

## ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЗАХИСТУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ВІД АКТИВ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ

### THEORETICAL-LEGAL ASPECTS OF CIVIL AVIATION PROTECTION AGAINST ACTS OF ILLEGAL INTERVENTION

Гуцал І.Ю.,  
студентка I курсу магістратури  
юридичного факультету  
Національний авіаційний університет

Лучок А.М.,  
студентка I курсу магістратури  
юридичного факультету  
Національний авіаційний університет

Миронець О.М., старший викладач  
кафедри конституційного і адміністративного права  
Національний авіаційний університет

У статті авторами здійснено дослідження теоретико-правових аспектів захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність. Здійснено аналіз основних міжнародних правових актів з питань забезпечення діяльності цивільної авіації. Серед них авторами звернуто увагу на такі, як: Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 16 грудня 1970 року, Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, від 23 вересня 1971 року, Конвенція про Міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 року, а також Додаток 17 до цієї конвенції «Стандарти та рекомендовані практики – Безпека – Захист Міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання». Крім того, у статті проаналізовано положення чинного Повітряного кодексу України та Кримінального кодексу України щодо вказаного питання.

Авторами звернуто увагу на процедуру здійснення контролю/огляду пасажирів та їхнього багажу перед безпосередньою посадкою в літак як на превентивну міру забезпечення цивільної авіації від актів незаконного втручання.

Розглянуто визначення «акт незаконного втручання в діяльність цивільної авіації» відповідно до Повітряного кодексу України. Зауважено, що вітчизняним законодавцем це поняття розуміється як: а) незаконне захоплення повітряних суден; б) руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації; в) захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах; г) насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби; д) розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалів, призначених для досягнення злочинних цілей; е) використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу; є) повідомлення навмисно неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна під час польоту або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу, інших осіб в аеропорту чи в розташуванні засобів або підрозділу цивільної авіації.

**Ключові слова:** захист цивільної авіації, акти незаконного втручання, цивільна авіація, акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання.

In the paper, the authors investigate the theoretical-legal aspects of civil aviation protection from acts of unlawful interference in its activity. The analysis of the main international legal acts on the safety of civil aviation has been made. The authors draw their attention to such as: the Convention on the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft of 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation of 23 September 1971, the Convention on International Civil Aviation of 7 December 1944 and Annex 17 to this Convention with the title "Standards and Recommended Practices – Security – Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference". In addition, the paper analyzes the provisions of the current Air Code of Ukraine and the Criminal Code of Ukraine on this issue.

The authors pay their attention to the procedure for carrying out the control / inspection of passengers and their luggage before boarding the plane as a preventive measure to protect civil aviation from acts of unlawful interference.

The definition of "an act of unlawful interference in civil aviation activity" in accordance with the Air Code of Ukraine has considered. It has been noted that this concept is understood by the domestic legislator as: a) unlawful seizure of aircraft; b) destruction of an aircraft in service; c) hostage-taking on board aircraft or on aerodromes; d) forcible intrusion on board an aircraft, at an airport or on the premises of an aeronautical facility; e) introduction on board an aircraft or at an airport of a weapon or hazardous device or material intended for criminal purposes; f) use of an aircraft in service for the purpose of causing death, serious bodily injury, or serious damage to property or the environment; g) communication of false information such as to jeopardize the safety of an aircraft in flight or on the ground, of passengers, crew, ground personnel or the general public, at an airport or on the premises of a civil aviation facility.

**Key words:** protection of civil aviation, acts of unlawful interference, civil aviation, acts of unlawful interference in civil aviation activity, protection of civil aviation against acts of unlawful interference.

**Постановка проблеми.** Акти незаконного втручання з часів появи та розвитку цивільної авіації спричиняють загрозу та можуть становити значну небезпеку для цивільних повітряних суден та пасажирів, які в них знаходяться.

Зростання ролі комерційних перевезень пасажирів, багажу та вантажу у всесвітній транспортній системі викликає нагальну необхідність ефективного правового регулювання забезпечення цивільної авіації. Вказані діяння є явищем, превенція якого є надзвичайно важливою як для

стабільного розвитку авіації у світі, так і для її подальшого нормального функціонування [1, с. 43–44].

Саме за цієї причини держави (в особі державних спеціальних виконавчих та законодавчих органів) та міжнародні організації приділяють виняткову увагу захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання.

Протягом століття поняття «акт незаконного втручання» розумілось по-різному. У своїх доробках Н.В. Прокоф'єв неодноразово зазначає, що у вітчизняній

доктрині розвивається дискусія щодо питання: чи є здійснення акту незаконного втручання міжнародним злочином або злочином міжнародного характеру. Натомість сьогодні під вищевказаним поняттям слід розуміти протиправні дії, пов'язані з посяганням на нормальну і безпечну діяльність авіації та авіаційних об'єктів, унаслідок яких сталися нещасні випадки з людьми, майнові збитки, захоплення чи викрадення повітряного судна або такі, що створюють ситуацію для таких наслідків [2].

Єдине тлумачення першого поняття, сприйняте міжнародною спільнотою, є необхідним як з теоретичної, так і з практичної точки зору. Річ у тім, що саме від єдиного розуміння термінів та їх правової природи залежить правильна кваліфікація діянь та справедливе вирішення питань щодо юридичної відповідальності за їх вчинення.

Аналіз досліджень проблеми. Не можна сказати, що в наші дні відсутні наукові розробки як щодо розуміння поняття актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, так і захисту від вказаних протиправних діянь. Так, наукові праці таких учених, як: В.Д. Бордунов, О.В. Маловацький, Ю.М. Малєєв, А.Ю. Піджаков, В.І. Рижий, А.В. Філіппов та ін. торкаються вказаного вище. Проте збагачення і поглиблення наукових уявлень про захист цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність завжди залишається актуальною темою для дослідницьких пошуків.

**Метою статті** є визначення захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність. Для досягнення цієї мети необхідно виконати такі завдання: провести теоретико-правове дослідження поняття захисту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації; проаналізувати основні міжнародні та вітчизняні правові акти з вказаного питання.

**Виклад основного матеріалу.** З метою боротьби зі злочинною діяльністю, пов'язаною з незаконним втручанням у діяльність цивільної авіації, Міжнародною організацією цивільної авіації (ІСАО) було розроблено та прийнято ряд міжнародно-правових актів.

Варто зауважити, що невід'ємний та надзвичайний вклад у розвиток безпеки цивільної авіації та захисту її від актів незаконного втручання було втілено з прийняттям Чиказької конвенції 7 грудня 1944 року (Конвенції про міжнародну цивільну авіацію). Проте правові норми щодо захисту цивільних повітряних суден від актів незаконного втручання були сформовані та задекларовані юридично пізніше.

Одним з основних документів, який регулював цю сферу суспільних відносин, стала Конвенція про порушення та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряного судна, підписана 14 вересня 1963 року в Токіо. Ця конвенція стосується не тільки злочинів, але й всіх актів, незалежно від того, чи є вони злочинами, чи ні. До таких актів Токійська конвенція відносить усі діяння, які можуть загрожувати або загрожують безпеці польоту повітряного судна, особам і майну, підтримці належного порядку і дисципліни на борту повітряного судна. У цій конвенції вперше було зроблено спробу дати юридичну кваліфікацію незаконного захоплення повітряного судна або незаконного втручання в його експлуатацію [3].

Ще одним міжнародним правовим актом у сфері забезпечення авіаперевезень стала Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписана в Гаазі 16 грудня 1970 року. У цьому документі вперше було кваліфіковано та закріплено акт незаконного захоплення повітряного судна як злочин, що повинен супроводжуватись насильством або погрозою застосування насильства. При цьому Гаазька конвенція визначала, що під час здійснення захоплення повітряного судна воно повинно знаходитися саме у польоті, а злочин (або замах на злочин) має бути скоєно на борту повітряного судна. Крім того, відповідно до цієї конвенції договірні держави

зобов'язані встановити свою юрисдикцію: це могла бути держава реєстрації повітряного судна; держава, на території якої повітряне судно здійснює посадку, коли на його борту знаходиться злочинець; або держава, на території якої знаходиться основне місце діяльності орендаря, якщо йдеться про повітряне судно, що здане в оренду. Держава, на території якої було знайдено злочинця, мала встановити свою юрисдикцію, якщо ні з однією зі згаданих вище держав у неї немає договору про видачу злочинця. Справу та всю відому інформацію на конкретного злочинця необхідно передати повноважним органам відповідної держави для цілей кримінального переслідування та подальшого притягнення такої особи (або групи осіб) до кримінальної відповідальності [4].

З огляду на вищевказане зазначимо, що основний внесок Гаазької конвенції 1970 року в тому, що вона встановила принцип юрисдикції договірних держав на рівні універсальності, визначила акт незаконного втручання міжнародним злочином і поставила вимогу до держав-членів визнати акт незаконного захоплення повітряного судна серйозним злочином відповідно до їхнього внутрішнього законодавства.

Проте за цією конвенцією так і не було встановлено винятків щодо політичних злочинів. У сукупності положень Гаазької конвенції 1970 р. сприяли формуванню такого правового положення, за якого злочинець, що став суб'єктом злочину щодо незаконного захоплення повітряного судна, не міг знайти безпечний притулок, а також залишитися безкарним.

Особлива роль у регулюванні питання забезпечення цивільної авіації і нині відводиться Додатку 17 Чиказької конвенції «Стандарти та рекомендовані практики – Безпека – Захист Міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» [5], що став основною програмою з безпеки цивільної авіації для всього світового авіаційного співтовариства.

Цей документ в основному стосується адміністративних та координаційних аспектів, які потребують того, щоб кожна держава-член ІСАО створила свою власну програму з безпеки цивільної авіації з аналогічними додатковими заходами безпеки. Саме Додаток 17 до Чиказької конвенції задекларував найважливішу процедуру забезпечення цивільної авіації – інспекція/огляд людей і багажу в міжнародних аеропортах. А обов'язкове впровадження вказаної процедури зумовило значне зниження кількості незаконних захоплень повітряних суден у всьому світі [5].

Регулювання суспільних відносин щодо актів незаконного втручання в національному законодавстві закріплене в Повітряному кодексі України (далі – ПК України). Стаття 86 ПК України закріплює визначення акту незаконного втручання як акту або спроби його, що створює загрозу безпеці цивільної авіації. Саме ПК України до актів незаконного втручання включає: а) незаконне захоплення повітряних суден; б) руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації; в) захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах; г) насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби; д) розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей; е) використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу; є) повідомлення навмисно неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна під час польоту або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу, інших осіб в аеропорту чи в розташуванні засобів або підрозділу цивільної авіації [6].

Крім того, у розділі XI Кримінального кодексу України визначені статті, що підпадають під діяння незаконного втручання в діяльність цивільного повітряного судна або замаху на таке втручання. Так, у статті 278 цього нормативно-правового акту угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна карається від трьох до шести років позбавлення волі. Ті самі дії, вчинені за попередньою змовою групою осіб або поєднані з насильством, яке не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, караються позбавленням волі на строк від п'яти до восьми років. Також у цій статті вказано, що якщо вищевказані дії вчинені організованою групою або поєднані з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або такі, що спричинили загибель людей чи інші тяжкі наслідки, караються

позбавленням волі на строк від восьми до п'ятнадцяти років. З огляду на це можна зробити висновок, що даний злочин за українським законодавством є тяжким або особливо тяжким, залежно від кваліфікуючих ознак [7].

**Висновок.** Таким чином, натепер світовою спільнотою здійснено: 1) чітке визначення дефініції акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації як злочину в міжнародних правових актах; 2) встановлено чіткі рекомендації, інструкції для запобігання такого виду злочинам; як забезпечувальна превентивна міра застосовується процедура здійснення контролю/огляду пасажирів та їхнього багажу перед безпосередньою посадкою в літак тощо. Разом із тим, на нашу думку, питання правового регулювання захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність залишається відкритим для наукових пошуків, дискусій та пропозицій.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Миронець О.М., Ярошенко Т.С., Яценко А.В. Теоретико-правові аспекти актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2019. № 6. С. 42–44.
2. Прокофьев Н.В. Многосторонние международные договоры в сфере борьбы с международным терроризмом: проблемы эффективности : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2005. 32 с.
3. Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна від 14 вересня 1963 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995\\_244](https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_244) (дата доступу: 02.01.2020).
4. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 16 грудня 1970 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995\\_167](https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_167) (дата доступу: 30.12.2019).
5. Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation with the title "Standards and Recommended Practices – Security – Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference." URL: [http://dgca.gov.in/intradgca/intra/icao%20annexes/an17\\_cons.pdf](http://dgca.gov.in/intradgca/intra/icao%20annexes/an17_cons.pdf) (date of access: 02.01.2019).
6. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48–49. Ст. 536.
7. Кримінальний кодекс України : Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25–26. Ст. 131.