

Філіппов А.В., к.ю.н., доцент,
Державний університет інфраструктури та технологій,
м. Київ, Україна

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КОНЦЕПЦІЇ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ В МІЖНАРОДНОМУ ТА ВІТЧИЗНЯНОМУ ПРАВІ

Авіаційна безпека (захист від актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації) є невід'ємною складовою безпеки авіації разом з безпекою польотів, екологічною, економічною, інформаційною безпекою. У той же час очевидно, що концепція авіаційної безпеки так само піддається змінам, як будь-яка інша концепція чи парадигма. Ці зміни, як завжди, обумовлені об'єктивними та суб'єктивними чинниками, відображають запит суспільства та мають відповідати сучасним викликам. У випадку з авіаційною безпекою її заходи повинні бути адекватними та пропорційними рівню загрози (ризик). Тому авіаційну безпеку ми пропонуємо визначати як умови, за яких ризики вчинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації контролюються на визначеному стандартах авіаційної безпеки рівні.

Наразі існують різні правові механізми боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, серед яких доцільно розрізняти національні та міжнародно-правові. Множина в останньому словосполученні не помилка: адже сьогодні склалися різні конвенційні механізми. «Старий» (але чинний для багатьох країн, в тому числі й України) конвенційний механізм склався в другій половині ХХ століття, його утворює низка міжнародних конвенцій, зокрема Токійська 1963 р., Гаазька 1970 р. та Монреальська 1971 р., а також додатковий Протокол 1988 р. до останньої. Також не можна забувати Додаток 17 до Чиказької конвенції 1944 р., який (в 2006 році лише у восьмій редакції!) нарешті дав визначення та перелік актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Україна після проголошення незалежності почала імплементувати ці міжнародні норми, стандарти ІКАО а згодом і ЄС (ЖАА, потім ЕАА) в своє національне законодавство (Повітряні кодекси 1993 та 2011 років, дві Державні програми авіаційної безпеки цивільної авіації: 2003 та 2017 років та велику кількість підзаконних актів). Однак у другому десятилітті ХХ століття цей процес почав втрачати набрані на початку темпи (серед останніх змін можна відмітити хіба що зняття Україною 20 грудня 2022 року застережень до двох конвенцій: Гаазької 1970 р. та Монреальської 1971 р. – ці застереження були зроблені УРСР ще при підписанні та ратифікації цих конвенцій).

Так, пройшло півстоліття і держави-учасниці ІСАО «дозріли» до прийняття необхідності оновлення старого конвенційного механізму. У 2018 році набрали чинності відразу два важливі міжнародно-правові договори в сфері боротьби з актами незаконного втручання: Пекінський протокол 2010 р., який доповнює Гаазьку конвенцію 1970 р., Пекінська конвенція про боротьбу з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації 2010 р., що замінює для держав-учасниць два документи – Монреальську конвенцію 1971 р. і додатковий Протокол 1988 р. до останньої. 1 січня 2020 р. набрав чинності Монреальський протокол 2014 р., який змінює Токійську конвенцію 1963 р. Україна й досі не приєдналась до цих нових міжнародних документів 2010 та 2014 років.

Формат тез доповіді не дозволяє розкрити деталі новел останнього конвенційного механізму та його переваг порівняно зі старим – цим питанням були присвячені окремі наші публікації [1, с. 202-204; 2, с. 245-246]. Відмітимо лише новели, спрямовані на боротьбу з терористичними загрозами використання цивільної авіації у гібридній війні: Пекінська конвенція 2010 р. суттєво розширює у ст. 1 перелік злочинів на борту повітряного судна та в аеропорту, обов'язок застосовувати «суворі заходи покарання» за які покладається у ст. 3 на усі держави-учасниці. Так, у вказаному переліку ст. 1 з'явилися злочини, яких не передбачала ст. 1 ні Монреальської конвенції 1971 р., ні додаткового Протоколу до неї 1988 р., ні ст. 86 ПКУ, ані підпункт 6 пункту 2 нової Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації 2017 року. Це нові злочини, що полягають у протиправному нецільовому використанні цивільних повітряних суден і спрямовані не стільки проти безпеки безпосередньо міжнародної цивільної авіації, скільки проти безпеки третіх осіб або навколишнього середовища (підпункти f), g), h), i) пункту 1 ст. 1 Пекінської конвенції 2010 р.). Втім «Ахіллесова п'ята» і старого, і нового конвенційних механізмів залишається: сферу дії Пекінської конвенції та Протоколу 2010 р. (як і усіх попередніх договорів у цій сфері) суттєво обмежує те, що їх положення не застосовуються до державних повітряних суден (п. 1 ст. 5), а також до незаконних дій проти цивільної авіації збройних сил держав (п. 2 ст. 6). Саме ця вразливість (яка вже мала негативні наслідки у вигляді збиття РФ 17 липня 2014 р. Boeing-777 авіакомпанії Malaysia Airlines, а також знищення Іраном 8 січня 2020 р. українського Boeing 737) є визначальною в умовах спочатку гібридної, а з 2022 р. повномасштабної війни РФ проти України.

Враховуючи гібридний та комплексний характер сучасних загроз вчинення незаконних актів щодо цивільної авіації, коли розмита межа між діями безпосередньо держав та їх проксі сил (наприклад, приватних військових компаній, терористичних угруповань тощо), необхідний системний підхід до забезпечення авіаційної безпеки. Адже в умовах

сучасної агресивної війни, яку веде РФ проти України – не обмежуючи себе ані в методах, ані в засобах (байдуже, що вони прямо заборонені міжнародним правом) – не можна бути упевненим, що держава, яка порушила практично усі основоположні принципи Статуту ООН, буде дотримуватись принципів ІСАО. Отже, тепер необхідно забезпечити цивільну авіацію ще й від військових та гібридних загроз, а ця проблема вже носить комплексний характер і потребує спеціального регулювання міжнародним та вітчизняним правом.

Література

1. Філіппов А.В. Незаконні акти стосовно цивільної авіації: сучасна концепція у міжнародному праві. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 4. С. 201-205.

2. Філіппов А.В. Поняття авіаційної безпеки: новели вітчизняного та міжнародного права, проблеми гармонізації. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2018. № 3. С. 243-247.

УДК 349.6(477)(043.2)

Хом'яченко С.І., к.ю.н., доцент,
Мунтяну М.П., здобувачка вищої освіти,
Вінницький торговельно-економічний інститут ДТЕУ,
м. Вінниця, Україна

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

Екологічні кризи, що відбуваються у різних куточках планети, ставлять під сумнів безпеку всіх країн світу. Зміна та руйнування довкілля, вимирання біологічних видів та втрата біологічного різноманіття, знищення озонового шару та кліматичні зміни – це небезпечні явища, які не обмежуються кордонами країн та регіонів. Міжнародно-правове забезпечення екологічної безпеки - це сукупність норм і принципів міжнародного права, які регулюють відносини між державами та іншими суб'єктами міжнародного права щодо охорони навколишнього середовища, запобігання його забрудненню та погіршенню, а також вирішення екологічних конфліктів.

Метою міжнародно-правового забезпечення екологічної безпеки є створення умов для збереження та раціонального використання природних ресурсів, забезпечення сталого розвитку людства та покращення якості життя населення. Основними джерелами міжнародно-правового забезпечення екологічної безпеки є міжнародні договори, як