

УДК 347.826(043.2)

Кравцова А. В.*Національний авіаційний університет, Київ*

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОНЯТТЯ НЕЗАКОННОГО ЗАХОПЛЕННЯ ТА УГОНУ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

В статті висвітлено питання правового врегулювання незаконного захоплення та угону повітряних суден. Їх аналіз дозволив визначити основні проблемні аспекти даного питання та визначити шляхи їх подолання.

Важливість міжнародного повітряного простору, а також національного повітряного простору полягає в його інтенсивному використанні в транспортних цілях, що об'єктивно потребує точної регламентації такої діяльності як на національному, так і міжнародному рівні й обумовлює важливість боротьби з актами незаконного захоплення повітряного судна, оскільки ці дії є особливо суспільнонебезпечними, вони серйозно порушують функціонування повітряних сполучень. Незаконне захоплення і викрадення літаків, вертольотів і інших літальних апаратів створює істотну загрозу безпеці польотів, життю, здоров'ю пасажирів і членів екіпажів повітряних суден, викликає тривогу і невпевненість у людей, що користуються послугами цього виду транспорту.

Акт незаконного втручання в діяльність цивільної авіації - протиправні дії, пов'язані з посяганням на нормальну і безпечну діяльність авіації, що призвели до нещасних випадків з людьми, майнових збитків, захоплення чи викрадення повітряного судна, або дії, що створюють ситуацію для таких наслідків.[6]

Відповідно до класифікації міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) акт незаконного втручання це – акт:

а) насильства стосовно особи, яка перебуває на борту повітряного судна в польоті, якщо такий акт може загрожувати безпеці цього повітряного судна;

б) руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації, або заподіяння цього повітряному судну пошкодження, яке виводить його з ладу чи може загрожувати його безпеці в польоті;

в) поміщення або вчинення дій, що призводять до поміщення, на повітряне судно, що знаходиться в експлуатації, яким би то не було способом пристрою або речовини, яка може зруйнувати таке повітряне судно або завдати йому пошкодження, що виводить його з ладу або може

заподіяти пошкодження, яке може загрожувати його безпеці в польоті;

г) руйнування або пошкодження аеронавігаційного обладнання чи втручання в його експлуатацію, якщо такий акт може загрожувати безпеці повітряного судна в польоті;

д) повідомлення свідомо помилкових відомостей, що створюють загрозу безпеці повітряного судна в польоті;

е) незаконне та навмисне використання будь-якого пристрою, речовини або зброї для здійснення акту насильства стосовно особи (осіб) в аеропорту, на борту повітряного судна, який завдає або може завдати шкоди здоров'ю або смерть чи для руйнування або серйозного пошкодження обладнання і споруд аеропорту, повітряного судна, для порушення роботи служб аеропорту;

ж) будь-який інший акт, який загрожує або може загрожувати безпеці в цьому аеропорту. [7]

У різних країнах визначення «акт незаконного втручання» може бути різним.

Так, наприклад, у США «акт незаконного втручання (Act of Unlawful Interference) – це:

а) насильство проти особи на борту літака в польоті, якщо це дія пов'язана із загрозою безпеці ПС;

б) руйнування ПС заподіянням шкоди, що призводить до неможливості польоту або становить загрозу безпеці у польоті;

в) установка або сприяння встановлення на ПС при обслуговуванні, з яким би то не було наміром, пристосування або речовини, які можуть зруйнувати ПС, або заподіяти шкоду, яка призведе до неможливості польоту або становитиме загрозу безпеці польоту;

г) руйнування або псування навігаційного обладнання або порушення його роботи, якщо така дія може представити загрозу безпеки польоту ПС;

д) передача свідомо помилкової інформації, що погрожує безпеці ПС у польоті;

е) незаконне та навмисне використання зброї;

ж) вчинення акту насильства проти особистості в аеропорту, що призвело або може призвести до серйозних поранень або смерті;

з) руйнування або серйозне пошкодження обладнання аеропорту, виведення з ладу системи обслуговування аеропорту.

На жаль, навіть в ІКАО немає чіткої і повної градації актів незаконного втручання (АНВ) за видами. Наприклад, у низці документів ІКАО спроба захоплення, захоплення і викрадення повітряного судна визначається одним виразом «повітряний піратство / захоплення», при цьому досить часто використовуються і інші терміни, близькі за змістом.

Під «повітряним піратством / захопленням» розуміється здійснення або спроба здійснення контролю над рухом ПС із застосуванням сили, погроз або інших дій, які при їхньому успіху можуть призвести до відхилення ПС від його регулярного встановленого розкладом маршруту. Захоплення (угон) ПС – здійснення контролю над рухом ПС із застосуванням сили, погроз або інших дій, що призводять до загрози безпеці пасажирів і членів екіпажу, порушення безпеки та регулярності польотів, відхилення ПС від встановленого розкладом маршруту. Спроба захоплення (угону) ПС – навмисні чи ненавмисні дії, які створили загрозу настання наслідків захоплення (угону) ПС. Несанкціоноване проникнення у ПС – знаходження у особи (осіб), яка не є членом екіпажу цього ПС, не обслуговуючого дане ПС та не має відповідних повноважень на право перебування в даному ПС. Несанкціоноване проникнення на об'єкт ЦА – знаходження на об'єкті ЦА особи (осіб) не має допуск на нього в даний час і не має відповідних повноважень на право перебування на ньому (під об'єктом ЦА розуміється територія, будівлі, споруди ЦА, доступ у які контролюється). [8]

Таким чином, на даний час в діючих міжнародних конвенціях, в рішеннях ООН та ІКАО, в національному законодавстві держав чітко не встановлено поняття «акт незаконного захоплення повітряного судна».

Основна мета і завдання системи авіаційної безпеки полягає у прийнятті попереджувальних (превентивних) заходів, що виключають здійснення всіх вищевказаних видів актів незаконного втручання, а також комплексу заходів припинення таких актів, у разі їх виникнення.

Першим кроком в цьому напрямку стало підписання Конвенції про злочини та деякі інші дії, здійснені на борту повітряного судна, Токіо, 14 вересня 1963 року (Токійська конвенція), а пізніше Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, Гаага, 16 грудня 1970 року (Гаазька конвенція) та Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, Монреаль 23 вересня 1971 року (Монреальська конвенція). [2]

У 1988 році Монреальська конвенція була доповнена Протоколом про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, обслуговуючих міжнародну цивільну авіацію.

У кожному наступному документі все більше деталізується склад зазначеного злочину. Визначення незаконного захоплення повітряного судна було дано в п. 1 ст. 11 Токійської конвенції 1963 року: «Коли особа, яка знаходиться на борту повітряного судна, незаконно, за допомогою сили або погрози застосування сили, здійснює акт втручання або захоплення чи іншим чином неправомірно здійснює контроль над повітряним судном в польоті або в разі, коли планується здійснення такого акту». При цьому дана конвенція застосовується і у відношенні до звичайних карних злочинів на борті повітряного судна таких як убивства, провіз наркотиків і т.п. [2]

У Гаазькій конвенції було уточнено поняття захоплення повітряного судна. У ст. 1, поруч з вказівкою на «силу» або «загрозу силою», введено поняття «будь-які інші загрози». Крім того, деталізовано поняття «злочинного використання управління повітряним судном». [3]

Формулювання Гаазької конвенції визнає таким захоплення повітряного судна, або здійснення контролю над ним, або спробу вчинення названого акта. Важливим доповненням стало визнання злочинними і дій співучасників. Найбільш повними є формулювання Монреальської конвенції. У ній оголошуються злочинними дії винного, якщо він здійснює насильство по відношенню до особи, яка перебуває на борту повітряного судна в польоті і якщо цей акт може загрожувати безпеці судна, а також акти руйнування повітряного судна, заподіяння ушкоджень, які виводять його з ладу або можуть загрожувати безпеці в польотів. [4]

До даного складу відноситься поміщення (або вчинення дій, що призводять до цього) на повітряне судно пристрою або речовини, яка може його зруйнувати, призвести до травмуван-

ня, вивести з ладу або створити загрозу для безпеки в польоті.

Згідно Токійської конвенції 1963р., «Повітряне судно вважається у польоті з моменту включення двигуна з метою зльоту до моменту закінчення пробігу при посадці». [2] Однак, у Гаазьку і Монреальську конвенції не включене це формулювання.

Відповідно до п. 1 ст. 3 Гаазької конвенції та п. «а» ст. 2 Монреальської конвенції, повітряне судно вважається у польоті в будь-який час з моменту закриття всіх його зовнішніх дверей після завантаження до моменту відкриття будь-який з дверей для вивантаження; у разі вимушеної посадки вважається, що політ відбувається до тих пір, поки компетентні органи не візьмуть на себе відповідальність за угон повітряного судна та за осіб та майно, що знаходяться на борту судна. У разі відкриття злочинцем дверей після посадки, судно також вважається у польоті до тих пір, поки компетентні органи не візьмуть на себе відповідальність за нього, так як двері в цьому випадку відкриваються не для вивантаження та вже саме відкриття дверей може створити загрозу для літака і осіб, що знаходяться в ньому. [4]

В доктрині існують різні погляди щодо класифікації актів незаконного захоплення: їх відносять до суто кримінальних злочинів, до міжнародних, до кримінальних злочинів міжнародного характеру, до квазіміжнародних правопорушень.

Тому важливим є також і визнання угону чи захоплення повітряного судна злочином саме міжнародного характеру, що сприяло б становленню оптимального підходу до даного питання, оскільки подібні дії можуть нести загрозу для значної кількості людей і є несумісними з принципом гуманізму. Гаазька конвенція дає підставу вважати викрадення повітряного судна злочином міжнародного характеру, таким же як работоргівля, торгівля жінками і дітьми та ін., на які поширюється безумовний принцип «видати або покарати». Вирішення питання про видачу або покарання злочинця має певні труднощі. Справа в тому, що в міжнародному праві існує принцип, згідно з яким обов'язковою умовою видачі злочинця однією державою іншій є те, що проти правне діяння, за яке вимагається видача, має розглядатися як злочин за законодавством кожної з цих держав. Якщо ж за законом держави викрадення літака не розглядається як злочин, то у нього немає юридичних підстав для видачі осіб, винних у викраденні, державі реєстрації літака. Крім цього, згідно з усталеною практикою, вида-

ча злочинців однією державою іншій виробляється на основі спеціальних угод.

У Гаазькій і Монреальській конвенціях встановлені як склади злочинів проти безпеки цивільної авіації, так і зобов'язання держав розпочати кримінальне переслідування і (або) покарати винних осіб.

Вибір конкретних форм і методів кримінального переслідування залишений на розсуд окремих держав. Саме національне законодавство покликане зіграти вирішальну роль у справі покарання винних осіб. Протягом 1971–1972 рр. в США, Швейцарії, Австрії, ФРН були вироблені і введені в дію норми національного кримінального законодавства, що встановлює відповідальність за діяння, описані в перших статтях цих конвенцій. В даний час в багатьох країнах національні закони передбачають відповідальність за дії, що ставлять під загрозу безпеку польотів. Характерно, що спочатку ці закони розроблялися за аналогією з правовими актами, спрямованими на боротьбу з морським піратством.[5]

Потім вони набувають специфічного характеру, стосовно саме повітряного транспорту. Однією з відмінних особливостей законодавства, чинного в західних країнах, є тяжкість застосовуваних санкцій. Так за угон чи незаконне захоплення повітряного судна законодавство Австрії – від 10 до 20 років або довічне ув'язнення; Японії – від 7 років позбавлення волі до смертної кари; ФРН – від 1 року тюрми до пожиттєвого ув'язнення; Швейцарії – до 10 років тюрми; Росії – від 3 до 15 років позбавлення волі або смертна кара. В законодавстві США як самостійний вид злочинів виділяється втручання в діяльність екіпажу або персоналу, що обслуговує літак, шляхом нападу, залякування або погроз. Санкція передбачає штраф до 10 тис. доларів, або тюремне ув'язнення на термін до 20 років, або і те й інше разом. Якщо при вчиненні такої дії використовується зброя, термін ув'язнення може бути довічним. У Кримінальному кодексі Франції захоплення або взяття у свої руки контролю (шляхом застосування фізичного насильства або погрози фізичного насильства) над літальним апаратом, судном або іншим засобом транспорту, на борту якого знаходяться люди, карається двадцятьма роками ув'язнення (ст. 224.6). Якщо це злочинне діяння супроводжується тортурами або актами жорстокості або якщо його результатом є смерть одного або декількох осіб, винний карається довічним ув'язненням (ст. 224.7). [5]

Нагальною потребою є надання Раді ІКАО повноважень виносити рішення про застосування санкцій за недотримання державами зобов'язань за Токійською, Гаазькою і Монреальською конвенціями. При цьому дані санкції не мають виходити за рамки ІКАО. Тобто варто передбачити, що це можуть бути рекомендації чи призупинення деяких прав держав-учасниць.

Міжнародне законодавство, а також законодавство зарубіжних держав при правовому врегулюванні поняття незаконного захоплення та уgonу повітряних суден, на нашу думку, має ряд прогалин, що знижують його ефективність. Так, положення двох останніх конвенцій фіксують, що договірні держави зобов'язані без будь-яких винятків «передавати справу своїм компетентним органам з метою кримінального переслідування». Проте вираз «з метою» не є чітким. Названа «мета» може не збігтися з «метою», що розглядається судом у рамках національного законодавства. І якщо злочинці будуть домагатися визнання за ними політичних мотивів їхніх дій, то формально складу злочину може не бути зовсім. [3]

Особи, які вчиняють угон повітряного судна, як правило, намагаються виправдати свої дії політичними мотивами, сподіваючись тим самим на уникнення кримінальної відповідальності, використавши право притулку. З прийняттям Гаазької і Монреальської конвенцій такі особи все одно мають бути притягнуті до кримінальної відповідальності. Ст. 7 Гаазької конвенції встановила, що держава, на території якої виявляється підозрюваний, якщо не видасть його, зобов'язана без будь-яких винятків і незалежно від того, чи вчинено злочин на її території, передати справу своїм компетентним органам з метою кримінального переслідування. Ці органи приймають рішення відповідно до законодавства цієї держави. [3]

Але той факт, що принцип обов'язкової видачі осіб, котрі здійснили акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, не було закріплено в жодному міжнародному документі, суттєво вплинув на ефективність боротьби з цими тяжкими злочинами міжнародного характеру. Право політичного притулку також вплинуло на дане питання.

На сьогодні назріла необхідність вдосконалити спільні дії держав-учасниць ІКАО (Організація міжнародної цивільної авіації) проти тих держав, котрі не застосовують належних заходів у боротьбі з актами нападу на повітряні судна.

Список літератури

1. *Чикагская конвенция* 1944 г. – Конвенция о международной гражданской авиации (подписана в Чикаго 07.12.44 г.). – [Електронний ресурс] – <http://aerolan.com.ua/publ/35-1-0-58/>
2. *Токійская конвенция* 1963 г. – Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (подписана в Токио 14.09.63 г., вступила в силу 04.12.69 г.). – [Електронний ресурс] – <http://www.middleeast.org.ua/documents/Tokyo.htm>
3. *Гаагская конвенция* 1970 г. – Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (подписана в Гааге 16.12.70 г., вступила в силу 14.10.71 г.). – [Електронний ресурс] – http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_tech/
4. *Монреальская конвенция* 1971 г. – Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (подписана в Монреале 23.09.71 г., вступила в силу 26.01.73г.). – [Електронний ресурс] – http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aviation_security.shtml
5. *Кримінальний Кодекс Франції*. – [Електронний ресурс] – <http://www.law.edu.ru/norm>
6. *Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Тимчасових правил контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації»* (п. 4 Тимчасових правил) від 2 серпня 1995 р. № 592, Київ – [Електронний ресурс] – <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/>
7. *Бьюмонт К.М., Шоукросс К.Н.* Под ред.: Кислов А.К. (Предисл.), Крылов С.Б. (Предисл.), Пер.: Волк С.И., Зайцева В.В., Кузьминский Н.И.: Воздушное право. Сокращенный перевод со 2-го английского издания 1951 г. с дополнениями автора на 1 ноября 1955 г.: Пер.: Волк С.И., Зайцева В.В., Кузьминский Н.И. – М.: Иностран. лит., 1957. – 400 с.
8. *Молеев Ю.Н.* Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. – М., 1986.

*Науковий керівник – Чуб Г.М.,
канд. юрид. наук, доц.*