

Глібко Н. С., студентка,
Миколаївський інститут права,
Національний університет «Одеська юридична академія», м. Миколаїв
Науковий керівник: Козаченко О. В., д.ю.н., професор

ПОНЯТТЯ ПОВІТРЯНОГО ПІРАТСТВА: ВІДОБРАЖЕННЯ В НАЦІОНАЛЬНОМУ ТА МІЖНАРОДНОМУ ЗАКОНОДАВСТВІ

Безпосередньо явище піратства не є новим у всесвітній історії. Піратство як явище не просто підриває міжнародний правопорядок і безпеку, а й підриває нормальну діяльність авіатранспорту, шкодить економічним відносинам країн та загрожує праву власності. Даний вид злочину зустрічається на практиці досить рідко, але характер суспільної небезпеки ним спричинений, спонукає до його точнішого визначення.

Вперше ознаки піратства були закріплені в Женевській конвенції про відкрите море від 29 квітня 1958 року. В подальшому Конвенція ООН з Морського права 1982 року визначила предмет посягання при піратському нападі. Зокрема, як піратство може бути кваліфікований тільки акт нападу на водне судно, літальний апарат або осіб і майно, що перебувають на борту [2]. Оскільки в конвенційних нормах не зазначені характеристики літального апарату, можна зробити висновок, що його видові особливості та належність не мають значення для кваліфікації актів піратства, якщо неправомірні дії, що підпадають під ознаки піратства, мали місце в повітряному просторі над відкритим морем, скоєне утворює склад конвенційного піратства та суперечить нормам міжнародного права [3]. Саме місце скоєння злочину перетворює піратство в злочин міжнародного характеру і зумовлює можливість встановлення щодо таких посягань універсальної юрисдикції. Співпраця держав в притягненні до відповідальності за даний вид злочину передбачена конвенціями, а також міжнародно-правовими договорами локального характеру.

Деякі держави визначають поняття «повітряне піратство» іншим, ніж передбачено конвенційними актами, чином. Так, наприклад, у США визначається, що повітряне піратство – це навмисне захоплення з допомогою сили або насильства або погроза застосування сили або насильства чи будь-яких інших форм навмисного залякування, літака спеціальної юрисдикції Сполучених Штатів. В німецькому праві передбачена тільки відповідальність за «посягання на морське і повітряне сполучення». В Кримінальному кодексі Німеччини міститься норма з наступною диспозицією: «той, хто застосовує насильство та посягає на свободу особи в ухваленні рішення або вживає інші подібні дії щоб заволодіти повітряним судном, що використовується в цивільному

повітряному сполученні та знаходиться в польоті» [4]. Українське законодавство, як і німецьке, не передбачає відповідальності за «повітряне піратство». Хоча Україна і ратифікувала зазначені конвенції, відповідальність за піратські дії, що передбачена ст. 446 КК України, настає лише за відповідні дії проти «морського чи річкового судна», без згадки про повітряні судна. Відповідно на практиці, у випадку вчинення піратських дій стосовно повітряного судна застосовується ст. 278 КК України «Угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна».

Предметом повітряного піратства є повітряне судно цивільної авіації, а також вертоліт, дирижабль та інший літальний апарат, який підтримується в атмосфері завдяки його взаємодії з повітрям. Способом вчинення злочину є застосування насильства або погрози застосувати насильство щодо пасажирів та членів екіпажу (погрози вчинити вибух, заподіяти смерть тощо) [3].

За міжнародним правом «повітряне піратство» і «незаконне захоплення повітряного судна» не є тотожними поняттями. Наприклад, зміст Токійської, і Гаазької конвенції стосуються тільки незаконного захоплення повітряного судна, скоєного на борту повітряного судна під час польоту, а тому до випадків повітряного піратства застосовуватись не можуть. Про що свідчить ст. 1 Гаазької конвенції: «Будь-яка особа на борту повітряного судна, що знаходиться в польоті яке: а) незаконно, шляхом насильства або погрози застосування насильства, або шляхом будь-якої іншої форми залякування захоплює це повітряне судно, або здійснює над ним контроль, або намагається зробити будь-яка така дія, або; б) є співучасником особи, яка вчиняє або намагається здійснити будь-яку таку дію» [5]. Тобто обов'язковою умовою є знаходження винної у вчиненні діяння особи безпосередньо на борту судна. Вказане положення суперечить конвенції з Морського права 1982 р., відповідно до якої піратство вчиняється не особами, що перебувають на борту повітряного судна, а екіпажем чи пасажирями іншого судна чи літального апарату.

Підсумовуючи викладене, слід зазначити, що діюче кримінальне законодавство України вимагає нормативного закріплення окремого складу злочину, яким доцільно передбачити кримінальну відповідальність за повітряне піратство відповідно до прийнятих на себе Україною міжнародних зобов'язань.

Література

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву [Електронний ресурс] / Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>

2. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов от

16 декабря 1970 г. [Електронний ресурс] / Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>

3. Лихова С. Я. Кримінальна відповідальність за угон або захоплення повітряного судна (ст. 278 КК України) / С. Я. Лихова, А. О. Кочнева // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. – 2014. – № 3. – С. 135-139.

4. Опалич Е. В. Проблемы имплементации международных норм об ответственности за пиратство в национальном уголовном праве / Е. В. Опалич [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/problemy-implementatsii-mezhdunarodnyh-norm-ob-otvetstvennosti-za-piratstvo-v-natsionalnom-ugolovnom-prave>.

5. Філіппов А. В. Борьба с правонарушениями в сфере безопасности гражданской авиации у международному та вітчизняному праві / А. В. Філіппов // АВІА-2011: матеріали Х Міжн. наук.-тех. конф., 19-21 квітня 2011 р. – К.: Видавництво Національного авіаційного університету «НАУ-друк», 2011.– Т. 4.– С. 32.17-32.20.

УДК 349.6:629.7(043.2)

Гурін Л. В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Єряшов Є. К., старший викладач

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ЩОДО ВИКИДУ ЗАБРУДНЮЮЧИХ РЕЧОВИН

Атмосферне повітря відноситься до категорії невичерпних ресурсів, але в силу своєї специфіки дуже доступне для забруднення.

Сучасний транспорт не лише суттєво забруднює усі природні компоненти природного середовища, а й споживає у величезних кількостях кисень атмосфери. Так, лише один сучасний реактивний пасажирський літак протягом восьмигодинного польоту з Європи в Америку «з'їдає» від 50 до 75 т кисню, викидаючи натомість в атмосферу десятки тонн вуглекислого газу, оксидів азоту та інших шкідливих сполук. У результаті авіатранспортних перевезень відбувається забруднення ґрунтів, водних об'єктів та атмосфери, а сама специфіка впливу повітряного транспорту на довкілля виявлена в значній шумовій дії та значних викидах різноманітних забруднюючих речовин.

Хоча сумарний викид забруднюючих речовин двигунами літаків порівняно невеликий, в районі аеропорту ці викиди вносять визначальний внесок в забруднення середовища. До того ж турбореактивні двигуни при посадці і зльоті викидають добрі помітний на око шлейф диму. Значну