

2. Бюджетний кодекс України: Закон України від 08 липня 2010 р. № 2456-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2010. – № 50-51. – Ст. 572.
3. Воронова Л. К. Фінансове право України: підручник / Л. К. Воронова. – К.: Прецедент: Моя книга, 2006. – 448 с.
4. Орлюк О. П. Фінансове право: Навч. посібник / О. П. Орлюк. – К.: Юрінком Інтер, 2003. – 528 с.
5. Федосов В. М. Бюджетна система: навч. посіб. / за ред. Федосова В. М., Юрія С. І. – К.: Центр учбової літератури, 2012. – 871 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://pidruchniki.ws/1566021246061/ekonomika/ponyattya\\_struktura\\_byudzhetnoyi\\_sistemi\\_ukrayini](http://pidruchniki.ws/1566021246061/ekonomika/ponyattya_struktura_byudzhetnoyi_sistemi_ukrayini)
6. Фінансові системи зарубіжних країн: опорний конспект [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.bookbrains.com/book\\_125\\_chapter\\_13\\_2.4.\\_Bjudzhetni\\_sistemi\\_u\\_zarubizhnikh\\_kraïnakh.html](http://www.bookbrains.com/book_125_chapter_13_2.4._Bjudzhetni_sistemi_u_zarubizhnikh_kraïnakh.html)
7. Мінфін працює над створенням нової моделі побудови фінансового забезпечення місцевих бюджетів і міжбюджетних відносин [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art\\_id=247437085](http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=247437085)

УДК 343.341: 347.822.4 (043.2)

**Вєлікян Л. А.**, студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Юринець Ю. Л., к.ю.н.

## **МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АКТИ ПРО ЗАХИСТ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ВІД НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ**

Питаннями діяльності міжнародного повітряного транспорту займаються багато міжнародних організацій, головною серед яких є Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) – спеціалізована установа ООН. Для захисту міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання ІКАО розробила правові документи, спрямовані проти незаконного захоплення і викрадення повітряних суден [4, с.261]. Одним із таких документів є Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписана 23 вересня 1971 р. в Монреалі [1].

Зазначена Конвенція призначена для запобігання та попередження актів саботажу і насильства, спрямованих проти будь-якого конкретного повітряного судна. В Монреальській Конвенції 1971 р. значно розширено перелік ознак, що визначають ті чи інші дії в якості актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. В ній зазначено, що будь-яка особа вчиняє злочин, якщо вона незаконно і навмисно здійснює акт насильства

щодо особи, яка перебуває на борту повітряного судна в польоті, якщо такий акт може загрожувати безпеці цього повітряного судна; руйнує повітряне судно, що перебуває в експлуатації, або заподіює цьому повітряному судну ушкодження, яке виводить його з ладу або може загрожувати його безпеці в польоті; вчиняє дії, що призводять до переміщення на повітряне судно, що перебуває в експлуатації, будь-яким способом пристроїв або речовини, які можуть зруйнувати таке повітряне судно або заподіяти йому ушкодження, яке виводить його з ладу, або заподіяти йому ушкодження, яке може загрожувати його безпеці у польоті; руйнує або пошкоджує аеронавігаційне обладнання або втручається в його експлуатацію, якщо будь-який такий акт може загрожувати безпеці повітряних суден у польоті; або повідомляє завідомо неправдиві відомості, створюючи тим самим загрозу безпеці повітряного судна в польоті [1].

Згідно ст.2 Конвенції, повітряне судно вважається таким, що знаходиться у польоті, у будь-який час з моменту закриття всіх його зовнішніх дверей після завантаження до моменту відкриття будь-якої з таких дверей для вивантаження; у разі вимушеної посадки вважається, що політ відбувається до тих пір, поки компетентні влади не приймуть на себе відповідальності за повітряне судно і за осіб та майно, що знаходяться на борту [1].

В Монреальській конвенції закріплений принцип «видай або покарай». При цьому розширено повноваження держав по здійсненню відповідно до міжнародного права своєї юрисдикції над злочинцями.

Право на здійснення своєї юрисдикції виникає у держави, на території якої здійснило посадку повітряне судно із злочинцем на борту, або у держави, на території якої виявляється передбачуваний злочинець. В разі його невиявлення така держава зобов'язана передати справу своїм повноважним органам для цілей кримінального переслідування [4, с. 261].

Напади на токійський аеропорт Наріта, а також на аеропорти Риму і Відня в грудні 1985 року привели до прийняття протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію [2]. Підписаний в Монреалі 24 лютого 1988 р., цей документ доповнює Монреальську конвенцію 1971 року, включивши до переліку визнаних злочинами подібного роду: акт насильства стосовно особи в аеропорту, який обслуговує міжнародну цивільну авіацію, що чинить або може заподіяти серйозну шкоду здоров'ю або смерть; акт руйнування або серйозного пошкодження обладнання та споруд міжнародного аеропорту або розташованих в аеропорту повітряних суден, що не знаходяться в експлуатації; або акт порушення роботи служб аеропорту, якщо такий акт загрожує або може загрожувати безпеці в цьому

аеропорту. Згідно з Протоколом, держави учасники зобов'язані встановити свою юрисдикцію над подібними злочинами в разі, коли злочинець знаходиться на їх території і вони не можуть видати його державі, на території якої було вчинено даний злочин. Протокол доповнив правову основу, необхідну для запобігання незаконних актів, спрямованих проти безпеки цивільної авіації. Трагічна втрата рейсу 103 авіакомпанії «Пан Америкен» над Локербі (Шотландія) в грудні 1988 р і вибух на борту повітряного судна авіакомпанії ЮТА над Нігером у вересні 1989 р викликали необхідність підготовки Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення, яка прийнята в Монреалі на початку 1991 р. [3]. Згідно Конвенції, держави учасники зобов'язалися вжити заходів щодо заборони і запобігання несанкціонованого виготовлення, експорту, імпорту немаркованих пластичних вибухових речовин, а також знищення всіх запасів таких речовин, якщо вони є. До Конвенції додається технічний додаток, який містить опис вибухових речовин, до яких застосовується Конвенція, і список речовин, які можуть бути використані для «маркування» вибухових речовин. У міру необхідності в додаток вноситимуться зміни, викликані технічним прогресом у сфері виробництва, маркування та виявлення вибухових речовин.

#### *Література*

1. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреаль, 23 вересня 1971 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_165](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_165).
2. Протокол про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію, що доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, прийняту в Монреалі 23 вересня 1971 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_269?test=XX7MfyrCSgkytghIZi1CW9T6HI4yAs80msh8Ie6](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_269?test=XX7MfyrCSgkytghIZi1CW9T6HI4yAs80msh8Ie6).
3. Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення (01.03.1991р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_016](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_016).
4. Бордунов В. Д. Международное воздушное право: учеб. пособие / В. Д. Бордунов. – М.: изд-во «Научная книга», 2006. – 464 с.