

Варакута Л. В., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Поліщук І. В., старший викладач

ДО ПИТАННЯ ПРАВОВОГО ВИЗНАЧЕННЯ АКТИВ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ У ДІЯЛЬНІСТЬ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Цивільна авіація – важлива складова економіки будь-якої розвинутої країни, що дозволяє забезпечувати переміщення особи, пошти, вантажу з одної точки світу в іншу за короткий проміжок часу. Але не потрібно забувати, що авіація разом з тим є джерелом підвищеної небезпеки для людини. Саме тому вітчизняне та міжнародне право постійно доповнюється правовими нормами, які регулюють питання боротьби з актами незаконного втручання у діяльність цивільної авіації, але на даному етапі розвитку міжнародного повітряного права необхідно перш за все дослідити питання визначення терміну «акти незаконного втручання» та здійснити напрацювання, які можна у подальшому застосовувати для покращення вітчизняного законодавства.

Акти незаконного втручання є найбільш небезпечними для злагодженої й безпечної роботи цивільної авіації. Не дарма статтею 1187 Цивільного кодексу України чітко визначено авіаційну діяльність джерелом підвищеної небезпеки [1].

Акти незаконного втручання, на жаль, відомі історії незалежної України. Таким прикладом слугує знищення літака «Boeing-777» авіакомпанії Malaysia Airlines 17 липня 2014 р. Це був перший випадок у незалежній Україні акту незаконного втручання, це наглядна ілюстрація вразливості цивільної авіації до злочинних посягань.

Щодо поняття «акти незаконного втручання», то в Токійській конвенції 1963 р. не дано визначення такого терміну, а «злочини та інші дії, учинені на борту повітряного судна» мають вужче значення, так як стосуються лише діянь, учинених на борту повітряного судна, тобто Токійська конвенція не закріпила визначення поняття «акти незаконного втручання» [2].

Уперше вислів «незаконні акти, спрямовані проти безпеки цивільної авіації», що близьке до змісту поняття «акт незаконного втручання в діяльність авіації», використано у Монреальській конвенції 1971 р. Лише у восьмій редакції додатка 17 до Чиказької конвенції 1944 р. з'являється дефініція та перелік актів незаконного втручання, які визначаються як акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та повітряного транспорту [3].

Пекінська конвенція 2010 р. стала першою спробою кодифікувати

міжнародно-правові норми щодо боротьби з незаконними актами стосовно цивільної авіації. У ній є розгорнутий, невичерпний перелік таких актів. Пекінська конвенція 2010 р. у статті 1 визнає злочином погрозу, спробу, організацію, участь, допомогу, а також змову чи сприяння у таких діях [4]. Серед слабких місць Пекінської конвенції 2010 р. можна назвати те, що її норми не застосовуються до державних повітряних суден, а також до незаконних дій проти цивільної авіації збройних сил держав.

Щодо даного питання у вітчизняному праві, то Повітряний кодекс України від 2011 року у ч. 1 ст. 87 дає визначення «актам незаконного втручання» та містить їх перелік: акти незаконного втручання – акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та включають, зокрема: незаконне захоплення повітряних суден; руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації; захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах; насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби; розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей; використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу; повідомлення навмисно неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна під час польоту або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу, інших осіб в аеропорту чи в розташуванні засобів або підрозділу цивільної авіації. При цьому він не охоплює погрозу, організацію, участь, допомогу, змову чи сприяння вчиненню такого акту, тому це можна віднести до недоліків даної норми. Яскравим прикладом закріплення на правовому рівні актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації стає ст. 1 Пекінської конвенції 2010 р., де охоплена погроза, спроба, організація, участь, допомога, змова чи сприяння зазначеним актам і містить важливі ознаки актів незаконного втручання [5].

Таким чином, акти незаконного втручання – приклад злочинних посягань у цивільну авіацію. Тому для недопущення таких дій та притягнення до відповідальності за такі злочини варто узгодити п. 1 ст. 86 ПКУ зі змістом ст. 1 Пекінської конвенції 2010 р. щодо переліку актів незаконного втручання, указавши в цьому переліку відповідні статті ККУ, що передбачають відповідальність конкретно за кожен вид акту незаконного втручання.

Література

1. Цивільний кодекс України від 16 січ. 2003 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення: 22.02.2020).
2. Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна: від 14 верес. 1963 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/>

show/995_244 (дата звернення: 22.02.2020).

3. Опис додатків до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р: від 02.11.2006 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_655 (дата звернення: 22.02.2020).

4. Конвенція про боротьбу з незаконними актами по відношенню до міжнародної цивільної авіації від 10 верес. 2010 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_013 (дата звернення: 22.02.2020).

5. Повітряний кодекс України: від 19 трав. 2011 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 22.02.2020).

UDC 347.82(043.2)

Verbytska A. K., student,

National Aviation University, Kyiv, Ukraine

Scientific advisor: Pohylenko I.S., Candidate of Law, Associate Professor

LEGAL REGULATION OF UKRAINIAN AIR BORDER

Legal regulation of Ukraine's air border consists of international legal norms (in particular, norms of international legal treaties, which are the part of current legislation of Ukraine, and other sources of international law, which are international legal obligations for Ukraine, for example, international legal customs) and the norms of national legislation of Ukraine.

According to O.V. Stolarskiy, international air law is an area of international law that covers a system of rules governing relations between states and other entities of international law regarding the use of airspace for the purpose of operating international air services and ensuring its security.

The scope of international air law covers two levels:

1) the legal regulation of international flights in the airspace of certain states;

2) legal regulation of flights in international airspace [1, p. 252].

It should be noted that each state independently determines the procedure for admission of foreign aircraft into its airspace. Such an authorization system is the basis of the legal regime of airspace of all states for today, which is obligatory for both regular and irregular international flights.

Airspace and international flights are a set of legal rules that determine the rights and obligations of States with respect to airspace, its use, the procedure for air transportation, the legal status of aircraft and crew, cargo and passengers. Pursuant to Article 29 of the Chicago Convention, each aircraft of a Contracting State operating international flights must have at its disposal the following documents:

- the Certificate of registration;
- the Certificate of its suitability for flights;
- the corresponding certificate for each crew member;