

Бондаренко Д.Ю.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Гайдар В.О.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

ВИКРАДЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН В СРСР: ДО ІСТОРІЇ ПРОБЛЕМИ

Науково-технічний прогрес має не лише позитивні сторони. Дуже часто те, що, здавалося б, повинно покращувати і полегшувати життя людства, навпаки завдає йому невинної шкоди. Так сталося і у випадку з авіацією. Створення засобів, які допомагають швидко перетинати величезні відстані, безперечно зробило неоціненний внесок у збереження одного з важливих ресурсів – часу. Але вже незабаром цей ресурс почав компенсуватися іншим, більш значущим – людським життям.

На сьогодні боротьба з актами незаконного втручання у діяльність цивільної авіації є нагальним питанням у сфері міжнародної співпраці. Доречним буде розглянути перші спроби таких актів, що сталися на теренах колишнього Радянського Союзу.

8 січня 1954 року пасажирський літак естонського авіапідприємства, керований екіпажем на чолі з І. Гарінім, здійснював рейс № 365 Мінськ – Таллін – Ленінград. Після вильоту зі столиці Естонії до кабіни екіпажу увірвалися чоловік з жінкою, які вимагали змінити курс. Після нетривалої боротьби злочинців вдалося обеззброїти і зв'язати, і літак повернувся до Таллінна. Тоді після отриманих травм помер бортмеханік Тимофій Ромашкін.

З цієї кривавої драми розпочалась історія викрадення повітряних суден в СРСР. Подібні інциденти можна умовно розділити на дві категорії: викрадення "в чистому вигляді" і ті, які є частиною інших злочинів, наприклад, захоплення заручників. У Радянському Союзі факти захоплення повітряних суден зазвичай замовчувались, бо вважалося, що ці тяжкі злочини є характерною особливістю "загниваючого" Заходу. Фактично до самої перебудови широковідомими були лише кілька з них. Хоча у 1987 році гриф секретності з цієї теми зняли, але до сьогодні не відома точна кількість таких випадків [2, с. 7].

До кінця 50-х років XX століття відомі ще дві спроби захоплення

повітряних суден. У червні 1954 року у Новосибірську стався випадок, що став наслідком сімейних чвар бортмеханіка В. Полякова, який, викравши літак Іл-12, бажав розправитися із зрадливою дружиною.

У жовтні 1958 року на аеродромі в якутському селищі Нижні Хрести два злочинці, намагаючись втекти від переслідування, вирішили захопити Ан-2 та втекти до США.

У наступні десятиріччя такі випадки почастишали. У 60-ті роки минулого століття антонівський біплан користувався "особливою" популярністю у викрадачів:

- 29 серпня 1964 рік: озброєні злочинці на борту літака рейсу Кишинів-Ізмаїл наказали льотчикам летіти до Румунії, але екіпаж, покружлявши над Чорним морем і приславши увагу нападників, узяв зворотній курс;

- 3 серпня 1966 рік: була здійснена спроба уgonу Ан-2 рейсу Поті-Батумі, цього разу льотчики так "спілотували" свою машину, що просто звалили зловмисників з ніг, а потім їх допомогли "скрутити" пасажирі;

- 13 березня 1967 рік: викрадачем Ан-2 став пілот Аерофлоту, в минулому військовий льотчик. Пробравшись на пустий літак аеродрому Туапсе, він збирався полетіти на ньому до Туреччини. Дана операція закінчилася тим, що Ан-2 був збитий і він впав у Чорне море. До цього дня цей інцидент залишається єдиним достовірно відомим випадком збиття повітряного судна при спробі уgonу з СРСР.

Єдиним радянським магістральним авіалайнером, на який посягнули викрадачі у 60-х роках, став Іл-14. 3 червня 1969р. під час здійснення рейсу Ленінград-Йихве-Таллін 4 озброєні пасажирі намагались направити літак до Швеції. Під час перестрілки тяжке поранення отримав бортрадист М.Кисель. Льотчикам вдалося приземлитися і бандити втекли [1, с. 31].

Більшість викрадень в 60-ті роки було здійснено особами, що вже мали проблеми із законом. Але влада проблему не помічала, а тому не приймала спеціальних заходів з підвищення авіаційної безпеки. А це, в свою чергу, приведе до сплеску кількості актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації в подальші роки.

Бортмеханіки, пілоти, бортпровідники, не замислюючись, кидалися знешкоджувати зловмисників, аби ті не завдали шкоди пасажирам. Цих людей можна назвати професіоналами з великої літери, не тільки у своїй галузі, а і в найскладнішій професії під назвою "людина".

У 70-х роках 80% терактів були спрямовані проти власності, 20% – проти людей, а вже у 80-х роках – відповідно 50% і 50%; у 90-х роках – вже 30% і 70%.

Україна, починаючи з моменту набуття незалежності, безпосередньо приєдналася до міжнародної співпраці у галузі безпеки цивільної авіації. Беручи до уваги основні міжнародні конвенції (Токійська, Гаазька, Монреальська) у даній галузі в 2002 році було розроблено Закон України "Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації". Наша країна тісно співпрацює з Міжнародною організацією цивільної авіації.

У Національному авіаційному університеті функціонують Європейський навчальний центр ІКАО з авіаційної безпеки по підготовці фахівців з безпеки польотів та льотної придатності повітряних суден, діяльність яких спрямована на підвищення рівня безпеки функціонування цивільної авіації.

Література

1. Дроздов С. Воздушные пираты страны советов / С. Дроздов // Авиация и время: Авиационный журнал Украины.– 2009.– № 2.– С. 29 – 32.
2. Суровцев С. Противостоят воздушному терроризму / С. Суровцев // Воздушный флот.– 2007.– №30.– С.7 – 8.

УДК 347.821.4(043.2)

Вітюк К.О.,
студентка,

Інституту екологічної безпеки,
Національний авіаційний університет, м.Київ

Закревська О.Г.,
студентка,

Інституту екологічної безпеки,
Національний авіаційний університет, м.Київ
Науковий керівник: Чабах О.М., старший викладач

ПРИНЦИПИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ СПОЛУЧЕНЬ

Міжнародно-правове регулювання повітряного простору веде свій початок з Паризької конвенції про повітряну навігацію 1919 року, що закріпила принцип суверенітету держави на повітряний простір, що знаходиться над його сухопутною і водною територією.

Ухваленню Паризької конвенції 1919 передувала наукова розробка проблеми правового режиму повітряного простору, в рамках якої були висловлені дві теорії: "свободи повітря" і суверенітету держави на по-

вітряний простір. Найбільш повне обґрунтування першої теорії належить французькому вченому П. Фошілю, другий – голландському науковцю Лайкламе Найхольту.

У 1946 році між США і Великобританією було укладено Угоду "бермудського типу", що передбачає можливість комерційної діяльності в обсязі п'яти "свобод повітря". Свою назву Угода отримала за місцем його укладення – на Бермудських островах. У 1977 році воно було переглянуто і замінено новим, який отримав назву "Бермуди-2". У ньому детально розроблена схема залежності між частотою руху, наданими сторонами ємностями і можливостями використовувати відповідні договірні лінії. У 1959 році Європейська конференція цивільної авіації прийняла Типові положення адміністративного і технічного характеру – так званий Страсбурзький типовий проект.

Міжнародне повітряне право – сукупність принципів і норм, що регулюють відносини між державами з приводу використання повітряного простору та організації міжнародних повітряних сполучень. Міжнародне повітряне право як галузь міжнародного права ґрунтується на загальних принципах міжнародного права. Разом з тим у систему норм повітряного права входять і спеціальні принципи і норми, які безпосередньо регулюють діяльність міжнародної цивільної авіації в цілому.

Основним (першим) спеціальним принципом є принцип повного і виняткового суверенітету держави над її повітряним простором. З точки зору юридичної природи повітряного простору його можна поділити на два види: суверенний повітряний простір, міжнародний повітряний простір. До першого виду належить простір, що знаходиться над територією суверенної держави, другий вид – повітряний простір над відкритим морем, міжнародними протоками і Антарктикою.

Щодо другого виду повітряного простору діє принцип свободи польотів повітряних суден усіх держав. Це – другий спеціальний принцип. Однак даний принцип передбачає і певні обов'язки держав, суть яких полягає в утриманні від будь-яких дій, що можуть несприятливо відбитися на користуванні свободою польотів іншими державами. Зокрема, повітряні судна, що пролітають в міжнародному повітряному просторі, повинні дотримуватися правил польотів, рекомендовані ІКАО.

Третім спеціальним принципом міжнародного повітряного права є принцип забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації. З одного боку, забезпечення технічно надійної експлуатації авіаційної техніки, з іншого – боротьба з незаконними актами втручання в діяльність цивільної авіації.

Як уже згадувалося, що міжнародне повітряне право як галузь