

5. Marc Brauer v. Germany, Application no. 24062/13, 1 September 2016. URL: <http://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-165757>.

6. Європейська комісія «За демократію через право» (Венеційська комісія). Доповідь № 512/2009, схвалена на 86-му пленарному засіданні Венеційської Комісії. Право України. 2011. № 10. С. 168–183.

7. Иванова и Ивашова против России, жалобы № 797/14 и 67755/14, 26 января 2017 г. URL: <https://minjust.ru/ru/2018-god/delo-ivanova-i-ivashova-protiv-rossii>.

УДК 341.226: 629.73 (043.2)

Миронець О.М., старший викладач,
Гуцал І.Ю., студентка магістратури,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ УБЕЗПЕЧЕННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ВІД АКТИВ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ

Протягом розвитку правової бази міжнародного повітряного права поняття «акт незаконного втручання» розумілось по-різному. У своїх доробках Прокоф'єв Н. В. неодноразово зазначає, що у вітчизняній доктрині розвивається дискусія, щодо питання чи є здійснення акту незаконного втручання міжнародним злочином чи злочином міжнародного характеру. Натомість на сьогоднішній день під вищевказаним поняттям слід розуміти протиправні дії, пов'язані з посяганням на нормальну і безпечну діяльність авіації й авіаційних об'єктів, внаслідок яких сталися нещасні випадки з людьми, майнові збитки, захоплення чи викрадення повітряного судна або такі, що створюють ситуацію для таких наслідків [1].

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.

З метою боротьби із 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 в розвиток безпеки цивільної авіації та захисту її від актів незаконного втручання було втілено з прийняттям Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 7 грудня 1944 року. 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 правопорушення та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряного судна, підписана 14 вересня 1963 року в Токіо. Ця конвенція стосується не тільки злочинів, але і 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 [2].

Ще одним міжнародним правовим актом у сфері убезпечення 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 він повинен знаходитись 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 якого повітряне судно здійснює посадку, коли на його борту знаходиться злочинець; або держава, на території якого знаходиться основне місце діяльності орендаря, якщо мова йде 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 усю відому інформацію на конкретного злочинця необхідно було передати повноважним органам відповідної держави для цілей кримінального переслідування та подальшого притягнення такої особи (або групи осіб) до кримінальної відповідальності [3].

На думку Філіппова А.В. [4, с. 106], з 2010 по 2014 роки на рівні ІКАО провідними авіаційними державами підписано наступні документи, які запровадили новий міжнародний правопорядок щодо боротьби з актами незаконного втручання: Пекінську конвенцію від 10 вересня 2010 року [5], Пекінський протокол від 10 вересня 2010 року [6] та Монреальський протокол від 4 квітня 2014 року [7].

Отже, на сьогодні світовою спільнотою здійснено чітке визначення дефініції акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації як злочину в міжнародних правових актах. Проте, на нашу думку, заважаючи на реалії сьогодення, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання не втрачає свої актуальності.

Література

1. Прокофьев Н.В. Многосторонние международные договоры в сфере борьбы с международным терроризмом: проблемы эффективности: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2005. 32 с.
2. Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна від 14 вересня 1963 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_244 (дата доступу: 21.01.2020).
3. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 16 грудня 1970 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_167 (дата доступу: 21.02.2020).
4. Філіпов А.В. Авіаційна безпека: проблеми термінології українського та міжнародного права. *DICTUM FACTUM*. 2018. № 2. С. 105-113.
5. Конвенція про боротьбу з незаконними актами по відношенню до міжнародної цивільної авіації від 10 вересня 2010 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/954_013 (дата доступу: 24.01.2020).
6. Протокол, що доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 10 вересня 2010 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/954_014 (дата доступу: 25.01.2020).
7. Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов от 4 апреля 2014 г. URL: www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole_mu.pdf (дата доступу: 25.01.2020).

УДК 341.226: 629.73 (043.2)

Миронець О.М., старший викладач,
Лучок А.М., студентка магістратури,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ЗАХИСТ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ВІД АКТИВ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ

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 убезпечення 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].

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

Саме з метою боротьби з діяннями, які пов'язані з незаконним