

АКТ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ В БЕЗПЕКУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ: ТЕОРЕТИЧНІ ТА НОРМАТИВНІ ПІДХОДИ ДО ПОНЯТТЯ ТА ВИЗНАЧЕННЯ

Досліджуються доктринальні підходи та нормативне визначення поняття «акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації» в міжнародному повітряному праві. Здійснюється компаративне дослідження співвідношення змістовного наповнення цього термінологічного ряду з відповідними термінами в національному законодавстві. Акцентується увага на проблемах які пов'язані з дефінітивним визначенням цього термінологічного ряду та шляхах їх розв'язання.

Ключові слова: акт незаконного втручання, міжнародне повітряне право, цивільна авіація.

Маловацкий А. В. Акт незаконного вмешательства в безопасность гражданской авиации: теоретические и нормативные подходы к понятию и определению

Исследуются доктринальные подходы и нормативное определение понятия «акт незаконного вмешательства в безопасность гражданской авиации» в международном воздушном праве. Осуществляется компаративное исследования соотношения содержательного наполнения этого терминологического ряда с соответствующими терминами в национальном законодательстве. Акцентируется внимание на проблемах, связанных с дефинитивным определением этого терминологического ряда и путях их решения.

Ключевые слова: акт незаконного вмешательства, международное воздушное право, гражданская авиация.

Malovatskyi Oleksii. Act unlawful interference with civil aviation safety: theoretical and normative approaches to the concepts and definitions

The article investigates and analyzes the doctrinal and normative approaches the definition of "an act of unlawful interference with civil aviation safety" in international air law. Active comparative value research content of this terminology along with the term in national legislation. The attention is focused on issues related to the definitive definition of the terminology and a number of solutions.

Key words: act of unlawful interference, international air law, civil aviation.

В сучасному глобальному світі, міжнародні відносини набули різноманітних форм – це не тільки традиційні: зустрічі на найвищому рівні, міжнародні конференції та діяльність в рамках міжнародних міждержавних та неурядових організацій, але і підтримання міжнародних відносин у формі міжнародних транспортних сполучень. В преамбулі Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року (Чиказька конвенція) закріплено, що: «... майбутній розвиток міжнародної цивільної авіації може значною мірою сприяти встановленню і підтриманню дружби і взаєморозуміння між націями і народами світу, тоді як зловживання нею може створити загрозу загальній безпеці»¹.

На жаль, випадки незаконного втручання в безпеку цивільної авіації не тільки не вдалося подолати, однак вони набули нових форм: використання повітряних суден як зброї масового враження (атаки на будівлі Всесвітнього торговельного центру в США в 2001 році), розміщення на борту повітряного судна вибухових речовин (підриг літака Airbus 320 над Синайським півостровом 31 жовтня 2015 року), враження військовими засобами цивільних повітряних суден (знищення зенітною ракетою авіалайнеру Boeing 777, рейс НМ 17, сполученням Амстердам - Куала-Лумпур, 17 липня 2014 року над Донецькою областю) та багато інших.

Тому необхідність подальшого співробітництва держав у питаннях подолання актів незаконного втручання в безпеку цивільної авіації (далі: АНВ), не тільки не втратила своєї актуальності та свого першочергового значення, але й об'єктивно вимагає наступних рішучих кроків, що ставлять нові завдання перед теорією та практикою міжнародного повітряного права. В цьому контексті особливою актуальності набуло питання термінологічного визначення зв'язки «акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації» (АНВ), причому з акцентуацією на тому: а) які дії охоплюються цим терміном, б) чи дії держави, визнаються в міжнародному праві АНВ. Крім того, об'єктивується також: в) проблематика встановлення термінологічного апарату, яким оперує міжнародне право та національне законодавство та г) чи використання такого терміну задовольняє потребам правозастосування. Звідсіля бачиться актуалізація не тільки національного і міжнародного нормопроекування у статутарному чи договірному аспектах, а й проблематика наступного правозасто-

сування терміну АНВ на національному та міжнародному рівнях, особливо в контексті міжнародної договірної практики та міжнародного правосуддя.

Різні аспекти боротьби з актами незаконного втручання в безпеку цивільної авіації були предметом досліджень вітчизняних та зарубіжних вчених-міжнародників, зокрема Ю.М. Малєєва, В.Д. Бордунова, А.С. Пірадова, В.І. Рижого, фрагментарно досліджувалися в публікаціях А.В. Філіпова, О.М. Григорова, Г.М. Чуб, Г.В. Цірат та ін. Але вони не містили єдиного та комплексного визначення АНВ в безпеку цивільної авіації.

Вважаємо за потрібне акцентувати увагу на доктринальному пошуку ідентифікаційних ознак АНВ безпеку цивільної авіації, що були зроблені в науці міжнародного повітряного права.

Так, Ю.М. Малєєв, хоча й не наводить визначення терміну акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації, однак вказує що такі акти загрожують безпеці цивільної авіації, миру та безпеці, вони є неправомірними та мають характер кримінальних злочинів міжнародного характеру та для них є притаманною екстрадиційність та вони є карними². Додатково, якби визначаючи суб'єктний склад АНВ, він також вказував, що існують випадки державного піратства – акти що характеризуються діями примусового характеру стосовно цивільних повітряних суден з боку державних повітряних суден, та, якби кваліфікуючи АНВ, він акцентував увагу на тому, що акти які мають наслідком загибель людей на борту повітряного судна є актами тероризму³, однак у підсумку все ж не дає їм остаточного визначення.

Доводячи, що ознаками АНВ є насилля чи погроза його використання, В.Д. Бордунов зазначав, що вони можуть мати форму актів диверсій проти повітряного судна чи угону⁴.

В свою чергу А.С. Пірадов, використовуючи фактично два терміни «повітряний бандитизм» та «піратство» для позначення АНВ, зазначав, що виникла проблема визнання АНВ як міжнародних злочинів, що могло б дати підстави державам для боротьби з ними. Незаконні дії пасажирів на борту повітряного судна, цей дослідник називає бандитськими та відмежовує їх від поняття «акти піратства», оскільки Женевська конвенція про відкрите море 1958 року, під піратством розуміє неправомірний насильницький акт одного

повітряного судна над іншим, вчинений в особистих цілях⁵. Він також досліджував АНВ під кутом зору кримінального права та спробував кваліфікувати АНВ з метою встановлення індивідуальної відповідальності за їх вчинення.

Вважаючи, що до АНВ необхідно відносити: захоплення, угон та неправомірний контроль над управлінням повітряним судном, В.І. Рижий акцентував увагу, що вказані акти мають кримінально-карний характер та є квазіміжнародними правопорушеннями, які проявляються в порушенні фізичною особою норм внутрішньодержавного права, ухвалених державою в більшості випадків з метою виконання свої міжнародних зобов'язань⁶. До окремої категорії АНВ автор долучає АНВ санкціоновані органами державної влади та зазначає, що в доктрині міжнародного права вони вже здобули відповідну назву – державне повітряне піратство, державний бандитизм та в залежності від того які норми порушено такими діями вони можуть визнатися міжнародними злочинами чи актами агресії⁷.

В останніх вітчизняних публікаціях автори притримуються різних точок зору, щодо визначення терміну АНВ, які мають досить широке тлумачення: від узагальнюючого – «на сьогодні в чинних міжнародних конвенціях, у рішеннях ООН та ІКАО, в національному законодавстві держав чітко не встановлено поняття акт незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, а вживають цей термін в юридичній літературі для характеристики і узагальнення конкретних злочинних актів, визначених в Токійській, Гаазькій та Монреальській конвенціях»⁸, до конкретно-нормативного – «... незаконне втручання, його поняття було визначено в Конвенції про боротьбу з незаконним захоптом повітряних суден 1970 року та Конвенції № 2087 про боротьбу з незаконними актами, що направлені проти безпеки цивільної авіації 1971 року, де вони розглядається як злочин...»⁹. Також зустрічаються отождоження понять АНВ та повітряного піратства без належного та адекватного теоретичного обґрунтування¹⁰, крім того, були доктринальні спроби дати дефінітивне визначення АНВ, як навмисної злочинної дії, пов'язаної з посяганням на нормальну і безпечну діяльність авіації та авіаційних об'єктів, внаслідок яких сталися нещасні випадки з людьми, майнові збитки, захоплення чи викрадення повітряного судна, що створюють ситуацію для таких наслідків¹¹.

Таким чином, можна констатувати, що доктрина міжнародного права, міжнародного повітряного права ще не виробила універсального визначення терміну «акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації», внаслідок чого, цей феномен достатньо часто в літературі та на практиці ототожнюють з повітряним піратством, квазіміжнародними злочинами, диверсією, терористичним актам та навіть актом агресії. Звідсіля, відсутність єдиної загальноновизнаної дефінітивної характеристики терміну «акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації» створює значні проблеми в теорії та практиці ефективного застосування норм міжнародного права, щодо запобігання АНВ та покарання винних за їх вчинення.

Разом з тим, нормативний масив профільного характеру містить загальні принципи, що вимагають від міжнародної спільноти держав та її держав-членів прийняття відповідних заходів щодо протидії та покарання за АНВ, що не тільки актуалізує, а й об'єктивує досліджувану проблематику, трансформуючи її у відповідний мега-тренд в рамках міжнародних відносин, що повинні здійснюватись на основі міжнародного права.

Так, хоча Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року (Чиказька конвенція 1944 року) не наводить нормативного визначення терміну АНВ, однак зобов'язує договірні держави притягувати до відповідальності всіх осіб, які порушують чинні правила щодо здійснення аеронавігації в повітряному просторі та над відкритим морем (стаття 12)¹².

Конвенція про правопорушення та деякі інші дії які вчинені на борту повітряного судна від 14 вересня 1963 року (Токійська конвенція) не наводить визначення АНВ, а лише в статті 11, що містить визначення незаконного захоплення судна (угон) ототожнює відповідні дії з АНВ¹³. Як АНВ конвенція визначає акти втручання, що можуть бути кримінальними злочинами, чи не бути такими або взагалі не визнаватися правопорушеннями, однак всі вони загрожують: безпеці повітряного судна, особам та вантажу на борту такого судна; підтриманню безпеки, порядку; та вчиняються особою на борту такого повітряного судна, якщо судно знаходиться в польоті за межами державної території. Тобто, визначаючи об'єкти протиправного посягання, вказуючи на суб'єктний склад виконавців протиправних дій, а також місце здійснення таких дій – Конвенція фактично під-

водить нас до визначення системної характеристики АНВ. Дійсно, в Токійській конвенції не наведено визначення АНВ, проте закріплено, що це будь-який акт примусового втручання, не залежно від того чи такий акт є кримінальним чи іншим правопорушенням, однак загрожує безпеці осіб, вантажу, судну чи порядку користування ним, щодо судна яке в польоті. Тобто конвенція допускає, що АНВ є вольовим, умисним актом (суб'єктивна сторона злочину. – авт.), який має на меті порушити нормальне функціонування повітряного судна чи завдати шкоду особам на борту повітряного судна, що загрожує їх безпеці, безвідносно до того чи визнано такий акт кримінальним злочином (об'єктивна сторона злочину. – Авт.).

Конвенція про боротьбу з незаконним захоплення повітряних суден від 16 грудня 1970 року (Гаазька конвенція) також не використовує термін АНВ, однак поряд з тим вживає терміни: акт незаконного захоплення чи здійснення контролю над повітряним судном¹⁴. До таких актів, відповідно до статті 1 Конвенції, віднесено дії особи на борту повітряного судна яке знаходиться в польоті: спрямовані на захоплення повітряного судна чи здійснення над ним контролю за допомогою сили чи погрози застосування сили. Конвенція, фактично як додаткову ознаку АНВ, наводить примусовість дій. В Конвенції захоплення повітряного судна та неправомірний контроль визначено злочинами.

Протокол про доповнення до Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден схвалений 10 вересня 2010 року (Пекінський протокол) вже формально використовує та застосовує термін АНВ, якщо казати більш однозначно – він його формує за сукупністю ознак. З системного аналізу його Преамбули та статті 1 можливо дійти висновку, що хоча Протокол фактично не містить визначення АНВ, але закріплює його зовнішні характерологічні та кваліфікаційні прояви: будь-яка особа вчиняє злочин, якщо вона незаконно і умисно захоплює повітряне судно, яке експлуатується, або здійснює над ним контроль за допомогою насилля, або під загрозою застосування насилля, чи з використанням іншої форми залякування, або з допомогою будь-яких технічних заходів¹⁵. До АНВ цим Протоколом також віднесено не тільки вольові та навмисні дії спрямовані на безпосереднє вчинення втручання, однак і погрози вчинення, провокування до виникнення погроз, спроба вчинити,

організування осіб та керування вчиненням (навіть керування надання погроз), співучасть у вчиненні втручання або перешкоджання розслідуванню, переслідуванню чи притягненню до відповідальності особи яка вчинили дії визначені вище та знаходиться в розшуку, що безсумнівно не тільки кількісно, але й однозначно якісно розширює перелік актів які визнаються АНВ та коло суб'єктів, які можуть бути притягнені до відповідальності, а тому не виключають можливість притягнення до відповідальності окремої держави за сприяння вчинення АНВ. В якості АНВ також визначено технічне втручання в безпеку цивільної авіації, що може і не передбачати застосування примусу, однак суттєво загрожувати безпеці цивільної авіації (хакерські атаки на навігаційні системи, контроль та втручання над ними). Гаазька конвенція змінена Пекінським протоколом 2010 року визначила, що АНВ у усіх його проявах є кримінально карними злочинами.

Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації від 23 вересня 1971 року (Монреальська конвенція) не застосовує термін АНВ, однак вже використовує близький до нього або можна казати аналогічний термін – незаконні акти спрямовані проти безпеки цивільної авіації¹⁶. До таких актів віднесено незаконні та умисні дії особи, що вчиняє акт насилля стосовно особи на борту повітряного судна; пошкоджує чи руйнує повітряне судно в польоті; розміщує на повітряному судні пристрій чи речовину, яка може порушити режим роботи судна чи вивести його з ладу; руйнує, пошкоджує чи втручається в навігаційне обладнання або надає недостовірні аеронавігаційних дані; і такі дії несуть загрозу безпеці судна в польоті, всі вказані дії визнаються злочинами¹⁷.

В Протоколі про внесення змін до Монреальської конвенції від 24 лютого 1998 року (Монреальський протокол), також застосовується близький до АНВ, але все ж більш широкий, на нашу думку, термін «акти примусу, що загрожують чи можуть загрожувати безпеці в аеропортах». Протоколом зокрема доповнено Монреальську конвенцію статтею 1 bis, в якій до актів примусу, що загрожують безпеці в аеропортах віднесено акти насилля над особами в аеропорту, які завдали смерті чи серйозних ушкоджень, а також порушення роботи обладнання аеропорту чи служб в аеропорту які

загрожують безпеці цивільної авіації¹⁸. Тому слід зазначити, що Монреальська конвенція та протокол до неї фактично розширили перелік випадків які є АНВ, не надаючи визначення такого терміну.

Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення від 1 березня 1991 року (Монреальська конвенція 1991 року), була розроблена і підписана державами-учасниками, через їх глибоку стурбованість у зв'язку з актами тероризму, спрямованими на знищення повітряних суден, інших транспортних засобів та об'єктів, коли вчинення таких незаконних актів здійснюється за допомогою пластичних вибухових речовин¹⁹. Визначаючи переміщення на борт повітряного судна вибухової речовини як акт тероризму, а не АНВ, Конвенція однак не розкриває нормативного змісту такого терміну, хоча Монреальська конвенція 1971 року, саме такі дії визначає вже як АНВ.

В 2010 році за сприянням та при активній участі Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) було розроблено Конвенцію про боротьбу з незаконними актами по відношенню до міжнародної цивільної авіації від 10 вересня 2010 року (Пекінська конвенція). Конвенція в своєму тексті вже містить та використовує термін «незаконні акти спрямовані проти цивільної авіації»²⁰. Телеологічною домінантою в прийнятті цієї Конвенції стало виникнення нових загроз безпеці цивільної авіації, що потребують узгоджених дій та політики співробітництва держав-членів міжнародної спільноти. До переліку незаконних актів, спрямованих проти цивільної авіації, віднесено: вчинення акту насилля стосовно особи на борту повітряного судна в польоті, якщо такий акт загрожує безпеці цивільної авіації; руйнування повітряного судна, яке експлуатується, або завдає пошкодження такому повітряному судну, яке виводить з ладу повітряне судно та загрожує його безпеці; розміщення на повітряному судні пристрою чи речовини яка може пошкодити чи зруйнувати повітряне судно; руйнування чи пошкодження аеронавігаційного обладнання чи втручається в його роботу, що загрожує безпеці повітряного судна; повідомлення завідомо неправдивих відомостей, чим створюється небезпека для повітряного судна; використання повітряного судна, яке експлуатується як біологічного, хімічного, ядерного озброєння, та для перевезення вибухових, ядерних речовин, які можуть спричинити смерть, серйозне ушкодження, завдати

шкоди майну або навколишньому середовищу, або застосує такі засоби на борту повітряного з аналогічними наслідками, вчиняє чи сприяє перевезенню на борту повітряного судна хімічного, біологічно, ядерного озброєння, компонентів чи технології яка може бути застосована для виготовлення такого озброєння з метою вчинення акту втручання, окрім якщо такі перевезення вчиняються за участі держава-учасників договору в межах своїх міжнародно-правових зобов'язань. До актів втручання віднесено дії в аеропортах, аналогічно які були вказані в Монреальському протоколі 1998 року та Пекінському протоколі 2010 року. Акти втручання Пекінська конвенція визначає як кримінально карний злочин, до того ж, в частині 5 статті 1 встановлено обов'язок держав, визначити в національному законодавстві, що навмисні дії щодо втручання в діяльність авіації є злочинами.

Фактично ми маємо справу з новим комплексним міжнародним кодифікаційним актом, бо Конвенція, поряд з раніше відомими видами АНВ передбачає і нові акти що становлять АНВ: серед них використання повітряного судна як зброї масового враження та перевезення біологічного, хімічного та ядерного озброєння, а також до таких актів, віднесені дії, що сприяють вчиненню таких актів або створюють перешкоди в їх розслідуванні. Якісно новим тут є розповсюдження відповідальності не тільки на фізичних, а й на юридичних осіб.

В міжнародних договорах регіонального характеру, що укладені за участю України, також зустрічається термін «акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації». Так, наприклад, в Угоді про цивільну авіацію та використання повітряного транспорту від 25 грудня 1991 року (Мінська угода), що укладена державами СНД, в статті 7 підпункті к) закріплено, що договірні держави будуть спільно врегульовувати питання розробки заходів і координувати роботу з попередження актів незаконно втручання в безпеку цивільної авіації з врахуванням міжнародних та національних норм, правил та процедур²¹. Угода про співробітництво із забезпечення захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання від 26 травня 1995 року, на розвиток основ співробітництва, закладених в Мінській угоді 1991 року, покладає на кожен з договірних держав СНД зобов'язання в межах передбачених законодавством вживати

всі необхідні дії щодо запобіганню актам незаконно втручання в безпеку цивільної авіації²². Однак, поряд з тим, самого визначення у дефінітивному розумінні терміну «акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації» вказані міжнародні угоди не містять.

Такий стан справ зберігається й в міжнародній нормопроектній діяльності. Так, в частині 2 статті 8 Проекту Угоди між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір, закріплено обов'язок держав-учасниць договору, захищати цивільну авіацію від актів незаконного втручання. Більш того, частиною 5 вказаної статті на держав-учасниць покладено зобов'язання вживати дієвих заходів для захисту цивільної авіація від актів незаконного втручання²³.

Як вбачається з положень Угоди між Україною та ЄС, в ній використано термін «акт незаконного втручання», який порівняно з АНВ за Токійською, Гаазькою та Монреальською конвенціями, є більш широким, системний і охоплює значно більшу кількість випадків, навіть тих які не несуть потенційну загрозу безпеці цивільної авіації.

Системний аналіз чинних двосторонніх міжнародних договорів України про міжнародне повітряне сполучення дає змогу дійти розуміння, що в угодах використано типові норми, зокрема: «Договірні Сторони підтверджують, що прийняте ними взаємне зобов'язання захищати безпеку цивільної авіації від актів незаконного втручання становить невід'ємну частину цієї Угоди. Договірні Сторони будуть подавати на прохання усю необхідну допомогу одна одній для запобіганню актам незаконного захоплення цивільних повітряних суден та іншим незаконним діям, спрямованим проти безпеки пасажирів, екіпажу, повітряних суден, аеропортів та аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрозі безпеці цивільної авіації. Договірні Сторони будуть діяти відповідно до положень Конвенції про злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряних суден, підписаної в Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписаної в Гаазі 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписаної в Монреалі 23 вересня 1971 року»²⁴.

З аналізу положень міжнародних договорів, випливає, що: поперше, чинні міжнародні договори не тільки не містять універсаль-

ного нормативного визначення терміну «акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації», але, по-друге, використовують різні по своєму змістовному навантаженню терміни, наприклад, такі як: а) акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації, б) акт незаконного втручання, в) незаконні акти спрямовані проти цивільної авіації та г) акти примусу, що загрожують чи можуть загрожувати безпеці в аеропортах. Така неузгодженість у використанні профільних термінів, що мають загальний об'єкт правового регулювання, але несуть в собі різні змістовні та діяльнісні аспекти, що торкаються суб'єктного складу протизаконних дій, локально-топусного характеру їх здійснення тощо – є значною перешкодою не тільки в праворозумінні, а й в правозастосуванні, оскільки кожен з наведених термінів охоплює різні форми дій які визнаються АНВ.

Разом з цим, на нашу думку, для наведених термінів є характерними наступні загальні ознаки, які впливають з контексту міжнародних договорів, та можуть в майбутньому слугувати для їх наступної інтеграції в загальну дефініцію АНВ на рівні нормопроектної діяльності:

- *акт* - вольова навмисна дія спрямована на порушення встановленого порядку використання повітряного простору для повітряних сполучень та об'єктів інфраструктури, що можуть в класичному розумінні вчиняться фізичною особою, а з розробленням Пекінського протоколу 2010 року та Пекінської конвенції 2010 року, юридичною особою або державою;

- *незаконність втручання* – саме використання терміну втручання підтверджує, що під актом розуміється саме дія, а її незаконність полягає в порушенні правил використання повітряного судна, інфраструктури (аеропортів, навігаційного обладнання) та повітряного простору, що суперечить національному законодавству, що підтверджується статтею 12 Чиказької конвенції 1944 року;

- *небезпечність* – вказані акти несуть в собі потенційну загрозу безпеці звичайному використанню повітряного судна, інфраструктурі яка забезпечує використання повітряного судна, особам на борту повітряного судна, об'єктам на поверхні землі або іншим об'єктам в повітрі;

- *акти щодо цивільної авіації* – вказані акти стосуються тільки цивільної авіації; на нашу думку, АНВ характеризуються

- *протиправністю* – оскільки посягають на невід'ємні природні права людини: право на життя, здоров'я, безпечне довкілля та право власності;

- *кримінальна карність та екстрадиційність* – не завжди притаманна АНВ, оскільки з одного боку не всі АНВ визнаються кримінальними злочинами, а допускаються інші форми АНВ, екстрадиційність – не завжди може характеризувати АНВ, оскільки екстрадиція це процедура врегульована окремими положеннями міжнародних договорів і національного законодавства, і якщо допустити, що особа яка вчинила АНВ не буде видана, то відповідно і дія, яка підпадає під визначення конвенцій як АНВ, не буде вважатися такою. Саме тому ці дві ознаки кримінальна карність та екстрадиційність, на нашу думку, носять факультативний характер, бо їх визначення як ознак АНВ може значно ускладнити процес правозастосування.

Вважаємо, що використання наведених ознак в сукупності дає змогу в національному або в міжнародному нормопроектуванні розробити нормативну модель АНВ, що об'єднає наведені та вже існуючі доктринальні та нормативні напрацювання відносно цього феномену.

Є незаперечним, що підписуючи або вступаючи в міжнародні договори, держави-учасниці добровільно погоджуються виконувати зобов'язання, які випливають з міжнародних договорів та стають їх міжнародно-правовими зобов'язаннями. Україна, ратифікувавши Токійську, Гаазьку та Монреальську конвенції погодилися виконувати обов'язки покладені на неї вказаними конвенціями. В Гаазькій та Монреальській конвенціях (стаття 7) встановлено, що договірною Держава, на території якої знаходиться особа, що може бути вірогідним злочинцем, якщо вона не видає його, то зобов'язана без будь-яких виключень та незалежно від того, чи злочин скоєний на її території, передати справу своїм компетентним органам для цілей кримінального переслідування. Такі органи приймають рішення таким же чином, як і у випадку звичайного злочину серйозного характеру, у відповідності до законодавства такої держави. В конвенціях здобув нормативного закріплення принцип *aut dedere, aut iudicare* (видай або накажи). Поряд з тим, цей принцип застосовується тільки до актів (АНВ), що мають кримінально карний харак-

тер. У Кримінальному Кодексі України від 5 квітня 2001 року відсутній такий злочин, як вчинення акту незаконного втручання в безпеку цивільної авіації та більш того, як злочин визнано лише декілька видів актів, що визначено та передбачено Токійською, Гаазькою та Монреальською конвенціями, а саме: порушення правил безпеки руху (стаття 276), угон або захоплення повітряного судна (стаття 278), блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства (стаття 279), примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (стаття 280), порушення правил повітряних польотів (стаття 281), порушення правил використання повітряного простору (стаття 282), незаконне заволодіння транспортним засобом (стаття 289), незаконне перевезення вибухових речовин на повітряному транспорті (стаття 269), за певних умов терористичний акт (стаття 258)²⁵. Однак, не всі акти, що визначені в Конвенціях є злочинами відповідно до чинного Кримінального Кодексу України, що з посиланням на статтю 58 Конституції України, виключає їх карність, а відтак, притягнення до кримінальної відповідальності особи яка їх вчинила. Таким чином, нормативне закріплення відповідальності за АНВ в чинному законодавстві України не в повній мірі відповідає Токійській, Гаазькій та Монреальській конвенціям, з яких Україна має міжнародно-правові зобов'язання.

Стосовно обов'язку щодо видачі особи, яка вчинила АНВ, необхідно відзначити, що зі змісту статті 7 Конвенцій, вбачається, що видачі підлягає особа яка є вірогідним злочинцем тобто особа, яка може бути підозрюваним у вчиненні злочину, однак нікого не можна переслідувати за дії які в законодавстві не визначені злочином. На розвиток такого твердження також слугує стаття 1 Європейської конвенції про видачу правопорушників від 13 грудня 1957 року, укладена в Парижі, яка передбачає, що видачі підлягають особи які вчинили злочин на території держави яка вимагає їх видачі²⁶. Також стаття 589 Кримінального процесуального кодексу України забороняє видачу особи, якщо особа вчинила злочин, що не передбачає покарання у виді позбавлення волі за законом України²⁷. Зважаючи на викладене, відсутність визначення АНВ в міжнародному праві як злочину, унеможлиблює виконання міжнародних зобов'язань держави з покарання та видачі за АНВ.

Неможливо також залишити поза увагою статтю 25 Конституції України, яка забороняє видачу громадянина України за запитом іншої держави. В такому випадку, якщо припустити, що АНВ вчинено громадянином України, а Кримінальний Кодекс не передбачає такого виду злочину, то в результаті може йтися про порушення міжнародно-правових зобов'язань Україною. З врахуванням статті 9 Конституції України, Токійська, Гаазька та Монреальської конвенції, є частиною національного законодавства України, а тому акти, визначені в них, як акти незаконного втручання в безпеку цивільної авіації, складають частину національного законодавства і підлягають обов'язковому застосуванню і виконанню. Вказані конвенції в залежність від визначення певної дії актом незаконного втручання в безпеку цивільної авіації покладають на державу обов'язок покарати або видати особу, яка вчинила АНВ. Однак, як було визначено вище ані Кримінальний Кодекс України, ані Кодекс про адміністративні правопорушення не містять складу правопорушення – вчинення акту незаконного втручання в безпеку цивільної авіації, що у відповідності до статті 58 Конституції унеможливує притягнення особи, яка вчинила АНВ до відповідальності, оскільки є відсутньою пряма вказівка на те, що АНВ є окремими карним чи адміністративним правопорушенням. Проте, це не позбавляє можливості притягнути особу до відповідальності за правопорушення передбачене національним законодавством, однак таке буде свідчити про те, що особа притягується до відповідальності за національним законодавством і жодних підстав визначити таку відповідальність міжнародною або навіть квазіміжнародною є відсутня. Це точка зору доводиться і підтверджується також тим, що тільки з розробленням Пекінської конвенції 2010 року, у держав-учасниць виникло зобов'язання визначити в національному законодавстві злочинами такі АНВ, що визначені в цій конвенції.

Підсумовуючи вищевказане, необхідно підтримати тих науковців, які вважають, що визначення терміну АНВ в міжнародному праві чітко не сформульовано, поряд з тим аналіз норм міжнародних договорів з науковою метою надає можливість визначити акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації, як вольову, здебільшого, умисну дію особи (фізичної чи юридичної) і навіть держави, яка несе потенційну загрозу нормальному функціонуванню цивіль-

ній авіації, життю та здоров'ю людей, є незаконною, протиправною, форми (види) якого закріплено в Токійській, Гаазькій та Монреальській конвенціях. Подолати складнощі, які виникають з неоднаковим застосуванням терміну «акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації», на нашу думку, можливо в рамках нормопроектної діяльності запропонувавши внести зміни в чинні міжнародні договори, де чітко передбачити: а) які акти є АНВ, б) що АНВ є злочинами, в) передбачити обов'язок держав-учасниць таких договорів імплементувати в своє національне законодавство види злочинів і принцип покарання за них, з наступною конкретизацією в національному кримінальному законодавстві видів покарання, що в певній мірі було запропоновано в Пекінській конвенції 2010 року.

1. *Конвенція* про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_038 (Дата звернення 10.05.2017)6
2. *Малеєв Ю.Н.* Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. Москва: Междунар. отнош. 1986. С. 195-210. 3. Там само. С. 209. 4. *Бордунов В.Д.* Международное воздушное право: учеб. пособ. Москва: НОУ ВКШ “Авиабизнес”; изд-во “Научная книга”. 2007. С. 197. 5. *Актуальные вопросы международного воздушного права / под. ред. А.С. Пирадова.* Москва: Междунар. отнош. 1973. С. 136-141. 6. *Рижий В.І.* Міжнародне повітряне право. Київ: Юстініан. 2011. С. 251-256. 7. Там само. С. 363-364. 8. *Чуб Г.М.* До питання міжнародного регулювання боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації // Юридичний вісник “Повітряне та космічне право”. 2008. Т. 2. № 7. С.30-32. 9. *Цірат Г.В.* Чи варто Україні приєднуватися до Конвенцій про незаконне втручання 2009 року? // Вісник академії адвокатури. 2011. Ч. 3(22). С. 203-207. 10. *Григоров О.М.* Незаконний захват повітряного судна: нове трактування // Український часопис міжнародного права. 2013. № 1. С. 55 -58. 11. *Філіпов А.В.* Поняття акту незаконного втручання у діяльність авіації в міжнародному та вітчизняному праві // Юридичний вісник. 2009. С. 65-68. 12. *Конвенція* про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_038 (Дата звернення 10.05.2017). 13. *Конвенція* про правопорушення та деякі інші дії які вчинені на борту повітряного судна від 14 вересня 1963 року. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/card/995_244 (Дата звернення 10.05.2017). 14. *Конвенція* про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 16 грудня 1970 року. URL: (Дата звернення 10.05.2017). 15. *Протокол* про доповнення до Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 10 вересня 2010 року. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/954_014 (Дата звернення 10.05.2017). 16. *Конвенція* про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації від 23 вересня 1971 року. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_165 (Дата звернення 10.05.2017). 17. Там само. 18. *Протокол*

про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію від 24 лютого 1988 року. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/card/995_269 (Дата звернення 10.05.2017). **19.** Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення від 1 березня 1991 року. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_016 (Дата звернення 10.05.2017). **20.** Конвенція про боротьбу з незаконними актами по відношенню до міжнародної цивільної авіації від 10 вересня 2010 року. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/954_013 (Дата звернення 10.05.2017). **21.** Угода про цивільну авіацію та використання повітряного транспорту від 25 грудня 1991 року. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/card/997_405 (Дата звернення 10.05.2017). **22.** Угода про співробітництво із забезпечення захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання від 26 травня 1995 року. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/card/997_072 (Дата звернення 10.05.2017). **23.** Угода між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір: проект. URL: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9283.pdf> (Дата звернення 10.05.2017). **24.** Угода між Урядом України та Урядом Королівства Бельгія про повітряне сполучення від 20 травня 1996 року. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/ru/056_013 (Дата звернення 10.05.2017). **25.** Кримінальний Кодекс України від 5 квітня 2001 року. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/card/2341-14> (Дата звернення 10.05.2017). **26.** Європейська конвенція про видачу правопорушників від 13 грудня 1957 року. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/card/995_033 (Дата звернення 10.05.2017). **27.** Кримінально-процесуальний Кодекс України від 13 квітня 2012 року. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/card/4651-17> (Дата звернення 10.05.2017).

Malovatsky Oleksii. Act unlawful interference with civil aviation safety: theoretical and normative approaches to the concepts and definitions

The article investigates and analyzes the doctrinal and normative approaches the definition of "an act of unlawful interference with civil aviation safety" in international air law. Active comparative value research content of this terminology along with the term in national legislation. The attention is focused on issues related to the definitive definition of the terminology and a number of solutions.

The author argues that the doctrine of international law, international air law has not yet developed a universal definition of the term "act of unlawful interference with the safety of civil aviation", so that this phenomenon often enough in literature and in practice identified with air piracy kvazimizhnarodnymy crime, sabotage, terrorism acts and even an act of aggression. Hence, no single universally definitive characteristics of the term "act of unlawful interference with civil aviation safety" creates a significant problem in the theory and practice of effective application of international law to prevent acts of unlawful interference with civil aviation safety and punishment of those responsible for their commission.

According to the author of these terms is characterized by the following common features arising from the context of international agreements, and may in the future

serve for their subsequent integration into the overall definition of an act of unlawful interference with civil aviation safety at Lawmaking activity:

- act – willed deliberate act aimed at the violation of the procedure for the use of airspace and air traffic infrastructure that can vchynyatsya in the classic sense of the individual and to the development of Beijing Protocol 2010 and Beijing 2010 Convention, entity or state;

- unlawfulness of the intervention – that use of the term intervention confirms that under the act refers to is the action, and its illegality is in violation of the rules of use of aircraft, infrastructure (airports, navigational equipment) and airspace, contrary to national law, as evidenced by Article 12 of the Chicago Convention 1944;

- danger – these acts are a potential threat to the normal use of the aircraft, providing infrastructure using aircraft and persons on board the aircraft objects on the ground or other objects in the air;

- acts on civil aviation – these acts relate only to civil aircraft; In our opinion, these acts characterized

- illegality – since infringe on the inalienable natural rights: the right to life, health, safety and environmental property rights;

- criminal instruction and ekstradytsiynist – not always characterized investigated acts, because on one hand they are not all recognized criminal offense and allowed their other forms ekstradytsiynist – not always characterized such acts as the extradition of a procedure regulated by separate provisions of international treaties and national legislation and if we assume that the person who committed the act is not issued, respectively, and action that fall within the conventions as an act of unlawful interference with civil security Aviation will not be treated as such. That is why these two features and ekstraktyvnist criminal instruction, according to the author, are optional, because they determine how signs of such an act could significantly complicate the enforcement.

However, use of these features in conjunction enables a national or international regulatory Legislative Drafting develop a model act of unlawful interference with civil aviation safety, given that unite and existing doctrinal and regulatory developments concerning this phenomenon.

Key words: act of unlawful interference, international air law, civil aviation.