного судна, держави зобов'язані надавати найбільшу правову допомогу у розслідування вказаних дій (ст. 10). Важливість і небезпека незаконного захоплення повітряних суден, крім іншого, стало підставою виникнення зобов'язання держав повідомляти ІКАО про випадки захоплення повітряних суден (ст. 11)²⁷.

У науці відзначалося, що в цілому вказана конвенція є першим значним досягненням у питанні щодо запобігання захопленню повітряних суден, вона містила чіткі зобов'язання держав, поряд з тим наголошувалося, що процедури кримінального переслідування в різних державах різняться, відповідно – не було досягнуто однаковості у питаннях притягнення осіб до відповідальності. Таким чином, Гаазька конвенція деталізувала механізм правових наслідків незаконного захоплення повітряних суден, започаткованих Токійською конвенцією, поклавши на держави обов'язок: відновити контроль над захопленим повітряним судном, переслідувати в порядку кримінального законодавства особу, яка вчинила захоплення повітряного судна, готувалася до такого чи була посібником, а у випадку відмови держави переслідувати особу, що вчинила захоплення повітряного судна, у такої держави виникав обов'язок видати особу, що вчинила захоплення, іншій зацікавленій державі, у спосіб, передбачений національним законодавством, яке на підставі вказаної конвенції держави-учасники були зобов'язані ухвалити. Водночас, конвенція не стосувалася жодних інших актів, що загрожують безпеці цивільної авіації, про які було згадано в Токійській конвенції. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписана в Монреалі 23 вересня 1971 року (Монреальська конвенція), набрала

²⁶ Ibidem.

²⁷ Ibidem.

чинності для України 26 січня 1973 року²⁸. У преамбулі конвенції визнано, що АНВ в безпеку цивільної авіації завдають значної шкоди та впливають на довіру до цивільної авіації, а відповідно, з метою їх запобігання держави визнали необхідність вжиття заходів щодо покарання осіб, які вчинили такі акти²⁹. У розвиток положень ст. 1 Токійської конвенції 1963 року, Монреальська конвенція у статті 1 визначила злочинами будь-які дії зі вчинення, спроби вчинення чи співучасть у вчиненні: акт насилля стосовно іншої особи на борту повітряного судна, руйнування чи пошкодження повітряного судна, поміщення на повітряне судно речовини, яка може пошкодити повітряне судно, пошкодження аеронавігаційного обладнання чи втручання в його роботу та повідомлення завідомо неправдивих відомостей, що може загрожувати безпеці цивільного повітряного судна, що експлуатується (з моменту передполітної підготовки, закінчуючи 24 годинами після приземлення (ст. 2)³⁰. У конвенції наведена низка зобов'язань держав, виконання яких має забезпечити мету конвенції – покарання осіб, які вчинили АНВ. Так, наприклад, вказано, що держави зобов'язуються до таких осіб застосовувати суворі заходи покарання (ст. 3), встановивши юрисдикцію над злочинами АНВ у випадках, аналогічних перелічених в Токійській конвенції, та у випадку, якщо договірна держава відмовляється від видачі злочинця (ст. 5); у відповідності до вимог національного законодавства держави зобов'язані вжити попередніх заходів для арешту підозрюваного з метою та на строк, необхідний для проведення попереднього розслідування чи видачі особи (п. 1 ст. 6.); держава зобов'язана провести попереднє розслідування фактів щодо АНВ (п. 2. ст. 6); на державу також покладено обов'язок забезпечити особі, яка вчинила АНВ, право на захист та обов'язок повідомити всі зацікавлені держави у розслідуванні АНВ (п. 4. ст. 6.). Згідно зі ст. 7 конвенції, на державу, на території якої знаходиться явний злочинець, покладено обов'язок здійснити кримінальне переслідування такої особи у порядку, який передбачено національним

²⁸ Статус Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.) (по состоянию на 1 ноября 2001 г.). URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_003.

²⁹ Ibidem.

³⁰ Ibidem.

законодавством для злочинів серйозного характеру, або видати його. Видача особи, яка підозрюється, може бути здійснена або на підставі положень конвенції, або держави зобов'язані включити відповідні положення в договори про видачу, або відповідно змінити положення внутрішнього законодавства, в яких визначити, що АНВ є злочинами, які передбачають видачу (екстрадицію) (ст. 8). Виконання положення ст. 8 в конвенції забезпечується положеннями ст. 11, яка передбачає обов'язок держав надавати найбільш повну правову допомогу в кримінально-процесуальних діях щодо осіб, які вчинили АНВ.

Монреальська конвенція вперше поклала на договірні держави обов'язок вчиняти всі практично можливі дії, передбачені міжнародним та національним правом, з метою запобігання злочинам, передбачених у конвенції (п. 1. ст. 10). Узагальнимо, що Монреальська конвенція: – визначила основною своєю метою притягнення до суворого покарання осіб, які вчинили АНВ; – визначила діяння, які є АНВ, та водночас закріпила, що АНВ є злочинами (у розвиток положень ст. 1 Токійської конвенції в частині визначення, які саме небезпечні дії є кримінальними правопорушеннями); – нормативно закріпила низку обов'язків держав щодо попереднього розслідування АНВ, притягнення до відповідальності осіб, які вчинили АНВ саме як за важкий злочин, а в разі невчинення дій, спрямованих на притягнення до кримінальної відповідальності, зобов'язала держави видати підозрюваного у вчиненні АНВ; – вперше поклала обов'язок на держави запобігати актам АНВ всіма заходами, передбаченими міжнародним та національним правом. У міжнародно-правовій науці Токійську, Гаазьку та Монреальську конвенції піддавали критиці через значну незрозумілість положень, застосування яких зрештою не призвело до встановлення беззаперечного порядку покарання чи видачі осіб, які вчинили АНВ. Низька ефективність механізму Монреальської конвенції була продемонстрована в справі Лівія проти США (Lockerby Case), де механізм конвенції був замінений Резолюціями Ради Безпеки ООН 731 та 748, які були визнані судом ООН як такі, що мають першочергове значення у порівнянні з будь-якими зобов'язаннями держав, що виникають з міжнародних договорів. Недотримання державами зобов'язань, що випливали з Токійської, Гаазької та Монреальської конвенцій, спонукало виникнення ініці-

ативи держав Великої сімки (G-7), яким належить більше ніж 70% світового ринку перевезень, до ухвалення Боннської декларації «Про угон повітряних суден». Остання хоч і не була міжнародним договором *per se*, однак передбачала можливість забороняти повітряне сполучення з державами, що порушували обов'язки, передбачені Токійською, Гаазькою та Монреальською конвенціями. Україна та колишні республіки Союзу РСР не приєдналися до декларації.

Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію, який доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, ухваленої в Монреалі 23 вересня 1971 року (Монреальська конвенція), який набрав чинності для України 2 лютого 1990 року³¹. У преамбулі наведеного Протоколу держави визнали, що серйозне занепокоєння викликають випадки застосування насилля до осіб в аеропортах, до самих аеропортів чи повітряних суден, які не знаходяться в експлуатації, що підриває віру в міжнародну цивільну авіацію, загрожує їй впорядкованому розвитку та вимагає покарання злочинців. Договірні сторони погодилися доповнити Монреальську конвенцію ст. 1 bis, де визначили, що будь-яка особа вчиняє злочин, якщо вона незаконно, умисно використовує будь-який пристрій, речовину чи зброю та вчиняє акт насилля стосовно особи в аеропорту, що може завдати серйозні ушкодження або смерть або руйнує чи значно пошкоджує обладнання аеропорту, повітряні судна, які не використовуються, або створює перешкоди у роботі служби аеропорту, який обслуговує міжнародну цивільну авіацію (ст. 2)³². Оскільки вказаний Протокол, що є доповненням до договору, разом з Монреальською конвен-

³¹ Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію, який доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами спрямованими проти безпеки цивільної авіації, ухваленої в Монреалі 23 вересня 1971 року (набрав чинності для України 2 лютого 1990 року). URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_002.

³² 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 (подписан в Монреале 24 февраля 1998 года). URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/airports.html.

цією становить одне ціле, то міжнародно-правовий механізм, передбачений конвенцією, застосовується і до актів, передбачених протоколом, а відповідно – доповнює види АНВ, які мають бути визначені злочинами в національному законодавстві. Конвенція про маркування пластикових вибухових речовин з метою їх виявлення, підписана 1 березня 1991 року, набрала чинності для України 17 травня 1999 року³³. У преамбулі конвенції зазначено, що оскільки держави занепокоєні випадками тероризму та їх наслідками, а для вчинення таких актів використовуються відповідні пластикові вибухові речовини, виникла нагальна потреба в маркуванні таких засобів з метою спрощення їх ідентифікування³⁴.

3. Висновки

Отже, вказані міжнародно-правові акти зобов'язують держави встановити у своєму внутрішньому законодавстві норми, які визначають фінансування актів тероризму, в тому числі АНВ, злочинами та передбачити за них відповідальність в такий мірі, в якій вона є співмірною з важкістю вказаних злочинів, та зобов'язує держави розслідувати такі злочини, притягувати до відповідальності осіб, що їх вчинили, а у випадку відмови від розслідування – видавати (екстрадувати) злочинців до інших зацікавлених держав. Міжнародна конвенція про боротьбу з бомбовим тероризмом, прийнята 15 грудня 1997 року, набрала чинності 23 травня 2001 року, Україна приєдналася 26 березня 2002 року. У преамбулі конвенції фактично зазначено причину її прийняття – стурбованість держав серйозними випадками тероризму у всіх його проявах, подолання такого явища як тероризм. Ст. 2 визначає, що будь-яка особа чинить злочин, якщо вона незаконно й умисно доставляє, розміщує, приводить в дію або підриває вибуховий або інший смертоносний

³³ Статус Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_010.

³⁴ Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (принята в Монреале на дипломатической конференции, проведенной ИКАО 12 февраля–1 марта 1991 года). URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/markconv.shtml.

пристрій в межах місць громадського користування, державного або урядового об'єкта, об'єкта системи громадського транспорту або об'єкта інфраструктури, або таким чином, що це спрямовано проти них: а) з наміром заподіяти смерть або серйозне каліцтво; або б) з наміром вчинити значне руйнування такого місця, об'єкта або системи, коли таке руйнування спричиняє, або може спричинити великі економічні збитки. У конвенції, також як і у вказаних вище міжнародних договорах, зазначено, що держави мають вжити законодавчих заходів, щоб особи, що вчинили злочин, який визначено у цій конвенції, підлягали відповідному покаранню, незважаючи на його причини – релігійні, філософські чи політичні (ст. 5). Конвенція зобов'язує держави забезпечити перебування особи, яка вчинила акт тероризму, на території відповідної держави, з метою розслідування такого акту, а у випадку відмови від розслідування – видати особу, яка підозрюється у вчиненні злочину, передбаченого конвенцією (ст. 8). На держави також покладено обов'язок співпрацювати у питаннях запобігання актам тероризму та в сфері розслідування та видачі засуджених осіб. Отже, вказана конвенція, як і попередні, ухвалені під егідою ООН, встановлюють низку зобов'язань держав щодо ухвалення в національному законодавстві спеціальних норм, які б визначали «бомбовий тероризм» злочином, внаслідок чого покладають на держави-сторони конвенції обов'язок здійснювати розслідування таких злочинів, притягувати до відповідальності осіб за вчинення вказаних злочинів, а у випадку відмови від розслідування – видати особу, яка скоїла акт тероризму.

Література

An introduction to Air Law / prof. Dr. I.H. Ph.Diederiks-Verschoor. 7-th revised edition. Kluwert law international, 2001. P. 261.

Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М. : Наука, 1989. С. 78.

Войціховський, А.В. Міжнародне право: підручник / А.В. Войціховський ; МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2020. 544 с.

10 гучних викрадень літаків за останні 40 років. Інфографіка. URL:

<https://www.volynnews.com/news/society/10-huchnykh-vykradenitakiv-za-ostanni-40-rokiv-infohrafika/>.

Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації від 23 вересня 1971 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_165.

Конвенція про боротьбу з незаконними актами по відношенню до міжнародної цивільної авіації від 10 вересня 2010 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/954_013.

Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 16 грудня 1970 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_167.

Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна від 14 вересня 1963 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_244.

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038

Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (16 декабря 1970 года). URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aircraft_seizure.shtml

Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (принята в Монреале на дипломатической конференции, проведенной ИКАО 12 февраля–1 марта 1991 года). URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/markconv.shtml.

Международное право: учебник /отв. ред. В.И. Кузнецов, Б.Р. Тузмухамедов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Норма, 2007. 944 с.

Michle Milde. The Chicago Convention – are Major Amendments Necessary or Desirably 50 years Later? *Annals of Air & Space L.* 1994. P. 401, 426.

Перелік договорів про міжнародне сполучення / Державна авіаційна служба. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/ugodi-pro-povitryane-spoluchennya>.

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 (подписан

- в Монреале 24 февраля 1998 года). URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/airports.Shtml.
- Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов от 4 апреля 2014 г. URL: www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole_mu.pdf.
- Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію, який доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами спрямованими проти безпеки цивільної авіації, ухвалено в Монреалі 23 вересня 1971 року (набрав чинності для України 2 лютого 1990 року). URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_002.
- Протокол, що доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 10 вересня 2010 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/954_014.
- Paul S. Dempsey. Compliance & Enforcement in International Law: Achiving Global Uniformity in Aviation Safety. Noth Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation. 2004. Volume 30, Article 1. URL: <http://sholarshiplaw.unc.edu/neilj/vol30/iss/1>.
- Статус Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.). URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_011.
- Статус Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.) (по состоянию на 1 ноября 2001 г.). URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_003.
- Статус Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.) (по состоянию на 1 ноября 2001 г.). URL: httpshttp://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_006.
- Статус Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_010.
- Рыжий В.И. Международно-правовые последствия актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.11. К., 1983. 11 с.
- Філіпов А.В. Авіаційна безпека: проблеми термінології українсько-

го та міжнародного права. DICTUM FACTUM. 2018. № 2. С. 105–113.

Філіппов А.В. Поняття акту незаконного втручання у діяльність авіації у міжнародному та вітчизняному праві. Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2019. № 4. С. 65–68.

References

An introduction to Air Law / prof. Dr. I.H. Ph.Diederiks-Verschoor. 7-th revised edition. Kluwer Law International, 2001. P. 261.

Bordunov V.D. (1989). Pravovoi mekhanizm deiatelnosti mezhdunarodnykh aviatsionnykh orhanizatsiy [Legal Mechanism for the International Aviation Organizations Activity]. M.: Nauka, P. 78. [in Russian].

Woitsihowskyi A.V. (2020). Mizhnarodne pravo: pidruchnyk [International Law: Textbook]. MIA Ukraine, Kharkiv. nat. univ vnutr. sprav. Kharkiv. 544 p. – ISBN 978-966-610-108-5. [in Ukrainian].

10 huchnykh vykraden litakiv za ostanni 40 rokiv. Infohrafika. [10 High-Profile Aircraft Hijacks in the Last 40 years]. URL: <https://www.volyn-news.com/news/society/10-huchnykh-vykradenlitakiv-za-ostanni-40-rokiv-infohrafika/> (date of appeal: 11/30/2019). [in Ukrainian].

Konventsiiia pro borotbu z nezakonnymy aktamy, spriamovanymy proty bezpeky tsyvilnoi aviatsii vid 23 veresnia 1971 r. [Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_165. [in Ukrainian].

Konventsiiia pro borotbu z nezakonnymy aktamy po vidnoshenni do mizhnarodnoi tsyvilnoi aviatsii vid 10 veresnia 2010 r. [Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/954_013. [in Ukrainian].

Konventsiiia pro borotbu z nezakonnym zakhoplenniam povitrianykh suden vid 16 hrudnia 1970 r. [Convention for the Suppression of Unlawful Seizures of Aircraft]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_167. [in Ukrainian].

Konventsiiia pro pravoporushennia ta deiaki inshi dii, vchyneni na bortu povitrianoho sudna vid 14 veresnia 1963 r. [Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_244. [in Ukrainian].

- Konventsiiia pro mizhnarodnu tsvivilnu aviatsiiu 1944 roku. [The Convention on International Civil Aviation of 1944]. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038. [in Ukrainian].
- Konventsyyia o borbe s nezakonnym zakhvatom vozdushnykh sudov (16 dekabria 1970 hoda) [Convention for the Suppression of Unlawful Seizures of Aircraft]. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/AIRCRAFT_SEIZURE.SHTML. [in Russian].
- Konventsyyia o markirovke plasticheskikh vzryvchatykh veshchestv v tseliakh ikh obnaruzheniya (priniata v Monreale na diplomatycheskoi konferentsii, provedennoi YKAO 12 fevralia – 1 marta 1991 hoda) [The Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection]. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/markconv.shtml. [in Russian].
- Mezhdunarodnoe pravo: uchebnik [International Law: Textbook] /otv. red. V. Y. Kuznetsov, B. R. Tuzmukhamedov. 2-e izd., pererab. i dop. M.: Norma, 2007. 944 p. [in Russian].
- Milde, Michael. (1994). The Chicago Convention – Are Major Amendments Necessary or Desirable 50 Years Later? *Annals of Air and Space Law*: Vol. XIX. Part I. P. 401, 426.
- Perelik dohovoriv pro mizhnarodne spoluchennia / Derzhavna aviatsiina sluzhba. [List of agreements on international traffic / State Aviation Service]. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/ugodi-pro-povitryane-spoluchennya>. [in Ukrainian].
- Protokol o borbe s nezakonnymi aktami nasiliia v aeroportakh, obsluzhivaiushchikh mezhdunarodnuiu hrazhdanskuiu aviatsiiu, dopolniaiushchiy Konventsiiu o borbe s nezakonnymi aktami, napravlennymi protiv bezopasnosti hrazhdanskoi avyatsii (podpisan v Monreale 24 fevralia 1998 hoda). [Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation]. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/airports.Shtml. [in Russian].
- Protokol, izmeniaiushchiy Konventsiiyu o prestupleniyakh i nekotorykh druhikh aktakh, sovershaemykh na bortu vozdushnykh sudov ot 4 apreliia 2014 h. [Protocol complementing the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, Apr. 4, 2014]. URL: www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole_mu.pdf. [in Russian].

- Protokol pro borotbu z nezakonnymy aktamy nasyllia v aeroportakh, yaki obsluhovuiut mizhnarodnu tsyvilnu aviatsiiu, yakyi dopovniuiie Konventsiuu pro borotbu z nezakonnymy aktamy spriamovanymy proty bezpeky tsyvilnoi aviatsii, ukhvalenu v Monreali 23 veresnia 1971 roku (nabrav chynnosti dlia Ukrainy 2 liutoho 1990 roku) [Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation which complements the Montreal Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation from Sept. 23 1971 (came in force in Ukraine on Feb. 2, 1990). URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_002. [in Ukrainian].
- Protokol, shcho dopovniuiie Konventsiuu pro borotbu z nezakonnym zakhoplenniam povitrianykh suden vid 10 veresnia 2010 r. [Protocol supplementing the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft of Sept. 10, 2010]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/954_014. [in Ukrainian].
- Dempsey, Paul S. (2004). Compliance & Enforcement in International Law: Achiving Global Uniformity in Aviation Safety. North Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation. Volume 30, Article 1. URL: <http://sholarshiplaw.unc.edu/neilj/vol30/iss/1>
- Status Konventsiyi o mezhdunarodnoi hrazhdanskoi aviatsiyyi (Chikaho, 7 dekabria 1944 h.) [Status of the Convention of International Civil Aviation (Chicago, Dec. 7, 1944)]. URL: http://zakon.rada.gov.ua/Laws/show/954_011. [in Russian].
- Status Konventsiyi o borbe s nezakonnymi aktami, napravlennymy protiv bezopasnosti hrazhdanskoi aviatsiyyi (Monreal, 23 sentiabria 1971 h.) (po sostoiyaniyu na 1 noiabria 2001 h.) [The status of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation from Sept. 23 1971 (as of Nov. 1 2001). URL: http://zakon.rada.gov.ua/Laws/show/954_003. [in Russian].
- Status Konventsiyi o borbe s nezakonnym zakhvatom vozdushnykh sudov (Haaha, 16 dekabria 1970 h.) (po sostoiyaniyu na 1 noiabria 2001 h.) [The Status of Convention for the Suppression of Unlawful Seizures of Aircraft (Hague, Dec. 16, 1970) (as of Nov. 1 2001). URL: https://zakon.rada.gov.ua/Laws/show/954_006. [in Russian].
- Status Konventsiyi pro markuvannia plastychnykh vybukhovyykh rehovyn z metoiu yikh vyavlennia [The Status of the Convention on the Mark-

- ing of Plastic Explosives for the Purpose of Detection]. URL: http://zakon.rada.gov.ua/Laws/show/954_010. [in Ukrainian].
- Ryzhiy V.Y. Mezhdunarodno-pravovye posledstviya aktov nezakonnoho vmeshatelstva v deiatelnost hrazhdanskoi avyatsiyi: avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk: spets. 12.00.11. [International Legal Consequences of the Acts of Unlawful Interference with the Civil Aviation Activity: synopsis of the dissertation of the candidate of law sciences]. K., 1983. 11 p. [in Russian].
- Fillipov A.V. (2018). Aviatsiina bezpeka: problemy terminolohii ukrainskoho ta mizhnarodnoho prava. [Air Security: Problems of Terminology of the Ukrainian and International Law]. Dictum Factum. No. 2. P. 105–113. [in Ukrainian].
- Filippov A.V. (2019). Poniattia aktu nezakonnoho vtruchannia u diialnist aviatsii u mizhnarodnomu ta vitchyznianomu pravi. [The Concept of an Act of Interference in the Aviation Activity in the International and Domestic Law]. Yurydychnyi visnyk. Povitriane i kosmichne pravo. [Legal Bulletin. Air and space Law]. No. 4. P. 65–68. [in Ukrainian].

Анотація

У статті досліджено злочини проти безпеки авіаційного транспорту, які можна розділити на дві групи: захоплення повітряних суден та інші злочини проти безпеки цивільної авіації.

Вивчено та досліджено нормативно-правове визначення класифікації злочинів міжнародного характеру, розбіжності в юридичній кваліфікації і термінологічному визначенні вказаних злочинів за законодавством іноземних держав, а також відсутність практичного застосування правових норм конвенцій щодо боротьби зі злочинами міжнародного характеру, в частині екстрадиції, що створює певні труднощі для подальшої екстрадиції осіб, які переховуються від слідства та суду в іноземній державі.

У злочині міжнародного характеру, подібно внутрішньо-державному, виділяється склад злочину міжнародного характеру, що являє собою сукупність об'єктивних і суб'єктивних ознак, на підставі яких особи притягаються до кримінальної відповідальності. Але слід зазначити, що елементи складу злочину міжнародного характеру не завжди збігаються з елементами злочину у внутрішньо-державному кримінальному законодавстві.

Основні нормативні акти, спрямовані на забезпечення авіаційної без-

пеки, діють на трьох рівнях: глобальний рівень (Міжнародна Організація Цивільної Авіації (ІКАО), основні документи: Конвенція про злочини та деякі інші акти, які вчинюються на борту повітряних суден (Токіо, 1963 р.); Конвенція про боротьбу із незаконним захоптом повітряних суден (Гаага, 1971 р.); Конвенція про боротьбу із незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреаль, 1971 р.); Протокол про боротьбу із актами насильства в аеропортах, які обслуговують цивільну авіацію (Монреаль, 1988 р., доповнює Монреальську Конвенцію 1971 р.); Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення (Монреаль, 1991 р.); Конвенція про боротьбу із незаконними актами стосовно Міжнародної цивільної авіації (Пекін, 2010 р.); регіональний рівень (Європейське агентство безпеки авіації (EASA), Європейська Конференція Цивільної Авіації (ECAC), Європейське і Північноатлантичне бюро ІКАО (Париж), основні документи – Політика Європейської конференції цивільної авіації в сфері авіаційної безпеки; національний рівень – Державна авіаційна адміністрація (СAA), основні документи: Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р., Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 20.02.2003 р., Наказ Міністерства транспорту і зв'язку України № 390 від 11.05.2007 р., Інструкція по оцінці рівня загрози безпеці цивільної авіації України.

Ключові слова: злочини міжнародного характеру, безпека міжнародної авіації, склад злочину міжнародного характеру, здійснення акту насилля відносно особи, руйнування повітряного судна, руйнування або пошкодження аеронавігаційного обладнання або втручання в його експлуатацію, повідомлення явно помилкових відомостей і створення тим самим загрози безпеки повітряного судна в польоті, порушенні авіаційної безпеки, захоплення повітряного судна, незаконного втручання в діяльність цивільної авіації

International Legal Adjusting of Providing of Aviation Safety: The State and Prospects of Development Within the Framework of General Theoretical Research

Summary

The article deals with crimes against air transport, which can be divided into two groups: seizures of aircraft and other crimes against civil aviation safety.

The normative and legal definition of the classification of international crimes, disagreement in legal qualification and terminological definition of these crimes under the legislation of foreign states, as well as the lack of practical application of legal norms of conventions in combating international crimes,

in part of the extradition, creates certain difficulties for the legislation. further extradition of persons hiding from investigation and court in a foreign state.

In the crime of international character, similar to the internal state, the composition of the crime of international character is allocated, which is a set of objective and subjective features, based on which individuals attracted to criminal responsibility. But it should be noted that the elements of the crime of international character do not always coincide with elements of a crime in domestic criminal law.

Basic normative acts aimed at providing aviation safety, operate on three levels: global level (International Civil Aviation Organization (ICAO), basic documents: Crimes Convention and some other acts committed on board aircraft (Tokyo, 1963); Convention on the fight against illegal capture of aircraft (GAA-GA, 1971); Convention on the fight against illegal acts directed against the safety of civil aviation (Montreal, 1971); Protocol on the fight against acts of violence at airports serving civil aviation (Montreal, 1988, complements the Montreal Convention in 1971); Convention on the marking of plastic explosives in order to detect (Montreal, 1991); Convention on the fight against illegal acts concerning international civil aviation (Beijing, 2010); regional level (European Aviation Security Agency (EASA), European Civil Aviation Conference (ECAC), European and North Atlantic Bureau of ICAO (Paris), Found Documents – Politics of the European Civil Aviation Conference in Aviation Safety; National Level – State Aviation Administration (SAA), Basic Documents: Air Code of Ukraine of 19.05.2011, Law of Ukraine “On the State Program of Aviation Safety of Civil Aviation” dated 20.02.2003, Order of the Ministry of Transport and Communications of Ukraine No. 390 dated May 11, 2007, instructions for assessing the risk of security of civil aviation of Ukraine.

Keywords: international crimes, international aviation safety, international crime, implementation of an act of violence against a person, destruction of an aircraft, destruction or damage to aeronautical equipment or interference with its operation, reporting explicitly false information and creation thus the threat of aircraft safety in Flight, violation of aviation safety, capture of an aircraft, illegal intervention in the activity of civil aviation

Liubov Moshniaha – Candidate of Law, Associate Professor at the Department of Law and Legal Regulation of Aviation Activities, Flying Academy of the National Aviation University; moshnayga_lv@ukr.net; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-9565-735X>.

Bohdan Stetsyuk – Doctor of Law, Professor, Professor at the Department of General Legal Disciplines, Donetsk State University of Internal Affairs; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-2273-637X>.