

Г. М. Чуб магістр з правового  
регулювання економіки,  
кафедра кримінального права і процесу  
Юридичного інституту  
«Інститут повітряного і космічного права»  
Національного авіаційного університету

## ДО ПИТАННЯ МІЖНАРОДНОГО РЕГУЛЮВАННЯ БОРТЬБИ З АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ В ДІЯЛЬНІСТЬ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Юридичний інститут «Інститут повітряного і космічного права» НАУ

*У статті розглядаються питання боротьби з актами незаконного захоплення та угон повітряних суден, які регулюються нормами Токійської, Гаазької і Монреальської конвенцій та національним законодавством.*

Одним з перших міжнародних документів, який містив окремі норми про незаконне втручання в діяльність цивільної авіації, була Женевська конвенція 1958 року про відкрите море. Конвенція визнавала піратство як неправомірний акт насилля, затримання чи грабежу, здійснюваного в особистих інтересах екіпажем чи пасажирями одного приватного судна або літального апарату щодо іншого судна або літального апарату та щодо до осіб і майна, які знаходяться на борту [1]. Проте такі акти могли кваліфікуватися як піратство лише у випадку, якщо вони здійснювалися у повітряному просторі над відкритим морем.

Визначення незаконного захоплення повітряного судна було дано в Токійській конвенції 1963 року так: «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» [2].

У 60–70-х роках різко зростає кількість незаконних втручань в діяльність цивільної авіації. Тому Організація об'єднаних націй змушена була прийняти низку резолюцій з даного питання. До таких документів належать резолюції Генеральної Асамблеї ООН 2551 (XXIV) від 1969 р. і 2645 (XXV) від 1970 р. та резолюція Ради Безпеки ООН 286 від 1970 р. У них містився заклик до держав прийняти всі необхідні заходи в боротьбі проти незаконних втручань в діяльність цивільної авіації, а також відповідно карати осіб, які їх здійснюють.

За таких умов у 1970 р. з безпрецедентною для міжнародного права швидкістю було направлено, підписано і введено в дію Гаазьку кон-

венцію про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден. Конвенція кваліфікувала такі дії, як злочинні і зобов'язала держави приймати щодо них суворі міри покарання [3].

Наступного, 1971 р., у Монреалі було підписано Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації [4]. Стаття 1 Конвенції конкретизувала як злочинні такі умисні дії:

- здійснення акту насилля, стосовно особи, яка перебуває на борту повітряного судна в польоті, якщо такий акт може загрожувати безпеці повітряного судна;

- руйнування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації або спричинення цьому повітряному судну пошкодження, котре може загрожувати його безпеці в польоті;

- розміщення на повітряному судні, котре знаходиться в експлуатації, пристрою чи речовини, котрі можуть зруйнувати таке повітряне судно або спричинити йому пошкодження, котре виводить його із ладу або спричинить йому пошкодження, яке може загрожувати безпеці повітряного судна в польоті;

- руйнування або пошкодження аеронавігаційного обладнання або втручання в його експлуатацію, якщо такий акт може загрожувати безпеці повітряних суден в польоті;

- повідомлення за відомо неправдивих свідчень, створення загрози безпеці повітряного судна.

Таким чином, на сьогодні в діючих міжнародних конвенціях, у рішеннях ООН та ІКАО, в національному законодавстві держав чітко не встановлено поняття «акт незаконного втручання в діяльність цивільної авіації». Воно вживається в юридичній літературі для характеристики і узагальнення конкретних злочинних актів, котрі було

розглянуто вище, і є щодо них загальним поняттям.

Розглянемо якими ж є умови застосування міжнародних угод щодо боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації

Держава реєстрації повітряного судна повністю здійснює свою юрисдикцію на цьому судні, коли воно знаходиться на її території або в її повітряному просторі. Токійська, Гаазька і Монреальська конвенції застосовуються у всіх тих випадках, коли повітряне судно знаходиться в польоті над територією іншої держави.

Згідно з вимогами міжнародного повітряного права, повітряне судно має зареєструватися в певній державі. У разі, коли судна використовуються авіакомпаніями кількох держав, має бути вирішено угодою питання про те, хто з них є державою, яка здійснює юрисдикцію і виступає в якості держави реєстратора повітряного судна.

Положення Гаазької і Монреальської конвенцій застосовується і у випадку, коли злочинець перебуває на території іншої держави, ніж держава реєстрації повітряного судна. Мається на увазі покарання і видача злочинця, а також надання державами взаємної допомоги.

За Токійською конвенцією час польоту визнається «з моменту ввімкнення двигуна з метою злету до моменту закінчення пробігу при приземленні» (ст. 1, п. 3), а Гаазька і Монреальська – з моменту закриття всіх зовнішніх дверей після завантаження до моменту відкриття будь-яких дверей для висадки» [5].

За Монреальською конвенцією командиру повітряного судна надаються широкі повноваження стосовно осіб, які здійснюють правопорушення на борту судна або дії, що загрожують безпеці. Крім того, будь-який член екіпажу чи пасажир у разі небезпеки можуть застосувати превентивні заходи для забезпечення безпеки як судна, так і осіб чи майна.

Командир самостійно вирішує питання про здійснення злочину на борту повітряного судна, згідно законодавства держави реєстрації і може передати підозрюваного компетентним органам держави – учасниці Токійської конвенції, на території котрої здійснено приземлення. Він може висадити таких осіб на території будь-якої держави, повідомивши її про факти такої висадки і її причини. Держави-учасниці не можуть цьому заперечувати.

На думку Ю. М. Колосова, у разі відкриття дверей злочинцем після приземлення судно має рахуватися таким, що знаходиться в польоті до тих пір поки компетентні органи не приймуть на себе відповідальність за нього.

Токійська, Гаазька і Монреальська конвенції не застосовуються стосовно військових, поліцейських і митних суден: такі судна, за термінологією Чиказької конвенції, є державними повітряними суднами.

Щодо питання видачі і покарання злочинців, то, крім держави реєстрації повітряного судна, великі переваги має держава приземлення повітряного судна. Тому вирішення питання юрисдикції займає важливе місце в усіх трьох конвенціях. Токійська конвенція не передбачає ні покарання за акти незаконного захоплення повітряних суден, ні видачі осіб, що їх здійснили. Ці положення виявилися малоефективними. Тому були розроблені Гаазька і Монреальська конвенції, які передбачили можливість, за здійснення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, видачу і суворе покарання злочинця.

Згідно з Гаазькою і Монреальською конвенціями, юрисдикцію злочинів, можуть здійснювати:

- держава реєстрації повітряного судна;
- держава основного місця діяльності або постійного місця перебування орендаря;
- держава приземлення повітряного судна, на борту якого здійснено злочин та держава на території якої перебуває злочинець.

Тут діє принцип конкуруючої юрисдикції. У той же час ст. 7 Гаазької конвенції передбачає, що держава, на території якої перебуває злочинець у разі, коли вона його не видає, то має передати його своїм компетентним органам для повного кримінального розслідування та покарання у відповідності до законодавства даної держави.

Але той факт, що принцип обов'язкової видачі осіб, які 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.

Практика останніх років свідчить про те, що держави все ж почали частіше видавати злочинців.

Що стосується покарання осіб, які здійснили угон повітряних суден, то в багатьох країнах прийнято спеціальні закони щодо цих злочинів. Так, за угон чи незаконне захоплення повітряного судна законодавство України (ст. 278 Кримінального кодексу) – передбачає позбавлення волі від 3 до 15 років; Австрії – від 10 до 20 років або довічне ув'язнення; США – штраф 10 тис. дол., або тюремне ув'язнення до 20 років (можуть призначатися обидва покарання одночасно) і в

особливих випадках – смертна кара; 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.

Шляхи подальшого розвитку боротьби із заповіганням актам незаконного втручання в діяльність цивільної авіації мають передбачати:

1. 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.

2. Надання Раді ІКАО повноваження виносити рішення про застосування санкцій за недотримання державами зобов'язань за Токійською, Гаазькою і Монреальською конвенціями. Ці сан-

кції не можуть виходити за рамки ІКАО, тобто це можуть бути рекомендації або призупинення деяких прав держав-учасниць.

3. Максимально використати Чиказьку конвенцію для надання злочинно захопленим повітряним суднам, їх екіпажам і пасажиром такої ж допомоги як суднам, що зазнали лиха.

4. Гаазьку конвенцію доповнити протоколом про пріоритетну юрисдикцію держави реєстрації повітряного судна. Зобов'язати державу перебування видавати злочинців.

Слід зазначити, що загальне визнання угоду чи захоплення повітряного судна злочинним міжнародного характеру сприяло б становленню оптимального підходу до даного питання, оскільки подібні дії можуть нести загрозу для значної кількості людей і є несумісними з принципом гуманізму.

### Література

1. Люблинський П. И. Преступления в области воздушного транспорта. – В кн.: Вопросы воздушного права. – М., 1930. – Вып. 2. – С. 172.  
2. ICAO Doc. 8665. cm. 11.

3. ICAO Doc. 8920. Art. 2.

4. ICAO Doc. 8966. Art. 1.

5. Гаазька конвенція, ст. 3, п. 1; Монреальська конвенція, ст. 2, п. 2 а).

### Г. Н. Чуб

К вопросу международного урегулирования борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

*В статье рассматриваются вопросы борьбы с актами незаконного захвата и угон воздушных судов, которые регулируются нормами Токийской, Гаазьской и Монреальской конвенциями и национальным законодательством.*