

**Шелест В. О., Нікітін Є. В.**, студенти,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Юринець Ю. Л., к.ю.н.

## **БОРОТЬБА З АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ В ДІЯЛЬНІСТЬ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Держави та міжнародні організації надають виключно важливе значення захисту міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання. З цією метою ІКАО розроблено правові документи, спрямовані проти незаконного захоплення і викрадення повітряних судів [3, с. 259].

Першим документом у цій галузі стала Конвенція про злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряного судна, підписана 14 вересня 1963 р. в Токіо. Ця Конвенція стосується не тільки злочинів, але і всіх актів, незалежно від того, є вони злочинами чи ні, які можуть загрожувати або загрожують безпеці польоту повітряного судна або знаходяться на борту особам та майну, підтриманню належного порядку і дисципліни на борту повітряного судна. В Токійській конвенції 1963 р вперше була зроблена спроба дати юридичну кваліфікацію незаконного захоплення повітряного судна або незаконного втручання в його експлуатацію [3, с. 260].

У ст. 5 Токійської конвенції зазначено, що повітряне судно вважається у польоті в будь-який час з моменту закриття всіх його зовнішніх дверей після посадки до моменту відкриття будь-якої з таких дверей для висадки. У разі вимушеної посадки положення цього документу продовжують застосовуватися щодо злочинів і актів, скоєних на борту, до тих пір, поки компетентні органи держави не приймуть на себе відповідальність за повітряне судно, а також за осіб та майно, що знаходяться на борту [1].

Однак по суті Конвенція встановила лише обов'язок держави забезпечити повернення контролю за повітряним судном його командиру і взяття під варту передбачуваних злочинців, якнайшвидше надати пасажирам і екіпажу повітряного судна можливості продовжити свій політ. Токійська конвенції 1963 р не кваліфікує незаконні захоплення повітряного судна як міжнародний злочин, не визнає його злочином згідно принципам міжнародного права і не зобов'язує держави визнати захоплення повітряного судна в якості злочину по їх внутрішньодержавному праву. Більш того, в предмет Конвенції не увійшли акти незаконного захоплення з політичних чи релігійних мотивів, що не створили загрозу безпеці польоту повітряного судна. Вона також не містить жодних зобов'язань щодо

передачі передбачуваних злочинців компетентним органам для цілей кримінального переслідування винних, якщо немає відповідних прохань про їх видачу. Проте Токійська конвенція 1963 р поклала початок боротьбі з незаконним захопленням і викраденням літаків [3, с. 260].

Другим актом у цій галузі була Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписана в Гаазі 16 грудня 1970 р, яка вперше кваліфікувала акт незаконного захоплення повітряного судна як злочин, що супроводжується насильством або погрозою застосування насильства. При цьому повітряне судно повинно знаходитися в польоті, а злочин має бути скоєно на борту повітряного судна [2].

Згідно Конвенції Договірні держави зобов'язані встановити свою юрисдикцію: це може бути держава реєстрації повітряного судна; держава, на території якого повітряне судно виробляє посадку, коли на його борту знаходиться злочинець; яка не будь держава, на території якої знаходиться основне місце діяльності орендаря, якщо мова йде про повітряне судно, зданому в оренду. Держава, на території якої виявляється злочинець, має встановити свою юрисдикцію, якщо ні з одним зі згаданих вище держав у нього немає договору про видачу злочинця. Справа на конкретного злочинця має бути передана повноважним органам відповідної держави для цілей кримінального переслідування [3].

Значення Гаазької Конвенції 1970 року полягає в тому, що вона встановила принцип універсальної юрисдикції Договірних держав, визнала акт незаконного втручання міжнародним злочином і зажадала визнання державами акта незаконного захоплення повітряного судна в якості серйозного злочину відповідно до їхнього внутрішнього законодавства. Конвенція не чинить винятків щодо політичних злочинів і встановлює принцип «видай або покарай» [3, с. 261].

У сукупності ці положення Гаазької конвенції 1970 р. сприяли формуванню такого правового положення, при якому будь-який злочинець, що зробив акт незаконного захоплення, не може знайти безпечний притулок і залишитися безкарним.

Численні акти саботажу і диверсій щодо цивільної авіації, прогалини Токійської та Гаазької конвенцій актуалізували необхідність посилення заходів боротьби з угоном і захопленням літаків.

#### *Література*

1. Конвенція про злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряних суден від 14 вересня 1963 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/crimes\\_ aboard.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/crimes_ aboard.shtml).

2. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 16 грудня 1970 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_167](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_167).

3. Бордунов В. Д. Международное воздушное право: учеб. пособие / В. Д. Бордунов. – М.: «Научная книга», 2006. – 464 с

УДК 336.221.4

**Шостак А. О.**, студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Пивовар Ю. І., к.ю.н., доцент

### **ЕКОЛОГІЧНИЙ ПОДАТОК ЗА ВИКИДИ В АТМОСФЕРНЕ ПОВІТРЯ ВІД ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ФОРМА РЕАЛІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ УКРАЇНИ**

Одним із глобальних явищ, що негативно впливають на національну та світову екологію, є викиди парникового газу. Одним із способів мінімізації розростання цього явища стало об'єднання держав шляхом підписання Кіотського протоколу, що вперше набув чинності у 2005 році [1]. Згідно з даною міжнародно-правовою багатосторонньою угодою, країни-учасники взяли на себе зобов'язання щодо скорочення викидів парникових газів в атмосферу, і водночас встановили право продавати квоти на викиди парникового газу компаніям інших держав.

Як відомо, низка найбільш потужних виробничих країн світу (США, Китай, Індія, Японія, Росія та Канада), на жаль, офіційно вийшли з договору ще у 2011 році, не бажаючи продовжувати співпрацю у цій сфері. Натомість Україна залишається в числі тих учасників договору (серед них 38 індустріально розвинених держав, в тому числі усі країни-члени Євросоюзу, Австралія, Казахстан, Білорусія, Норвегія, Швейцарія, Ісландія, Ліхтенштейн та Монако), які продовжують співпрацювати у виконанні умов Кіотського протоколу.

В Україні впровадження механізмів Кіотського протоколу, у тому числі в частині реалізації проектів, спрямованих на охорону навколишнього природного середовища, покладено на Національне агентство екологічних інвестицій України. За оцінкою громадських експертів діяльність уряду у виконанні протоколу є однобічною, оскільки сконцентрована навколо двох пріоритетів: проекти спільного впровадження (спостерігається скоріше перешкоджання імплементації механізму за рахунок постійної зміни умов, правил і процедур розробки, підтримки і затвердження проектів спільного