

Рощина І. О., к.ю.н., доцент,
Демиденко А. С., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

НЕЗАКОННЕ ЗАХОПЛЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

Важливість міжнародного повітряного простору, а також національного повітряного простору полягає в його інтенсивному використанні в транспортних цілях, що об'єктивно потребує точної регламентації такої діяльності як на національному, так і міжнародному рівні й обумовлює важливість боротьби з актами незаконного захоплення повітряного судна, оскільки ці дії є особливо суспільно-небезпечними, вони серйозно порушують функціонування повітряних сполучень.

Незаконне захоплення повітряних суден створює істотну загрозу безпеці польотів, життю, здоров'ю пасажирів і членів екіпажів повітряних суден, викликає тривогу і невпевненість у людей, що користуються послугами цього виду транспорту [1, с. 245].

Проблематикою цього виду злочину досліджувалася такими вченими, як Фунін О. В., Іванов А. М., Коробеев А. І., Лукашов А. І., Чуча А. І., Хомич В. М., Наумов А. В. та багатьма іншими.

Незаконне захоплення повітряного судна – протиправні дії, які перешкоджають нормальному функціонуванню цивільної авіації та створюють загрозу життю пасажирів і екіпажу повітряного судна. На посилення співробітництва держав у боротьбі з незаконним втручанням у діяльність цивільної авіації спрямована Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден 1970 (Гаазька конвенція 1970). Вона зобов'язує договірні держави застосовувати суворі покарання щодо злочинів, пов'язаних із захопленням повітряного судна або здійсненням контролю над ним шляхом насильства або інших форм залякування [2].

Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, 1971 (Монреальська конвенція 1971) також визнає як найтяжчий кримінальний злочин захоплення повітряного судна під час польоту із застосуванням сили або під загрозою її застосування чи іншої форми залякування. Ця Конвенція розширила та чіткіше (порівняно з Гаазькою конвенцією 1970) визначила перелік кримінальних діянь, що загрожують безпеці цивільної авіації. Згідно із ст. 1 Монреальської конвенції 1971 злочинами є:

- а) акти насильства щодо осіб, які перебувають на борту повітряного судна під час польоту;
- б) зруйнування або пошкодження повітряного судна;

в) розміщення на повітряному судні пристроїв або речовин, здатних його зруйнувати;

г) руйнування або пошкодження аеронавігаційного устаткування;

д) сповіщення заздалегідь неправдивих повідомлень, які створюють загрозу безпеці польоту повітряного судна [3]. Обидві конвенції визнають злочином і спроби здійснення відповідних діянь.

За названими конвенціями договірною державою, на території якої опиняється передбачуваний злочинець, якщо вона не видає його, зобов'язана без будь-яких винятків і незалежно від того, чи злочин скоєно на її території, передати справу своїм компетентним органам з метою кримінального переслідування. Конвенції зобов'язують держави-учасниці включати злочини, пов'язані з незаконним захопленням повітряних суден до будь-якого договору про екстрадицію, укладеного між договірними сторонами. Держави, не зв'язані між собою договорами про екстрадицію, можуть розглядати Конвенцію як правову основу для видачі злочинців. Передбачено також, що коли будь-який неправомірний акт, пов'язаний з незаконним захопленням повітряних суден, здійснений або є близьким до здійснення, договірні держави вживають усіх належних заходів для відновлення контролю закону командира над повітряним судном або збереження за ним контролю над цим судном, сприяють його пасажиром та екіпажу у продовженні їх маршруту настільки швидко, наскільки це можливо.

Міжнародне законодавство, а також законодавство зарубіжних держав при правовому врегулюванні поняття незаконного захоплення та угону повітряних суден, на нашу думку, має ряд прогалин, що знижують його ефективність. Як вже зазначалося, що договірні держави зобов'язані без будь-яких винятків «передавати справу своїм компетентним органам з метою кримінального переслідування». Проте вираз «з метою» не є чітким. Названа «мета» може не збігтися з «метою», що розглядається судом у рамках національного законодавства. І якщо злочинці будуть домагатися визнання за ними політичних мотивів їхніх дій, то формально складу злочину може не бути зовсім.

20 червня 1972 Рада Безпеки ООН прийняла спеціальну резолюцію, в якій засудила «піратські акти в повітрі» й закликала всі держави розширити та активізувати спільні міжнародні зусилля у боротьбі з незаконним захопленням повітряних суден. У резолюції від 4 листопада 1977 ГА ООН вказала на важливість спільних та індивідуальних заходів для запобігання незаконних захоплень повітряних суден.

На сьогодні назріла необхідність вдосконалити спільні дії держав-учасниць ІКАО (Організація міжнародної цивільної авіації) проти тих держав, котрі не застосовують належних заходів у боротьбі з актами нападу на повітряні судна.

Література

1. Енциклопедичний довідник майбутнього адвоката / О. Д. Святоцький, Т. Г. Захарченко, С. Ф. Сафулько та ін.; За заг. ред. С. Ф. Сафулька. – К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2008. – 616 с.

2. Гаагская конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_tech/.

3. Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aviation_security.shtml.

УДК 343-372(043)

Рощина І. О., к.ю.н., доцент,
Меренкова В. О., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПІЛОТІВ НА ПОЧАТКУ СТАНОВЛЕННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

З тих часів, коли людство навчилося за допомогою літальних апаратів пересуватися по повітрю і стало використовувати повітряний простір для повітроплавання, коли повітроплавання робило свої перші кроки, а літак ще і не був винайденим, постала необхідність у встановленні визначених правил та норм для упорядкування цієї сфери людської діяльності. Ще наприкінці ХІХ ст. учені-юристи висловлювали думки про те, що пересування повітряним транспортом тільки тоді матиме реальну можливість здійснюватись, коли будуть вирішені основні питання правового регулювання повітряного пересування, у тому числі й питання правової регламентації діяльності та відповідальності пілота [1, с. 755].

Грунтовні дослідження питань, пов'язаних з діяльністю цивільної авіації, проводилися ще за часів існування СРСР – серед них слід відзначити праці І. С. Лопаногова, В. Л. Лахтіна, В. А. Зарзара, А. Д. Кейліна, Ю. М. Малєєва та інших.

Перша світова війна сприяла інтенсивному розвитку та застосуванню авіації: були продемонстровані широкі можливості застосування літаків з військовою метою – спочатку для розвідки, а пізніше й для обстрілу та бомбардування.

Держави, на думку І. С. Лопаногова, вийшли з війни зі значними розробками в галузі конструкторської думки щодо льотної справи, з запасами невикористаних повітряних суден та матеріалів, які могли бути